

A Milano la dismissione del tessuto industriale ha dato luogo alla formazione di grandi vuoti urbani in punti strategici della mappa infrastrutturale della città. Tali vuoti, da problema, possono trasformarsi in ambiti di riorganizzazione funzionale e morfologica dell'intero tessuto cittadino, un'occasione importante di riequilibrio territoriale e di riscatto urbano. Ciò impone, necessariamente, una discussione sul loro ruolo, sul loro destino funzionale ed edilizio, e insieme un ripensamento della loro dimensione e forma, prendendo in considerazione diversi livelli:

- il ruolo della ferroviaria
- il disegno dello spazio pubblico e la qualità ambientale
- il programma funzionale

- Il ruolo della ferrovia

Lo scalo e i binari sono stati considerati fino ad oggi come una barriera invalicabile, una cesura fortissima che separa i tessuti a nord e a sud di Milano. L'obiettivo di progetto è ribaltare questo punto di vista arrivando a valorizzare la ferrovia con la realizzazione di un parco tecnologico che fa urbanità e che, contemporaneamente, dialoga con la natura dell'area. La ferrovia, quindi, non va eliminata, ma deve diventare semmai un fattore di aumento della qualità urbana dell'area.

- Il disegno dello spazio pubblico e la qualità ambientale

Le considerazioni relative allo spazio pubblico che maggiormente concorrono alla definizione del progetto sono:

- realizzazione di nuove aree verdi all'interno dello scalo;
- rilevanza di Via Adamello all'interno dell'area di riferimento;
- necessità di adeguamento e riqualificazione di Via Lorenzini e Via Brembo.

Le nuove aree verdi interne allo scalo di Porta Romana avranno l'importante ruolo di essere il tessuto connettivo tra parti di città differenti e al contempo valore aggiunto all'area in termini di qualità ambientale.

L'importanza di Via Adamello (fig.1) è legata alla sua posizione - prosecuzione ideale di Via Crema - e al fatto che sembra essere il "fulcro" attorno al quale si sono avviate molte trasformazioni urbane rilevanti.



Figura 1 - Linee progettuali per via Adamello

La necessità di riqualificare l'asse di Via Lorenzini e Via Brembo (fig.2) deriva dalla sua posizione strategica in quanto limite dell'ambito di trasformazione. L'idea progettuale che si vuole proporre è quella di considerare Via Lorenzini come una naturale continuazione di Via C. De Angeli (Via G. Spadolini), l'asse centrale del PRU ex OM - Morvione: un'arteria veicolare attrezzata con piste ciclabili, percorsi pedonali protetti e ampliamenti di spazi verdi, che funge

da spina centrale di riferimento per le strutture pubbliche e private che si affacciano su essa. Se sul primo tratto, quello esistente, si collocano edifici residenziali di notevole interesse architettonico, rilevanti edifici terziari, strutture commerciali e esempi di recupero di strutture industriali, il secondo tratto, quello che si delineerà in fase progettuale, potrebbe divenire l'elemento di continuità e di raccordo tra le numerose trasformazioni urbane in atto.

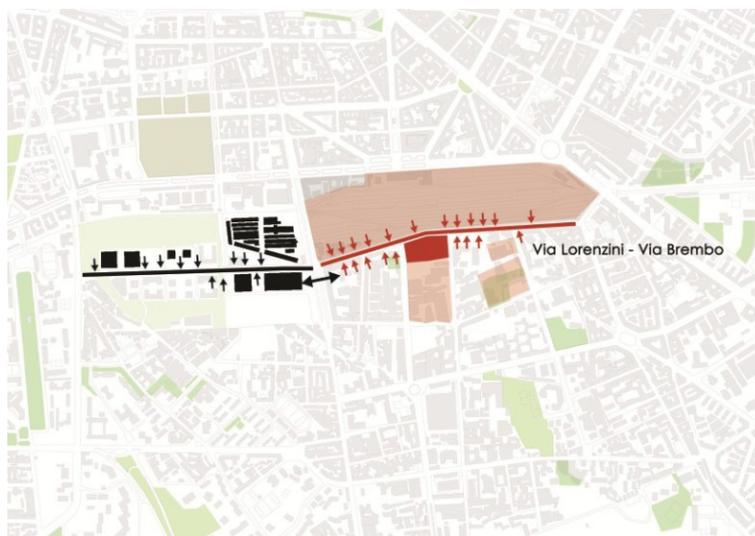


Figura 2 - Riquilificazione delle vie Lorenzini e Brembo

Le funzioni

La definizione del programma funzionale è scaturita da tre considerazioni ed esigenze:

- la necessità di residenze universitarie per la città di Milano;
- l'individuazione di una funzione culturale caratterizzante l'intero comparto Sud di Milano.

Dall'analisi generale della città di Milano (fig. 3e4) è emersa una carenza di alloggi per studenti mentre dall'analisi dell'area e del contesto in cui si inserisce si è messo in evidenza come lo scalo si trovi in una posizione strategica rispetto ad importanti centri universitari del capoluogo lombardo.

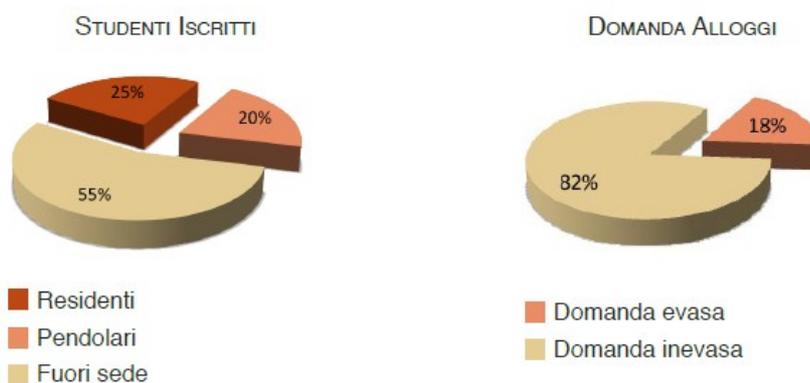


Figure 3 e 4

Un ulteriore elemento rilevante nell'elaborazione del programma funzionale è legata al fenomeno di terziarizzazione di tutta la zona (fig.5). Le trasformazioni in atto infatti stanno mutando radicalmente la vocazione funzionale dell'area, abbandonando la produzione industriale e aprendo a nuove forme di impresa e di produzione. La riqualificazione di impianti industriali dismessi ha così permesso l'insediamento di piccole e medie imprese terziarie, centri di ricerca, laboratori, atelier artistici, etc. Questo fenomeno, comune a molte realtà post-

industriali, deve essere sostenuto e favorito anche attraverso la riconversione dello scalo ferroviario, prevedendo spazi idonei.

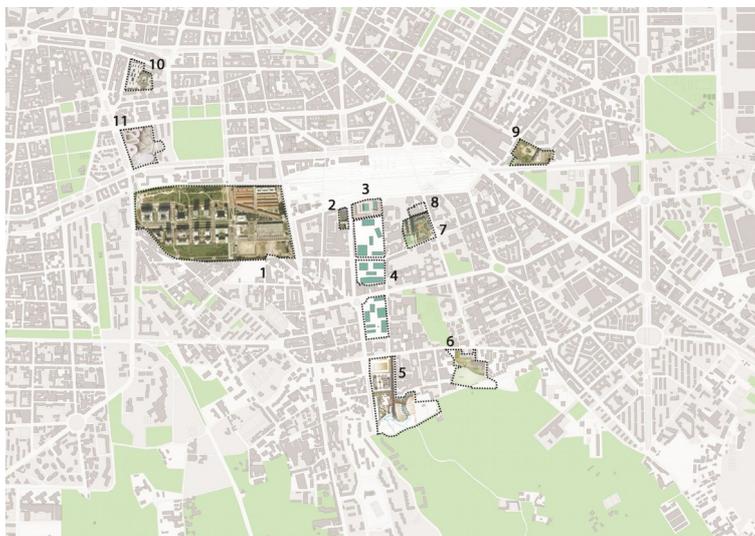


Figura 5 - Mappatura delle trasformazioni urbane private in atto e in fieri nel perimetro di riferimento

L'idea progettuale dovrebbe essere quindi quella di creare nuove piazze, nuovi percorsi e nuovi nuclei di servizi disposti all'interno dello scalo in diversi punti, che possano divenire nuove centralità di riferimento per il tessuto frastagliato degli isolati limitrofi.

Solo attraverso la riconfigurazione delle funzioni di questi spazi sarà possibile ricostituire una vera identità sociale per un'area che, come detto in precedenza, non avendo avuto nessuno governo, non presenta alcuna forma di identità e quindi si manifesta in maniera disomogenea.