

Proposte e progetti per il Sud Milano. Il ruolo dei Municipi.

Urban Curator TAT e Municipio 4, con il Patrocinio del Municipio 5

19.07.2017 - Sala Consiglio Municipio 4, Via Oglio 18, ore 14.00/20.00

Sintesi delle proposte discusse
a cura di Urban Curator TAT - 25.07.2017

Proposte e progetti per il Sud Milano Il ruolo dei Municipi

Promosso dal Municipio 4 con il Patrocinio del Municipio 5

In collaborazione con Urban Curator TAT

19 LUGLIO 2017 Sala Consiglio Municipio 4, Via Oglio 18, ore 14.00 / 20.00



Il giorno 19 luglio 2017 presso la Sala Consiglio del Municipio 4 dalle ore 18.00 alle ore 20.00, il Municipio 4 con il Patrocinio del Municipio 5 in collaborazione con Urban Curator TAT, promuove una conferenza con dibattito pubblico sui temi rilevanti per la riqualificazione e lo sviluppo del settore urbano sud di Milano.

Verranno presentate le proposte elaborate dal workshop organizzato da Urban Curator TAT, dalle ore 14.00 alle ore 17.30, con la partecipazione di docenti universitari, ricercatori, studiosi, esponenti dei Municipi, associazioni e cittadini.

Programma

Ore 14.00 Presentazione del workshop

Coordinata **Elena Mussinelli**

1. Lo scalo di Porta Romana. Prospettive dopo la delibera comunale per l'accordo di programma. Usi temporanei e fattibilità di una passerella ciclo-pedonale "Uno sguardo dal Ponte".

Relatori: **Elena Mussinelli, Luca Baio, Luca Bertoli, Daniele Fanzini**

2. L'asse Rogoredo - Porta Romana. Una riforma viabilistica che prevede l'abbattimento del cavalcavia Corvetto, il completamento della Paulese e un nuovo svincolo in prossimità dell'ATU di Porto di Mare. Formazione di un'asse centrale verde/ciclopedonale da Rogoredo a Porta Romana.

Relatori: **Arturo Majocchi, Fabrizio Schiaffonati, Giovanni Castaldo**

3. Una strategia per lo scalo Rogoredo e l'Ambito di Trasformazione Urbana Toffetti. Linee guida e simulazioni progettuali.

Relatore: **Matteo Gambaro**

4. L'Ambito di Trasformazione Urbana Porto di Mare. Ipotesi funzionali e morfologiche.

Relatori: **Paolo Debiaggi, Andrea Tartaglia**

5. La riqualificazione ambientale dello spazio pubblico nel tratto Piazzale Lodi – Piazza Medaglie d'Oro. Ridefinizione dei tracciati stradali, zone di sosta, spazi pedonali e arredo urbano.

Relatori: **Arturo Majocchi, Laura Daglio, Giovanni Castaldo**

6. Qualità e resilienza ambientale nelle proposte di intervento. Applicazione di indicatori, simulazioni progettuali, stime preliminari dei benefici.

Relatori: **Davide Cerati, Oscar Bellini**

Ore 18.00 Conferenza e dibattito pubblico

Saluti istituzionali

Paolo Guido Bassi - Presidente Municipio 4

Alessandro Bramati - Presidente Municipio 5

Presentazione degli esiti del workshop

Fabrizio Schiaffonati - Presidente UCTAT

Intervengono

Marco Granelli - Assessore alla Mobilità e Ambiente del Comune di Milano

Lorenzo Lipparini - Assessore alla Partecipazione, Cittadinanza attiva e Open data del Comune di Milano

Bruno Ceccarelli - Presidente della Commissione Urbanistica, Edilizia privata, Sistema Agricolo Milanese del Comune di Milano

Pietro Giorgio Celestino - Assessore alla Viabilità locale, Attività commerciali e artigianali, Edilizia di interesse municipale, Servizi sportivi del Municipio 4

Alfonso Di Matteo - Presidente Commissione Territorio, Mobilità, Ambiente del Municipio 4

Flavio Verri - Presidente Commissione Urbanistica, Edilizia pubblica e privata, Lavori pubblici del Municipio 5

Sono invitati

Enrico Leopardi e Paola Tessitore - F.S. Sistemi Urbani

Alessia Salerno - Fondazione Prada

Anna Di Gironimo - Beni Stabili

Stefania Aleni - Giornale Quattro

Dibattito

Coordinato **Pietro Giorgio Celestino**

Evento in collaborazione con l'Ordine degli Architetti PPC della Provincia di Milano.
Riconosciuti 5 cfp agli Architetti



Sintesi delle proposte discusse

Urban Curator TAT è una associazione che raccoglie docenti e ricercatori universitari, architetti, professionisti, urbanisti e studiosi di problemi economico-sociali, interessati alle dinamiche di sviluppo urbano in atto nel contesto milanese, con l'obiettivo di individuare azioni e proposte per incrementare la fruibilità e la qualità ambientale dello spazio pubblico.

Un modo per essere attivamente presenti, fornendo contributi culturali e tecnici che possano essere utili in questa importante fase di trasformazione e rinnovamento della città.

Da qualche tempo l'attenzione dell'associazione si è incentrata sul **settore sud-est della città, con riferimento ad alcune tematiche che interessano in particolare il territorio dei Municipi 4 e 5**, un contesto per il quale già lo scorso è stata presentata la proposta di una passerella ciclopedinale sullo Scalo di Porta Romana.

Una visione d'insieme

Si tratta di un quadrante urbano di notevole rilevanza, che forse impropriamente si trova in parte inserito dal Progetto Periferie (in particolare per l'area del Corvetto) tra le cinque aree critiche dove si concentrano i grandi problemi della città.

Certamente anche in questo settore urbano sono presenti problemi sociali e ambiti di degrado, ma altrettanto certamente questa è una zona che - anche dal punto di vista della sua collocazione così prossima al centro - non può essere definita "periferia".

E' infatti un'area vicina e integrata alla città, che si caratterizza inoltre per non aver vissuto fenomeni insediativi disordinati e/o di grande rilievo e per essere stata interessata solo limitatamente dalle dinamiche di **sprawl** urbano che hanno contraddistinto invece altre parti della cintura metropolitana.

E' ancora un'area con una sua storia, ricca di presenze e **dotata di centri identitari** che costituiscono un riferimento per le comunità locali, in un contesto complessivamente ancora piuttosto ordinato sotto il profilo morfologico.

Quello che viceversa manca, anche a valle delle occasioni di riflessione innescate dal dibattito sul destino degli scali ferroviari dismessi, è un ragionamento finalizzato a valorizzarne le potenzialità, migliorando la qualità fruitiva e ambientale di alcuni intorni che offrono risorse notevoli per il futuro della città, e non solo a livello locale. E' questo il caso ad esempio del polo di Rogoredo, dove si concentrano flussi molto rilevanti di persone senza che sia mai stato fatto un ragionamento organico in merito all'esistenza di una dotazione di spazi e servizi adeguata al ruolo che questo nodo di interscambio svolge e potrebbe svolgere a scala urbana.

Da diversi anni nel contesto milanese si assiste all'emergere di istanze alle quali non sono seguite adeguate dimostrazioni e risposte. Tanto più necessarie oggi, in una fase importante che vede l'avvio della revisione del PGT, la redazione del Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile e del Piano del Verde.

L'occasione del Workshop nasce quindi dalla **volontà di presentare e condividere con amministratori, associazioni e cittadini interessati, alcuni ragionamenti e le prime elaborazioni propositive sviluppate dai soci di UCTat**, a partire da una visione ampia di potenziamento del sistema urbano sud-est, ma anche con approfondimenti e proposte concrete.

L'esito di questi studi, presentati attraverso le tavole in mostra (e allegate al presente report), non configura solo alcune ipotesi ma cerca anche di dimostrarne la sostenibilità, con contributi anche molto puntuali, fino alla soglia della progettazione preliminare.

Quale tappa di un **percorso partecipativo aperto e in progress**, per andare oltre azioni di mera rivendicazione e promuovere invece un ruolo pienamente propositivo dei Municipi 4 e 5 nell'individuare le

priorità di intervento in risposta alle esigenze di rigenerazione urbana, formalizzando soluzioni coerenti, concrete e praticabili ad alcuni dei rilevanti più problemi che connotano questa significativa parte di città.

01. Scalo Romana

Relatori: Elena Mussinelli, Luca Baio, Luca Bertoli, Daniele Fanzini

Dopo la delibera comunale per l'accordo di programma si apre una fase nuova, e per certi versi inedita nello scenario milanese, per la **sperimentazione di modelli evoluti nella programmazione, progettazione e attuazione di un intervento molto complesso**, la cui realizzazione si declinerà su tempi medio-lunghi e probabilmente non del tutto certi, interessando una molteplicità di operatori pubblici e privati.

Il processo rigenerativo degli scali ferroviari di Milano si pone l'obiettivo di creare una forte contaminazione con il sistema socio-economico e culturale del territorio circostante, della città e dell'area metropolitana. E lo scalo di Porta Romana si trova in particolare a dialogare con un tessuto urbano in grande fermento, grazie agli importanti interventi - in parte già attuati, in atto e previsti - per la rigenerazione di porzioni di territorio dismesse o fortemente degradate. L'attuazione del progetto di riqualificazione dello scalo si inserisce entro un processo già in atto e, in alcuni casi, ormai in fase di conclusione. L'insediamento della nuova sede museale di Fondazione PRADA in Largo Isarco, il costruendo insediamento del progetto Symbiosis, la realizzazione delle residenze studentesche dell'università Bocconi, unitamente a processi di rigenerazione di importanti aree industriali dismesse (TIBB, Pompeo Leoni) costituiscono uno dei processi rigenerativi delle periferie milanesi più significativi delle ultime decadi.

Consapevole della rilevanza strategica e della **lunga prospettiva temporale** di questo processo, l'accordo di programma riconosce inoltre tra i suoi obiettivi la centralità strategica dell'apertura immediata delle enclavi degli scali che, con la realizzazione di opere di natura temporanea, consenta di **anticipare il processo di riappropriazione collettiva**, pur se parziale, favorendo l'insediamento di funzioni che possano essere anche anticipatrici del futuro utilizzo "definitivo" degli scali.

Risulta quindi indispensabile che gli insediamenti temporanei siano guidati da una pianificazione concertata che indirizzi il processo di rigenerazione, anche nelle prime fasi temporanee, in stretta connessione con l'attività di stesura delle specifiche dei masterplan.

La valenza primaria della rigenerazione territoriale è quella della ricucitura territoriale, con l'apertura del recinto e la realizzazione di opere di scavalcamento della cesura rappresentata dalla linea ferroviaria. La realizzazione di un ponte ciclopedinale temporaneo, in posizione baricentrica allo scalo, proposta con il progetto "Uno sguardo dal Ponte", ha rappresentato un'anticipazione dei contenuti programmatici dell'ADP e si ripropone come una delle valenze prioritarie del processo di riqualificazione. Un progetto semplice ed economico, ambientalmente ed economicamente sostenibile (realizzato con materiali riutilizzabili e non solo riciclabili) anticipatore delle future connessioni e integratore delle funzioni temporanee presenti e di futuro insediamento. Lo scavalcamento rappresenta un prologo all'apertura dello scalo a sud.

Oltre ad agevolare la connessione tra le stazioni della MM3 con Largo Isarco e gli altri interventi in corso di realizzazione si caratterizza come un *landmark* di forte impatto visuale.

Allo stesso modo la realizzazione della Nursery degli alberi (vivaio temporaneo) oltre a rappresentare una dichiarazione immediata della caratterizzazione "green" dei progetti, diviene un metronomo vivente che, con la crescita vegetativa, scandisce il tempo allo sviluppo ed alla realizzazione dei progetti.

Livelli di classificazione della temporaneità:

LO Livello zero - breve periodo:

- Padiglioni della Cultura (polo distaccato delle realtà museali Milanesi); padiglioni dello Spettacolo (Social Music City);
- Strutture temporanee per lo sport;

- Temporary shops e mercato a Km 0 (Progetto Open Innovation Hub);

- Eventi culturali, Festival;

- Street Food Market.

L1 Livello uno - medio periodo:

- Factory della creatività;

- Spazi per start-up e co-working;

- Nursery degli alberi (vivaio temporaneo)

L2 Livello due - lungo periodo:

- Spazi per il grow-up di attività produttive;

- Servizi per il Municipio (biblioteca e centro di aggregazione giovanile);

Le funzioni temporaneamente ospitate potranno trovare collocazione definitiva sia nello scalo e/o in progetti limitrofi, sia in altri contesti: le strutture a più marcata connotazione temporanea potranno essere infatti trasferite, quali nuovi elementi di germinazione di riqualificazione territoriali o, come nel caso dei padiglioni della cultura, per trasformarsi in "ambasciatori" itineranti per la comunicazione di un "sistema Milano" della rigenerazione urbana.

02a. La nuova Porta Sud-Est

Relatori: Arturo Majocchi, Fabrizio Schiaffonati, Giovanni Castaldo

Il nuovo quadro della mobilità proposto si incardina sulle azioni in atto per il completamento della Paullese e sulla previsione di un nuovo svincolo in prossimità dell'ATU di Porto di Mare, con la conseguente conferma del possibile abbattimento del cavalcavia di Piazzale Corvetto e della formazione di un asse centrale verde/ciclopedonale da Rogoredo a Porta Romana.

Il sistema della viabilità del quadrante urbano presenta diverse problematiche sul fronte dell'integrazione e della gestione dei flussi veicolari, con ricadute significative sulla qualità ambientale degli insediamenti limitrofi.

In particolare, vanno previste azioni di riqualificazione e mitigazione del sistema infrastrutturale al fine di razionalizzare l'ingresso in città da sud-est. Viene quindi proposta una riorganizzazione di alcuni assi viari, attraverso una netta gerarchia degli assi viari, in linea con le previsione del PUMS.

In questo quadro, viene discussa, in particolare, l'ipotesi dell'**abbattimento del cavalcavia di Piazzale Corvetto**, con l'obiettivo di un sostanziale miglioramento della qualità spazio pubblico, oggi non fruibile.

La funzione del cavalcavia di Piazzale Corvetto potrebbe essere supplita attraverso due interventi rilevanti.

In primo luogo dal prolungamento della **Strada Paullese** oltre l'insediamento di Montecity, verso Piazzale Bologna a ovest e verso l'Ortomercato a nord. Ulteriori interventi dovrebbero riguardare il **potenziamento di Via Fabio Massimo** in relazione allo sviluppo dell'ATU Porto di Mare e la realizzazione dello svincolo di raccordo autostradale in prosecuzione dell'asse di Corso Lodi, Via Ravenna/Via San Dionigi, Via Toffetti e gli sbocchi su piazzale Bologna e Piazzale Cuoco.

Nel loro insieme questi interventi - ulteriormente integrati dalle azioni descritte al successivo punto 2b - sono tali da configurare la realizzazione di una vera e propria Porta urbana del quadrante sud est di Milano, valorizzando pienamente il ruolo della **Stazione di interscambio Rogoredo** e dell'**intero asse di Corso Lodi-Porta Romana, sino al centro città**.

02b Asse Porta Romana - Rogoredo

Relatori: Arturo Majocchi, Giovanni Castaldo, Laura Daglio

L'asse tra Rogoredo e Piazza Medaglie d'oro costituisce la **spina centrale del quadrante** di riferimento. La riorganizzazione della viabilità proposta permetterebbe una valorizzazione e una riqualificazione ambientale complessiva, a favore della **pedonalità** e della **ciclabilità**, nonché della riqualificazione ambientale. In altri termini la realizzazione di una vera e propria **green infrastructure**, che riconnetta il centro città con il Parco Agricolo Sud Milano.

L'asse Rogoredo-Porta Romana costituisce un elemento di contiguità/riconnessione tra i territori dei Municipi 4 e 5, mitigando i fattori che oggi tendono a far percepire questa importante direttrice urbana come elemento di frattura, connotato inoltre nel suo sviluppo da livelli di qualità urbana anche molto eterogenei.

L'approfondimento presentato e discusso con la cittadinanza, si basa sulla considerazione dell'asse come elemento lineare nella sua estensione di oltre 2,7 km contraddistinto dalla presenza di 7 nodi che necessitano di una riprogettazione in chiave ambientale. I **7 nodi** individuati (Rogoredo, Porto di Mare, Corvetto, Brenta, Lodi, Piazzale Buozzi e Piazza Medaglie d'Oro) presentano, caso per caso, **aree di possibile recupero** e intervento per un innalzamento della qualità urbana sia con riferimento all'intorno, che all'asse Porta Romana-Rogoredo nel suo insieme.

Allo stato attuale, il tratto di Corso Lodi tra Piazzale Corvetto e Piazzale Lodi si caratterizza già per una decorosa sistemazione urbana (a eccezione di alcuni nodi), mentre le sezioni comprese tra Rogoredo e Corvetto e tra Piazzale Lodi e Porta Romana devono trovare nuovi assetti più funzionali e qualificati, sia risolvendo i problemi legati alla mobilità veicolare e ciclabile, sia favorendo il mantenimento e lo sviluppo delle attività commerciali e artigianali, riqualificando quindi lo spazio stradale e pedonale in termini formali, fruitivi e ambientali.

Il tratto compreso tra Piazzale Corvetto e Rogoredo viene concepito come un'estensione del tratto centrale dell'asse attraverso l'approfondimento progettuale della demolizione del cavalcavia, con la realizzazione di **boulevard** che conduce fino al **nuovo piazzale della Stazione Rogoredo**: un piazzale ampio, in grado di valorizzare la funzione di interscambio della stazione tra i diversi mezzi di trasporto.

Infine, il tratto tra Piazzale Lodi e Porta Romana viene riprogettato nell'ottica di potenziare la pedonalità e la ciclabilità, con ampi marciapiedi a sostituzione di porzioni di controviali esistenti. L'ipotesi di "champs elysee", che si basa anche su una valorizzazione del sistema di negozio presente sull'asse, ha trovato in sede di workshop, sebbene anche altre ipotesi siano state discusse. Ad esempio l'ipotesi di continuazione del sistema a "Rambla".

03. Una strategia per lo scalo Rogoredo e l'Ambito di Trasformazione Urbana Toffetti

Relatore: Matteo Gambaro

Lo **snodo di Rogoredo**, che costituisce un elemento fondamentale del sistema trasportistico metropolitano, può riconfigurarsi quale nuova "stazione di porta" nella direzione sud-est. Questo intorno urbano presenta molteplici criticità, con punte di abbandono e degrado in particolare lungo l'asse di Via Toffetti, e richiede quindi un intervento sistematico di adeguamento funzionale e riqualificazione morfologica e ambientale.

In questa chiave è stata formulata una proposta progettuale che affronta il tema della rigenerazione dell'area dello scalo ferroviario Rogoredo e dell'**ATU di Via Toffetti** in modo integrato, secondo una prospettiva unitaria di riassetto funzionale, di ridisegno del sistema edificato e delle percorrenze, nonché di riqualificazione degli spazi aperti per la sosta e per la fruizione collettiva della città.

La prefigurazione interessa complessivamente circa 110.000 mq, includendo quindi la stazione di Rogoredo, lo snodo autostradale e il cavalcavia, l'area dello scalo, con gli eterogenei tessuti insediativi che vi si affacciano (l'edificio dell'INPS, piccoli manufatti industriali e condomini, alcuni edifici in stato di abbandono), e - verso nord, oltre il fascio dei binari - il recente quartiere di Santa Giulia.

Nella proposta progettuale oltre il 50% della superficie si configura verde permeabile, articolato attraverso il ridisegno di Via Toffetti con la formazione di due **fasce a verde**, di un nuovo collegamento ciclo-pedonale e di filari di alberature, per un significativo innalzamento della qualità ambientale e fruitiva dell'area.

E' inoltre previsto il recupero di alcuni manufatti esistenti oggi in stato di abbandono, tra i quali la sede INPS dismessa, ridestinata a edilizia residenziale pubblica.

04. Una proposta per l'ATU Porto di Mare

Relatori: Paolo Debiaggi, Andrea Tartaglia

Un importante contributo al potenziamento del sistema locale sia in termini di rigenerazione urbana che di miglioramento della qualità ambientale è rappresentato dall'area Porto di Mare. L'estesa **proprietà comunale** rappresenta un'opportunità per garantire un programma di riqualificazione complessiva dell'area nell'interesse collettivo, in cui il tema del rapporto città/campagna venga declinato in maniera corretta e coerente.

Si tratta, da un parte, di qualificare il fronte della città consolidata, dall'altro, di organizzare lo spazio/soglia di passaggio tra la città e il Parco Agricolo Sud, attraverso la valorizzazione, completamento e messa a sistema degli interventi già avviati in questo senso (interventi di bonifica ambientale, piste ciclabili, aree a parco, ecc.) e presenti nella programmazione comunale.

L'obiettivo di riqualificazione dovrebbe favorire sia il miglioramento della qualità urbana del quartiere Mazzini, in termini di dotazione di nuovi spazi e servizi pubblici a questo connessi e integrati, sia il completamento e valorizzazione del sistema di fruizione del Parco Agricolo Sud con le sue principali emergenze culturali e ambientali. Andrebbero favoriti e incentivati insediamenti a bassa densità edilizia che abbiano nell'attenzione dei valori ambientali il proprio centro di interesse, con funzioni prevalenti dedicate a tempo libero, ricreazione e sport che ben rappresentino la transizione tra città e campagna.

Diversamente, l'insediamento di nuove attività caratterizzate da elevata attrattività (quale ad esempio una grande struttura commerciale o terziaria), come attualmente indicato dal PGT quale vocazione trasformativa per questa ATU, potrebbe provocare effetti molto negativi sia sulle aree urbanizzate a nord che su quelle agricole a sud, non producendo valore aggiunto per il contesto locale e generando flussi di traffico sostenuti non compatibili con la riqualificazione ambientale auspicata.

La proposta progettuale prevede, lungo la via Fabio Massimo e da questa distribuito attraverso un ampio contro viale alberato, la **realizzazione di un insediamento per lo sport e il tempo libero**. L'intervento conserverebbe le attrezzature già esistenti e compatibili, completandole, organizzandole e dotandole delle adeguate funzioni di servizio. Il nuovo edificato andrebbe ad ospitare tali funzioni, potenziandole e integrandole con la realizzazione dello "stadio del nuoto", un impianto con piscine, sia al coperto che all'aperto, per la pratica sportiva delle discipline natatorie e, insieme, costituirebbe ulteriore offerta per ricreatività e tempo libero.

L'altro ambito di riqualificazione, disposto lungo la strada per Chiaravalle, in luogo del tessuto vario e degradato esistente, potrebbe, una volta bonificato e rinaturalizzato, ospitare la localizzazione di quelle attività previste dal progetto OpenAgri, recentemente cofinanziato dalla Comunità europea, per lo sviluppo di pratiche agricole innovative, che avrà il suo fulcro nella riqualificazione dell'adiacente cascina Nosedo.

Infine, il **potenziamento della via Fabio Massimo**, attraverso l'ampliamento della sua sezione a formare un doppio senso di marcia e la revisione del suo innesto con corso Lodi, consente di definire un infrastruttura viaria capace di sostenere un flusso di traffico sia di attraversamento che locale e, prevedendone il completamento ai bordi con adeguate banchine pedonali e pista ciclabile, permette di organizzare un adeguato tragitto da e verso la fermata metropolitana di Porto di Mare.

05a. 05b. Analisi ambientale 1 e 2

Relatori: Davide Cerati, Oscar Bellini

La riflessione integra aspetti analitici, quantificazioni, stime e proposte progettuali finalizzate a supportare l'attuazione di una strategia complessiva a sostegno di un incremento della qualità ambientale nel quadrante urbano.

Le proposte di intervento presentate nelle elaborazioni di cui ai punti precedenti vengono quindi fatte oggetto di **verifica attraverso l'applicazione di indicatori finalizzati a una stima preliminare dei benefici ambientali** ottenibili attraverso un impiego sistematico di soluzioni "nature based".

E' infatti importante rilevare l'importanza e le peculiari condizioni ambientali che caratterizzano questo settore urbano: l'area rappresenta infatti un ambito strategico per la riconnessione tra il tessuto

insediativo compatto del centro, le zone periferiche di frangia urbana e le estensioni agricole ancora significativamente presenti nel sud di Milano (Macconago, Vaiano Valle, Porto di Mare, Chiaravalle, Santa Giulia, Ponte Lambro, San Francesco, nel Comune di San Donato Milanese, il Parco Agricolo Sud Milano). Queste realtà, che tuttora conservano caratteri identitari peculiari, non devono essere oggetto di processi conurbativi indifferenziati, né tantomeno accogliere episodi insediativi isolati e anonimi. E' quindi necessario dar luogo ad azioni sinergiche in grado in primo luogo di qualificare e mettere a sistema gli spazi pubblici e le percorrenze, in modo tale da incrementare il livello di fruizione dell'area nel suo complesso, contenendo e mitigando i fattori di degrado e di impatto ambientale.

Simulazioni e verifiche sono state sviluppate facendo ricorso a **indicatori riferiti ai nodi problematici** (inquinamento atmosferico, rumore, consumi energetici, inquinamento e deflusso delle acque, ecc.) e alle relative **soluzioni tecnologico-ambientali** (impiego *smart* del verde e della natura) che sono da qualche tempo oggetto di sperimentazione nel contesto di diverse città europee e nordamericane: con soluzioni in grado di dare risposte concrete al degrado dell'habitat urbano.

Le proposte progettuali si connotano infatti per un sistematico ricorso a principi di "**re-infrastrutturazione verde**", unitamente alle significative risorse ambientali già presenti nel quadrante (base di dati del Comune di Milano), hanno consentito di elaborare una sorta di "contabilità ambientale" riferita sia alle diverse tipologie del verde (attrezzato, sportivo e agricolo), sia ad aspetti quali l'andamento delle precipitazioni e delle temperature (reali e percepite), la presenza di inquinanti, ecc., descrivendo come le soluzioni previste nei diversi progetti possono contribuire alla riduzione e alla mitigazione dei problemi rilevati e pervenendo a una prima stima quantitativa dei i benefici ambientali diretti e indiretti generati.

Nella prospettiva di interventi diffusi di rigenerazione ambientale che possano coniugarsi con significative azioni di vera e propria riappropriazione fruitiva.



Inquadramento generale	00
Scalo Romana	01
La nuova porta Sud - Est	02a
Asse Porta Romana - Rogoredo 1	02b
Toffetti - Rogoredo	03
Porto di Mare	04
Analisi ambientale a	05a
Analisi ambientale b	05b

Proposte e progetti per il Sud Milano Il ruolo dei Municipi

Il Municipio 4, con il Patrocinio del Municipio 5 e la collaborazione dell'Associazione Urban Curator TAT, propone un momento di riflessione e dibattito pubblico attorno alle prospettive di riqualificazione e di sviluppo del quadrante urbano sud est di Milano.

Programma

1. Lo Scalo di Porta Romana. Prospettive dopo la delibera comunale per l'accordo di programma. Usi temporanei e fattibilità di una passerella ciclo-pedonale "Uno sguardo dal Porte".

2. L'asse Rogoredo - Porta Romana. Una riforma viabilistica che prevede l'abbattimento del cavalcavia Corvetto, il completamento della Pauleuse e un nuovo svincolo in prossimità dell'ATU di Porto di Mare. Formazione di un'asse centrale verde/ciclopedonale da Rogoredo a Porta Romana.

3. Una strategia per lo scalo Rogoredo e l'Ambito di Trasformazione Urbana Toffetti. Linee guida e simulazioni progettuali.

4. L'Ambito di Trasformazione Urbana Porto di Mare. Ipotesi funzionali e morfologiche.

5. La riqualificazione ambientale dello spazio pubblico nel tratto Piazze Lodì - Piazza Medaglie d'Oro. Ridefinizione dei tracciati stradali, zone di sosta, spazi pedonali e arredo urbano.

6. Qualità e resilienza ambientale nelle proposte di intervento. Applicazione di indicatori, simulazioni progettuali, stime preliminari dei benefici.

IL CONTESTO

Il quadrante urbano sud-est, attraversato in direzione est-ovest dallo spartitraffico di Porta Romana e intersecato in direzione sud dagli assi viari di Corso Lodì e Via Ripamonti, rappresenta un ambito importante di ricognizione tra il tessuto inesistente compatto del centro, le zone periferiche di frangia urbana (Magliana, Magenta, Sesto San Giovanni, Monza, Chiaravalle, Santa Giulia, Ponte Lambro, San Francesco, nei Comuni di San Donato Milanese, il Parco Agricolo Sud). Realtà parafotografica di caratteri identitari peculiari che non devono essere cancellati da processi conurbativi indifferenziati e anonimi.

Nella fase più recente questo contesto ha visto l'avvio di significativi interventi di trasformazione:

- l'insediamento di nuove realtà emergenti: la Fondazione Prada, la Fondazione AC2/Aem, la nuova residenza universitaria delle Bocconi, le iniziative dello Social City Lab, gli usi temporanei sperimentati con The Tank, Social Music City SCM;

- i progetti per la riqualificazione degli scali dismessi, di Porta Romana e Rogoredo;

- le molte iniziative di rigenerazione urbana in atto e in fase di completamento: dall'iniziativa sharing cities al Progetto Symbiosis di Best Stabili, al grande progetto di rigenerazione del Centro di Città, al VI Palazzo Uffici di San Donato Milanese, al progetto OpenGri di Cascina Nosedo.

Piuttosto è anche il quadro infrastrutturale, con la presenza contestuale della linea MM3, del Passante, dell'Alta Velocità a Rogoredo, e con le ulteriori prospettive aperte dalla realizzazione della Circle Line (con il progetto Rotabili Verdi) e dalla nuova stazione di interscambio FS/MM3 Lodì.

La ricchezza del contesto e il nuovo ruolo attribuito al Municipio nel disegno strategico di rigenerazione urbana, consente di progettare con maggiore correttezza, con ampio respiro, ma anche grande concretezza e attenzione alla fattibilità nel tempo, azioni sinergiche, strutturali, sia diffuse che puntuali, per razionalizzare e riqualificare lo spazio pubblico, le percorrenze e il sistema delle funzioni e dei servizi urbani, per incrementare la qualità ambientale e il livello di fruizione dell'area nel suo complesso, contenendo e mitigando i fattori di degrado e di impatto.

Un'associazione culturale "UCityUrban - Curator Tecnologia Architettura Territorio" promuove iniziative - quali conferenze, seminari e laboratori, ma anche ricerche, progetti e pubblicazioni - allo stimolare e alimentare il dibattito sul tema della ri-qualificazione dello spazio pubblico nel contesto urbano.

UCity è aperta a quanti vogliono essere una presenza attiva nella città, fornendo contributi culturali e tecnici utili in questa importante fase di trasformazione e rinnovamento.

Per contatti e informazioni: urbancurator@atmail.com

1	SCALO ROMANA	3	TOFFETTI ROGORODO
2	ROMANA LODI	4	PORTO DI MARE
A	Pii Via Lorenzini	F	PL Via Calabiana
B	Nuova Fondazione Prada	G	Via Baldaccio da Pisa
C	Progetto Symbiosis	H	Pii Via Sennio
D	Pii Gargano Assunta	I	Cascina Nosedo
E	Pii Via Marco d'Agrate		

Urban Curator

Proposte e progetti per il Sud Milano

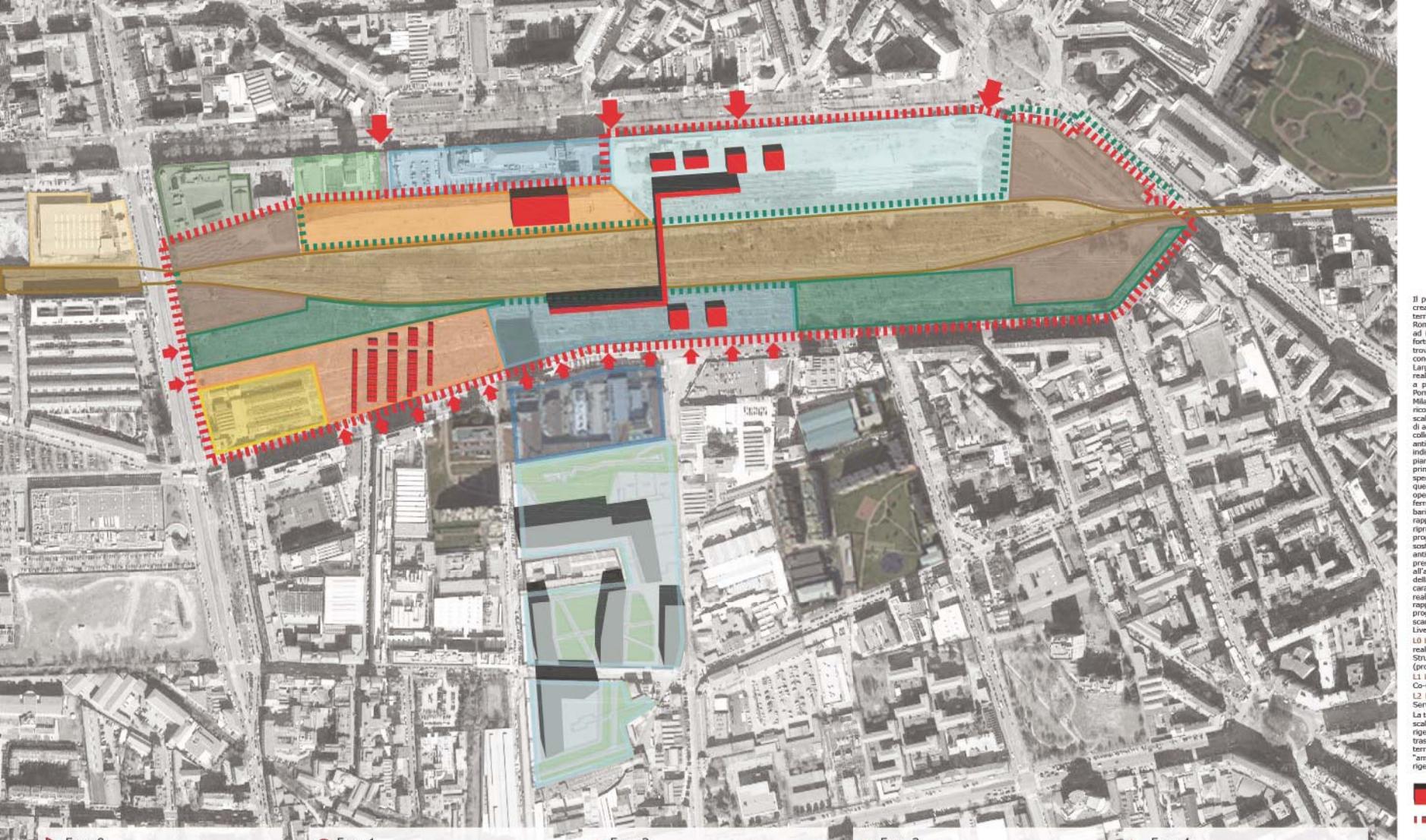
Il ruolo dei Municipi

tat

Promosso dal Municipio 4 con il Patrocinio del

Municipio 5

In collaborazione con Urban Curator TAT



Fase 0

Interventi di rigenerazione in atto sul territorio:

- Nuova Sede Fondazione PRADA

- Progetto di rigenerazione Symbiosis

L'utilizzo dello scalo ferroviario è limitato alla sola parte a Nord del sedime ferroviario in uso e prevede solo eventi temporanei di Livello 0 con attività di tipo ricreativo e durata limitata nel tempo, ospitate in strutture la cui permanenza è limitata a quella del singolo dell'evento.

Attualmente risulta insediata la struttura di Social Music City che prelude ad utilizzo di tipo continuativo a livello stagionale.



Fase 1

ADP Scali prevede l'apertura dei concorsi per la redazione dei masterplan e dei piani attuativi.

Preparazione delle aree per le indagini di caratterizzazione ambientale del sito.

Preparazione delle aree di futura caratterizzazione della nuova stazione ferroviaria e Galeria Sotterranea della linea A linea M3.

Apertura dello scalo a Sud.

Allestimento di temporary shop e strutture per il commercio di prodotti agricoli a km. 0 della produzione agricola Milanesi del parco sud.

Costruzione del Ponte Ciclopedonale e spazio temporaneo, a Sud della ferrovia, in corrispondenza della sede del Museo di Fondazione PRADA.



Pianificazione Usi Temporanei

Fase 2

Costruzione strutture temporanee di medio e lungo periodo:

- Padiglione della cultura Nord a disposizione delle realtà culturali pubbliche di Milano

- Padiglione della Cultura Sud a disposizione di realtà culturali private di Milano in aperto dialogo con Fondazione PRADA;

- Realizzazione della Nursery degli alberi come vivai temporaneo per i futuri spazi verdi degli scali e degli interventi di mitigazione verde dei cantieri e delle sedi ferroviarie della cintura verde.

- strutture temporanee leggere per lo sport (beach volley, skate park, arrampicata)

Attivazione Usi Temporanei

Fase 3

Le aree di utilizzo temporaneo vengono riconfigurate in seguito alla realizzazione della nuova stazione ferroviaria. Il vivai temporaneo trasferisce le esigenze su nuovi confini delle sedi ferroviarie.

Le aree di utilizzo temporaneo si riducono liberando gli spazi per la riurbanizzazione degli interventi definitivi sui scali.

Le nuove costruzioni temporanee sono finalizzate ad ospitare le funzioni definitive dello scalo in modo anticipato:

- factory della creatività, attività di ricerca, produzione e sperimentazione, spazi per grow-up e co-working.

- servizi per il Municipio (biblioteca e Centro di Aggregazione Multifunzionale)

Le funzioni definitive

Fase 4

Transitorio finale con il trasferimento delle funzioni dalle strutture temporanee a quelle definitive.

Le strutture temporanee trovano una nuova destinazione d'uso modificando il proprio status di temporaneo a trasitorio.

I padiglioni della cultura potranno diventare strutture trasferibili e itineranti quali ambasciatori di un sistema Milano di gestione della trasformazione urbana e come veicoli di comunicazione del patrimonio culturale Milanesi.

Estensione del processo di rigenerazione sulle aree dismesse adiacenti (ex Consorzio, via Ripamonti 42, Sede storica A2A).

La rigenerazione definitiva

Scalo di Porta Romana

La pianificazione degli usi temporanei
Fottificabilità del Ponte ciclopedonale

Il processo rigenerativo degli Scali ferroviari di Milano si pone l'obiettivo di creare una forte connivenza con il sistema socio-economico e culturale del territorio circostante, della città e dell'area metropolitana. Lo scalo di Porta Romana si trova a dialogare con un tessuto urbano in grande fermento grazie ad importanti interventi di rigenerazione di porzioni di territorio dismesse o riameneggiate determinati dal progetto di rigenerazione dello scalo. Lo scalo si trova a raffigurare un processo già avviato e, in alcuni casi, ormai in fase di conclusione. L'insediamento della nuova sede museale di Fondazione PRADA in Largo Isacco, il costruendo insediamento del progetto Symbiosis, la realizzazione delle residenze studentesche dell'università Bocconi, unitamente a primi interventi di rigenerazione di importanti aree industriali dismesse (TIBB, Parco Lanza), costituiscono i primi interventi di rigenerazione delle aree più significative delle ultime decadi. Tra gli obiettivi dell'ADP si riconosce la centralità strategica dell'apertura immediata delle enclavi degli scali che, attraverso la realizzazione di opere di natura temporanea, consentano di anticipare il processo di appropriazione anche se parziale, da parte della cittadinanza, consentendo una valutazione anticipatrice del futuro utilizzo "definitivo" degli scali. A questo scopo risulta indispensabile che gli insediamenti temporanei risultino guidati da una pianificazione concertata che indirizzi il processo di rigenerazione, anche nelle prime fasi temporanee, verso obiettivi condivisi con l'attività di stazione delle specie: nursery, mercati, spazi per la convivialità, spazi per la scommessa e ricchezza territoriale. La valutazione primaria della dimensione temporanea e della ricchezza territoriale, con l'apertura del recente e la realizzazione di opere di scavalco della censura territoriale rappresentata dalla linea ferroviaria. La realizzazione di un ponte ciclopedonale temporaneo, in posizione baraccistica allo scalo, prevista con il progetto "Un Sguardo dal Ponte", ha rappresentato un'importante vittoria per il progetto di rigenerazione dell'ADP e si riconosce come una delle valenze prioritarie del processo di rigenerazione. Un progetto semplice ed economico, ambientalmente ed economicamente sostenibile (realizzato con materiali riutilizzabili e non solo riciclabili) anticipatore delle future connessioni e integratore delle funzioni temporaneo presenti e di futuro inteso. Lo scalo rappresenta un luogo di rigenerazione all'aperto dove si incontrano le culture a sud. Oltre a aggredire la connivenza tra le stazioni della M4/M3 con Largo Isacco e gli altri interventi in corso di realizzazione si caratterizza come un landmark di forte caratterizzazione. Allo stesso modo la realizzazione della nursery degli alberi (vivai temporanei) oltre a rappresentare una scommessa e una scommessa per la scommessa delle scommesse "green" dei progetti, diventa un metronome vivente che, con la crescita vegetativa, scandisce il tempo allo sviluppo ed alla realizzazione dei progetti. Livelli di classificazione degli interventi:

L0 Livello zero - breve periodo: Padiglioni della Cultura (polo distaccato delle realtà museali Milanesi); padiglioni dello Spettacolo (Social Music City); Spazi per aggregazione per sport e tempo libero; spazi per la cultura (Km. 0)

L1 Livello uno - medio periodo: Factory della creatività; Spazi per Start-up e Co-working; Nursery degli alberi (vivai temporanei);

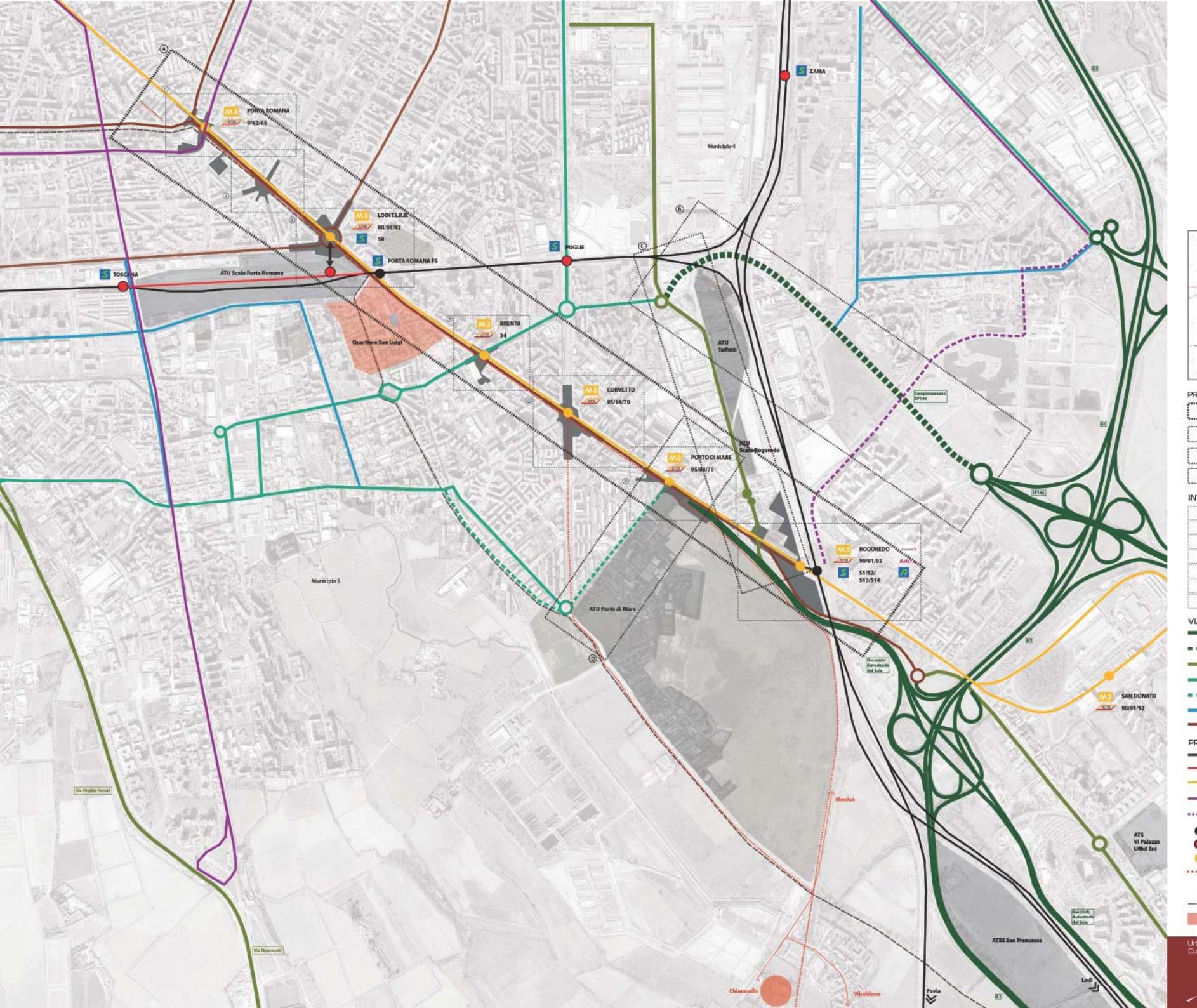
L2 Livello due - lungo periodo: Spazi per il Grow-up di attività produttive; Servizi per il Municipio (Biblioteca e centro di aggregazione giovanile);

La temporaneità delle funzioni ospitate potrà trovare collocazione definitiva nello scalo o nei propri limiti che si svilupperanno con l'estensione dei processi rigenerativi nei loro circostanti e strade temporanee dove possono essere trasferibili, diversificando gli elementi di rigenerazione di rigenerazione territoriali o, ad esempio per i padiglioni della cultura, trasformarsi in "ambasciatori" riferimenti per la comunicazione di un "sistema Milano" della rigenerazione urbana.



Proposte e progetti per il Sud Milano
Il ruolo dei Municipi

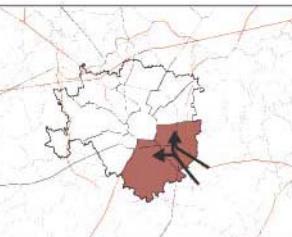
tat[®]
Promosso dal Municipio 4 con il Patrocinio del Municipio 5
In collaborazione con Urban Curator TAT



Inquadramento generale 00
 Scalo Romana 01
 La nuova porta Sud - Est 01
 Asse Porta Romana - Rogoredo 02a
 Toffetti - Rogoredo 02b
 Porto di Mare 03
 Analisi ambientale a 04
 Analisi ambientale b 05a
 Analisi ambientale b 05b

La nuova porta Sud - Est

Una riforma del sistema viabilistico



PRINCIPALI AMBITI DI INTERVENTO SULLA VIABILITÀ'

- A Asse Porta Romana - Rogoredo con nuovo ingresso in città da raccordo autostradale
- B Completamento Paulese e immissione in via Toffetti
- C Potenziamento e valorizzazione di via Toffetti
- D Riprogettazione di via Fabio Massimo

INTERVENTI SUI NODI DELL'ASSE SUD-EST

- 1 Nodo Piazza Medaglie d'Oro - Porta Romana
- 2 Nodo Piazzale Buozzi
- 3 Nodo Piazzale Lodi
- 4 Nodo Brenta
- 5 Nodo Piazzale Corvetto
- 6 Nodo Porto di Mare
- 7 Nodo Rogoredo

VIABILITÀ'

- Strade extra-urbane
- Strade extra-urbane previste
- Strade di scorrimento
- Strade interzionali
- Strade interzionali previste
- Strade interquartiere
- Strade locali

PRINCIPALI INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO PUBBLICO

- Linea ferroviaria
- Linea ferroviaria di progetto
- Linea Metropolitana MM3
- Ligne tramvarie
- Ligne tramvarie in progetto
- Stazioni ferroviarie
- Stazioni ferroviarie previste
- Stazioni metropolitana
- Piste ciclabili esistenti e in progetto

Proposte e progetti per il Sud Milano
 Il ruolo dei Municipi

tat

Promosso dal Municipio 4 con il Patrocinio del
 Municipio 5
 In collaborazione con Urban Curator TAT

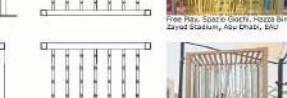
Inquadramento generale
00
Scalo Romana
01
La nuova porta Sud - Est
02a
Asse Porta Romana - Rogoredo
02b
Toffetti - Rogoredo
03
Porto di Mare
04
Analisi ambientale a
05a
Analisi ambientale b
05b

Asse Porta Romana - Rogoredo

La riorganizzazione della viabilità e degli spazi pubblici

MODULI ARREDO URBANO CHE CARATTERIZZANO L'ASSE VERDE

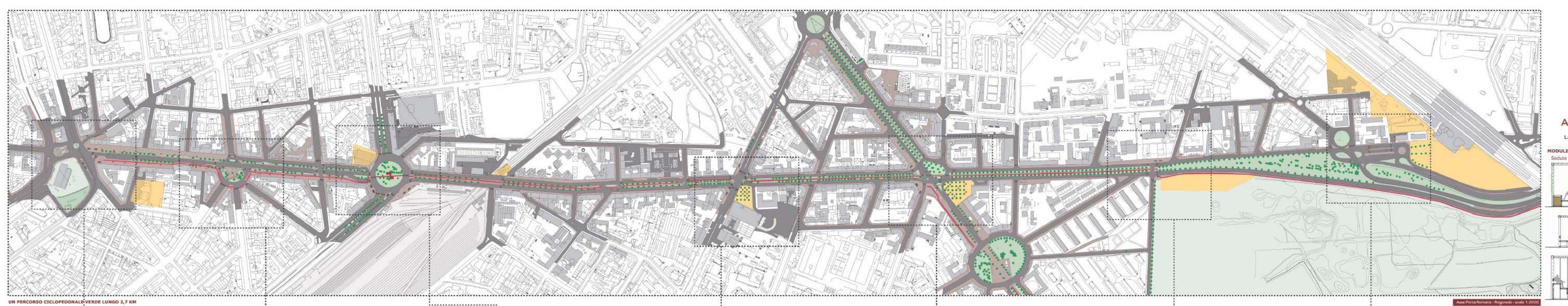
Sedute



Proposte e progetti per il Sud Milano
il ruolo dei Municipi

tat

Promosso dal Municipio 4 con il Patrocinio del
Municipio 5
in collaborazione con Urban Curator TAT



Asse Porta Romana - Rogoredo - scala 1:2000

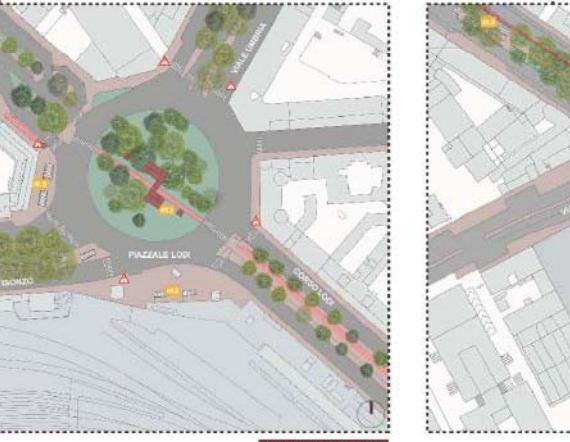


SISTEMAZIONE DEI NODI E INCREMENTO AREE PEDONALI

1 Nodo Porta Romana - scala 1:1000



2 Nodo Buzzi - scala 1:1000



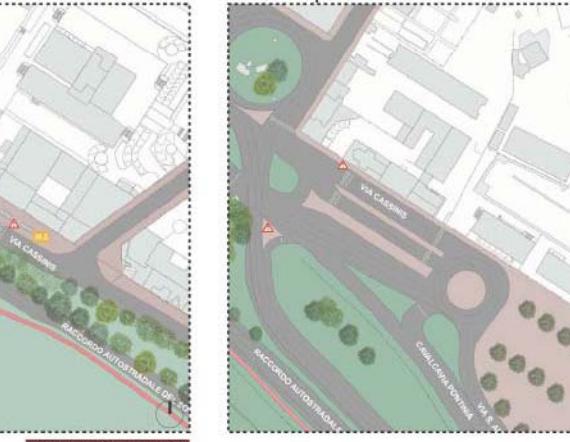
3 Nodo Lodi - scala 1:1000



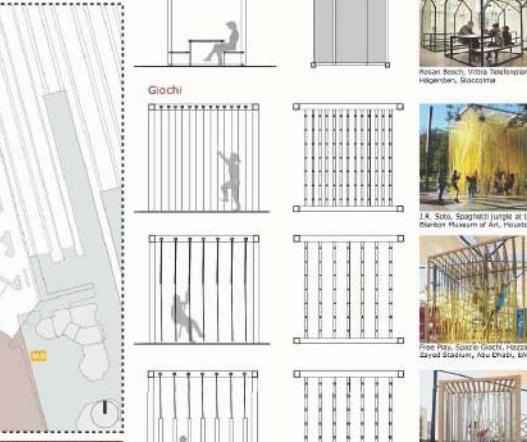
4 Nodo Brenta - scala 1:1000



5 Nodo Corvetto - scala 1:1000



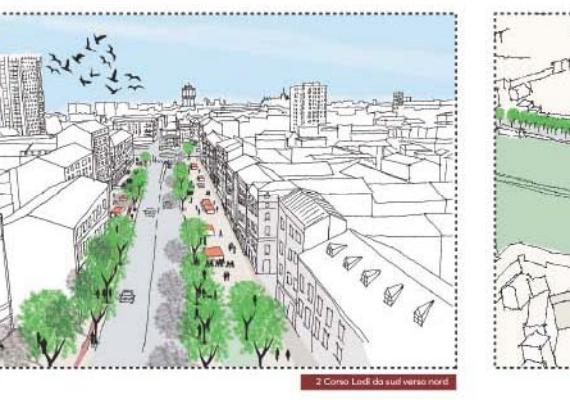
6 Nodo Porto di Mare - scala 1:1000



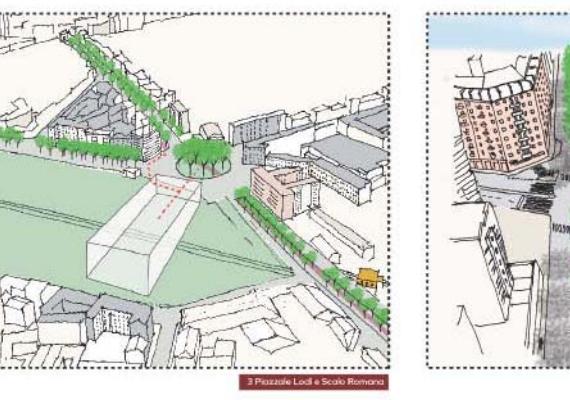
7 Nodo Rogoredo - scala 1:1000



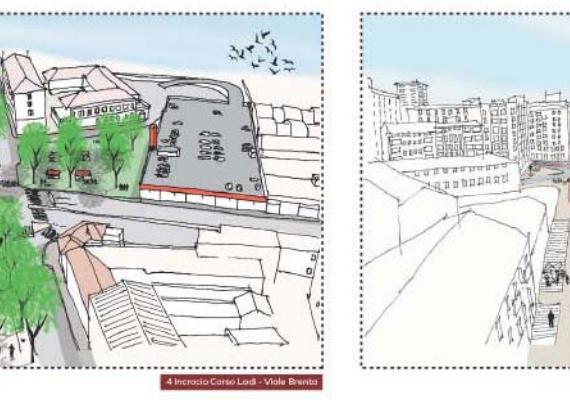
1 Piazza Medaglie d'Oro - Corso Lodi



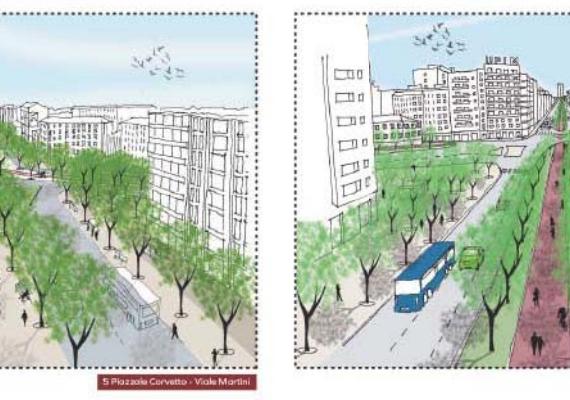
2 Corso Lodi da sud verso nord



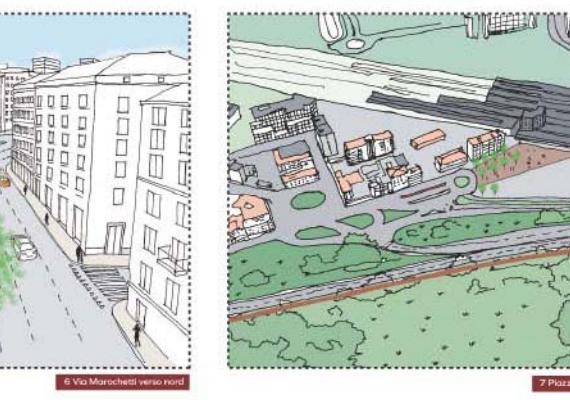
3 Piazzale Lodigiani e Viale Romagna



4 Incrocio Corso Lodi - Viale Brenta



5 Piazzale Corvetto - Viale Martini



6 Viale Martini verso nord



7 Piazzale Mistrati e fronte Stazione Rogoredo

Inquadramento generale	00
Scalo Romana	01
La nuova porta Sud - Est	02a
Asse Porta Romana - Rogoredo	02b
Toffetti - Rogoredo	03
Porto di Mare	04
Analisi ambientale a	05a
Analisi ambientale b	05b

Toffetti - Rogoredo

Linee guida e simulazioni progettuali

Gli ambiti di trasformazione urbana di Toffetti e Rogoredo si attestano, in continuità fisico spaziale, tra la via Toffetti e il fascio di binari delle Ferrovie dello Stato, costituendo un contesto di intervento unitario. Il settore è caratterizzato da una presenza di edifici produttivi dismessi o con usi impropri che si articola da nord, in prossimità del sottopassaggio automobilistico che mette in collegamento con il mercato ortofruttaficio, fino a sud in corrispondenza degli edifici di proprietà dell'ANAS in prossimità della stazione F.S. di Rogoredo. Oltre agli edifici dismessi della produzione e d'attività ferroviarie sono presenti un edificio di circa 8.000 mq ex sede dell'INPS, ad oggi inutilizzato, e un edificio di proprietà di Aler in avanzato stato di obsolescenza.

Quindi un'area disomogenea sia dal punto di vista funzionale che morfologico, conformata nel tempo con addizioni volumetriche incoerenti.

Il progetto si sviluppa a partire dal sistema del verde e degli spazi pubblici pensati in continuità spaziale dalla piazza della stazione di Rogoredo fino all'edificio INPS: parco lineare, anche con funzione di mitigazione luminescente, e viale affacciato su questo spazio ambientale rispetto al quale il verde esiste già e in progettazione. Oltre a 50% della superficie sarà destinata a verde filtrante ad uso pubblico e definirà le aree di concentrazione fondiaria all'interno delle quali andranno ad insediarsi le nuove funzioni.

L'impianto planivolumetrico è costituito da un sistema immediato aperto attestato lungo via Toffetti. I nuovi manufatti saranno concentrati principalmente nell'ambito Toffetti, con una serie di semi conti in successione lineare (con destinazione residenziale e terziaria e con una piccola quota commerciale di vicinato) e nell'ambito Rogoredo, con manufatti in linea a parallelo sviluppo verticale ai perimetri del parco urbano, al cui interno sono comunque previste funzioni di co-working e di sperimentazione.

Completano il progetto il recupero di alcuni manufatti produttivi dismessi, l'utilizzo dell'edificio dell'INPS in funzione di residenza sociale, la realizzazione di nuovi spazi di aggregazione: area ANAS e manufatto di via Boncompagni e la ricongfigurazione di via Casinai e della piazza antistante la stazione F.S. di Rogoredo.

Nel dettaglio gli obiettivi del progetto sono:

- implementare il sistema del verde, esistente e di progetto, attraverso connessioni utili al completamento della rete ambientale che caratterizza il settore sud orientale della città (almeno 50% della superficie);
- realizzare un sistema lineare di aree a verde in connessione con il parco Alessandrini;
- implementare l'accessibilità pedonale e ciclabile alla stazione di Rogoredo;
- promuovere la centralità dello spazio pubblico nella definizione delle aree di concentrazione fondiaria;
- promuovere il mix funzionale, con particolare riferimento alla residenza, al social housing, al terziario e alle funzioni innovative;
- realizzare percorsi e aree di visibilità, in particolare in via Toffetti con la previsione di filari di alberi;
- il recupero dell'edificio INPS (social housing);
- la realizzazione di parcheggi di interscambio in prossimità della stazione di Rogoredo.

R	Residenziale - Social Housing	54 000 mq
T	Terziario	20 000 mq
W	Co-working - Funzioni sperimentali	7 000 mq
C	Commerciale	2 500 mq
H	Social Housing	8 000 mq
P	Parcheggi	1 550 posti
V	Verde filtrante	55 000 mq



Inquadramento generale 00
Scalo Romana 01
La nuova porta Sud - Est 02a
Asse Porta Romana - Rogoredo 02b
Toffetti - Rogoredo 03
Porto di Mare 04
Analisi ambientale a 05a
Analisi ambientale b 05b

ATU Porto di Mare

Proposta di riqualificazione urbana e ambientale

Un importante contributo al potenziamento del sistema locale sia in termini di rigenerazione urbana che di miglioramento della qualità ambientale è rappresentato dall'area Porto di Mare. L'estesa proposta comunale rappresenta un'opportunità per garantire un programma di riqualificazione complessiva dell'area tra l'interesse collettivo, in cui il ruolo del porto/città/territorio viene decantato in maniera concreta e coerente. Si tratta, da un punto di vista, di qualificare il perimetro della città consolidata, dall'altro, di organizzare lo spazio/oggetto di passaggio tra la città e il parco agricolo sud, attraverso la valorizzazione, completamento e messa a sistema degli interventi già avviati questo senso (interventi di bonifica ambientale, piste ciclabili, aree a parco,...) e presenti nella programmazione comunale.

L'obiettivo di riqualificazione dovrebbe favorire sia il miglioramento della qualità urbana del quartiere Mazzini, in termini di dotazione di nuovi spazi e servizi pubblici a qualsiasi entità di interesse, sia il completamento e valorizzazione del perimetro di frangia del Parco Agricolo Sud con le sue principali emergenze culturali e ambientali. Andrebbe favorito e incentivato immediatamente a bassa densità edilizia che abbiano nell'attenzione dei valori ambientali il proprio centro di interesse, con funzioni prevalenti dedicate a tempo libero, ricreazione e sport che ben rappresentino la transizione tra città e campagna.

Diversamente, l'insorgenza di nuove attività caratterizzate da elevata attrattività (quale ad esempio una grande struttura commerciale o terziaria), come attualmente indicato dal PGT quale vocazione trasformativa per questa ATU, potrebbe provocare effetti molto negativi sia sulle aree urbanizzate a nord che su quelle agricole a sud, non producendo valore aggiunto per il contesto urbano e generando flussi di traffico sostenuti non compatibili con la riqualificazione ambientale auspicata.

La proposta progettuale prevede lungo la via Fabio Massimo e da questa distribuita attraverso un ampio corso viale alberato, la realizzazione di un insediamento per lo sport e il tempo libero. L'intervento dovrebbe rispondere alle attese di una nuova comunità, comprendibile, organizzabile e dotabile delle adeguate funzioni di servizio. Il nuovo edificato andrebbe ad ospitare tali funzioni, potenziandole e integrandole con la realizzazione dello "stadio del nuoto", un impianto con piscine, sia al coperto che all'aperto, destinato alla pratica sportiva delle discipline aquatiche e, insieme, consentirebbe ulteriore offerta per ricreatività e tempo libero.

L'altro ambito di riqualificazione, disposto lungo la strada per Chiaravalle, in luogo del tessuto umido e degradato esistente, potrebbe, una volta bonificata e ristrutturato, ospitare la localizzazione di quelle attività previste dal progetto OpenAgri, recentemente cofinanziato dalla Comunità europea, per lo sviluppo di pratiche agricole innovative, che avrà il suo fulcro nella riqualificazione della adiacente cascina Nossuto.

Infine, il potenziamento della via Fabio Massimo, attraverso l'ampliamento della sua sezione a formare un doppio senso di marcia e la revisione del suo innesto con corso Lodi, consentirà di definire un'infrastruttura viaria capace di sostenere un flusso di traffico sia di attraversamento che locale e, prevedendone il completamento ai bordi con adeguate banchine pedonali e pista ciclabile, permette di organizzare un adeguato tragitto da e verso la fermata metropolitana di Porto di Mare.

SINTESI QUANTITATIVA DELLA PROPOSTA

Attrezzature sportive esistenti: mq. 52.000

Attrezzature tempo libero esistenti: mq. 16.000

riqualificazione stradale via Fabio Massimo: mq. 27.000

nuovo pista ciclabile: mq. 700

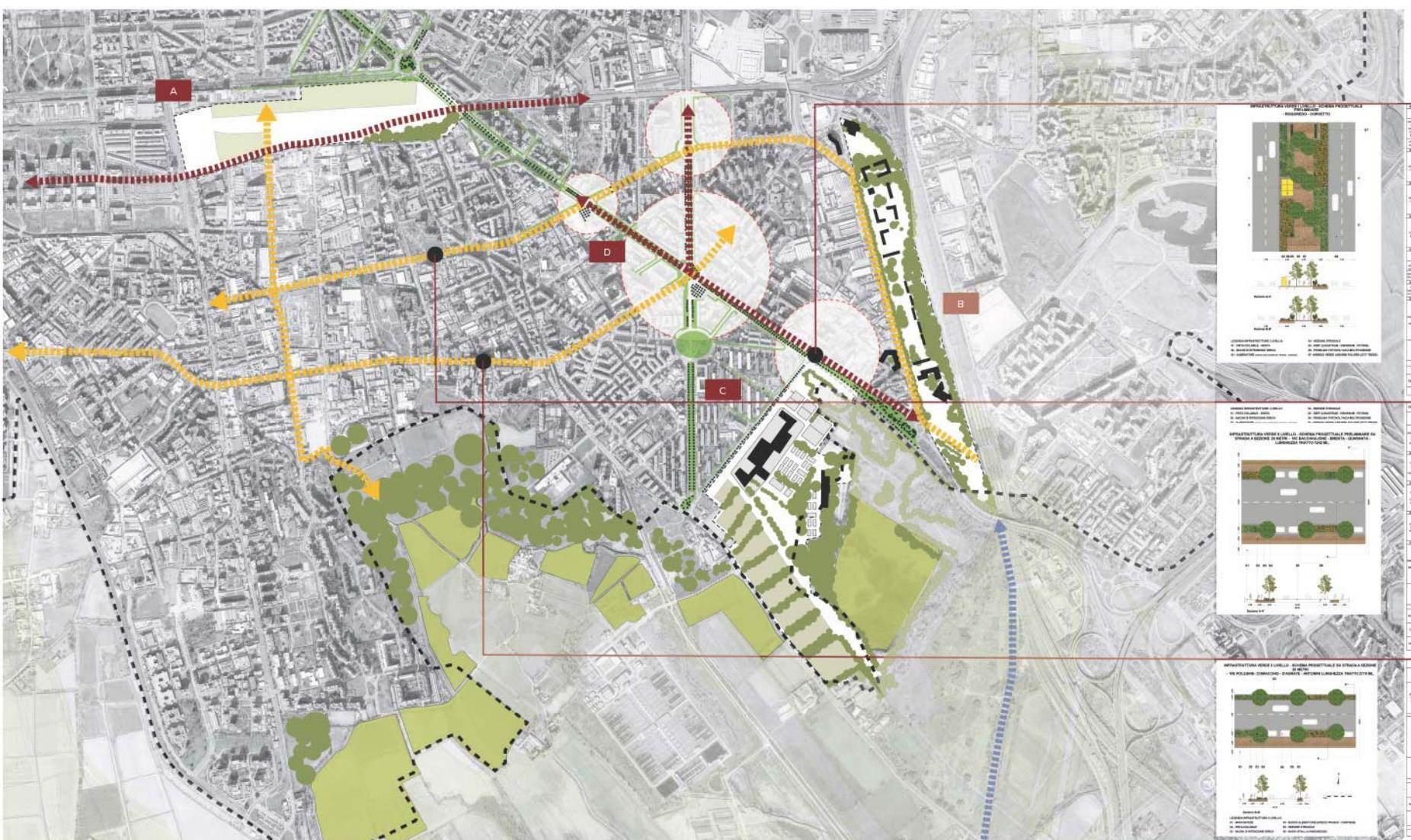
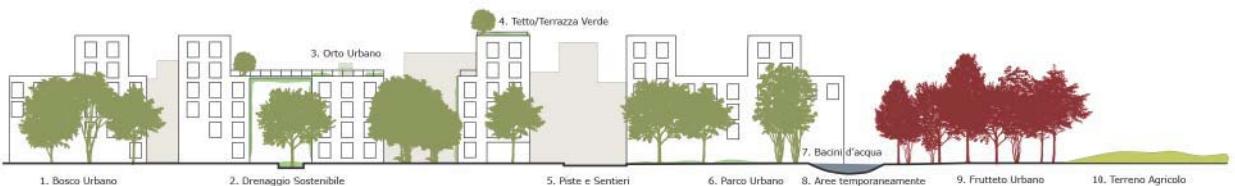
nuove attrezzature sportive: mq. 58.500
nuovo "stadio del nuoto": mq. 17.000 di sup.coperto
nuovo verde pubblico a parco: mq. 41.000

nuova ristrutturazione per agricoltura innovativa: mq. 167.000





Inquadramento generale	00
Scalo Romana	01
La nuova porta Sud - Est	02a
Asse Porta Romana - Rogoredo	02b
Toffetti - Rogoredo	03
Porto di Mare	04
Analisi ambientale a	05a
Analisi ambientale b	05b



Qualità e resilienza ambientale nelle proposte di intervento

Simulazione degli indicatori riferiti alle attività progettuali



PIANTUMAZIONE BENEFICI AMBIENTALI INTEGRATI		BENEFICI AMBIENTALI INTEGRATI (VALORE INIZIALE)		QUANTIFICAZIONE DELI BENEFICI AMBIENTALI INTEGRATI	
Nodo	Indirizzo	Indirizzo	Indirizzo	Indirizzo	Indirizzo
1. Bosco Urbano	Rivestimento stradale	100000000	100000000	1.000.000.000	1.000.000.000
2. Drenaggio Sostenibile	Rivestimento stradale	100000000	100000000	1.000.000.000	1.000.000.000
3. Orto Urbano	Rivestimento stradale	100000000	100000000	1.000.000.000	1.000.000.000
4. Tetto/Terrazza Verde	Rivestimento stradale	100000000	100000000	1.000.000.000	1.000.000.000
5. Piste e Sentieri	Rivestimento stradale	100000000	100000000	1.000.000.000	1.000.000.000
6. Parco Urbano	Rivestimento stradale	100000000	100000000	1.000.000.000	1.000.000.000
7. Bassini d'acqua	Rivestimento stradale	100000000	100000000	1.000.000.000	1.000.000.000
8. Aree temporaneamente inondabili	Rivestimento stradale	100000000	100000000	1.000.000.000	1.000.000.000
9. Frutteto Urbano	Rivestimento stradale	100000000	100000000	1.000.000.000	1.000.000.000
10. Terreno Agricolo	Rivestimento stradale	100000000	100000000	1.000.000.000	1.000.000.000
TOTALE		10000000000	10000000000	1.000.000.000	1.000.000.000

PIANTUMAZIONE BENEFICI AMBIENTALI INTEGRATI		BENEFICI AMBIENTALI INTEGRATI (VALORE INIZIALE)		QUANTIFICAZIONE DELI BENEFICI AMBIENTALI INTEGRATI	
Nodo	Indirizzo	Indirizzo	Indirizzo	Indirizzo	Indirizzo
1. Bosco Urbano	Rivestimento stradale	100000000	100000000	1.000.000.000	1.000.000.000
2. Drenaggio Sostenibile	Rivestimento stradale	100000000	100000000	1.000.000.000	1.000.000.000
3. Orto Urbano	Rivestimento stradale	100000000	100000000	1.000.000.000	1.000.000.000
4. Tetto/Terrazza Verde	Rivestimento stradale	100000000	100000000	1.000.000.000	1.000.000.000
5. Piste e Sentieri	Rivestimento stradale	100000000	100000000	1.000.000.000	1.000.000.000
6. Parco Urbano	Rivestimento stradale	100000000	100000000	1.000.000.000	1.000.000.000
7. Bassini d'acqua	Rivestimento stradale	100000000	100000000	1.000.000.000	1.000.000.000
8. Aree temporaneamente inondabili	Rivestimento stradale	100000000	100000000	1.000.000.000	1.000.000.000
9. Frutteto Urbano	Rivestimento stradale	100000000	100000000	1.000.000.000	1.000.000.000
10. Terreno Agricolo	Rivestimento stradale	100000000	100000000	1.000.000.000	1.000.000.000
TOTALE		10000000000	10000000000	1.000.000.000	1.000.000.000

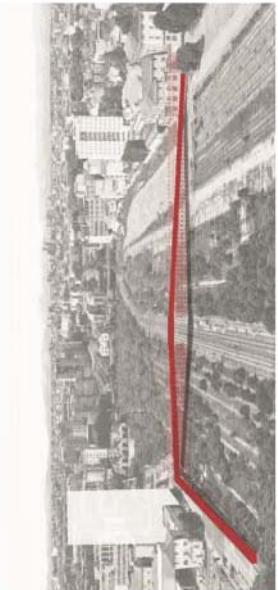
A Scalo di Porta Romana
B Scalo di Rogoredo
C Porto di Mare
D Corvetto

Urban Curator
tat
Proposte e progetti per il Sud Milano
Il ruolo del Municipio
Promosso dal Municipio 4 con il Patrocinio del Municipio 5
In collaborazione con Urban Curator TAT

Uno sguardo dal Ponte

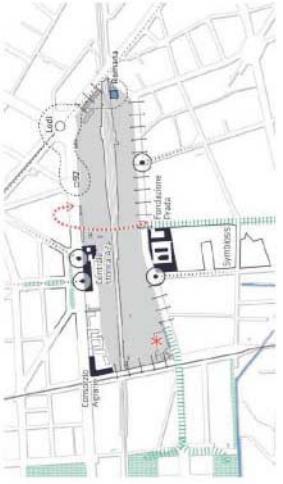
Progetto di passerella ciclopedonale temporanea per lo scalo ferroviario di Porta Romana, Milano - Dicembre 2015

Urban Curator TATI/CSTI / Fabrizio Schiiffontan, Elena Musinelli, Arturo Majocchi, Andrea Tartaglia, Matteo Gambero, Giovanni Castaldo, Martino Mocchi, Adriana Granato, Raffaella Riva



"Il "scorropasso ciclo" pedonale temporaneo sullo scalo ferroviario di Porta Romana è fattore primario di valorizzazione del sedime dinanzi e dell'intero quadrante urbano. Consente di attivare nuove relazioni tra le creta emergenti: Fondazione Prada, Fondazione A2A/Artem, Residence Bocconi, Smar City Lab. Progetto Symbiosis. La temporaneità di manufatto avvia da subito il percorso di rigenerazione con un investimento ridotto, senza compromettere le future scelte di assetto complessivo. Favorisce una trasformazione graduale, con una riappropriazione progressiva del grande vuoto urbano da parte della cittadinanza."

(Relazione progetto "Uno sguardo dal Ponte", 2015)



"Dal punto di vista della mobilità, lo scalo si dovrà conseguentemente caratterizzare come uno spazio incalzante, attraversabile, in particolare con connessioni di mobilità dolce e in più punti; soluzioni urbane semplici e armonicamente integrate nel disegno della città. Con relazioni di scala locale tra le fermate Lidi e Porta Romana e le trasformazioni a sud (Postweb, Milano Smart City Lab); un ponte ciclo - pedonale (da realizzarsi anche anticipatamente rispetto alle trasformazioni), potrebbe in particolare connettere viale Issonzo a Largo Iscarco."

(Accordo di Programma, Allegato U, p. 76, 2017)

