

D

DOSSIER CONCLUSIVO
DEL PERCORSO DI CONSULTAZIONE
PUBBLICA SUL *MASTERPLAN* DI
RIGENERAZIONE DELLO SCALO
DI PORTA ROMANA

Aprile 2021





DOSSIER CONCLUSIVO
DEL PERCORSO DI CONSULTAZIONE
PUBBLICA SUL *MASTERPLAN* DI
RIGENERAZIONE DELLO SCALO
DI PORTA ROMANA

Aprile 2021





INDICE GENERALE

PARTE I ANTEFATTI E PERCORSO

Premessa Un progetto strutturalmente partecipativo	pag. 6
Capitolo 1 Rigenerazione degli scali e percorso di partecipazione	pag. 8
Capitolo 2 La Consultazione Pubblica sul Masterplan degli Scali Farini e San Cristoforo	pag. 16
Capitolo 3 Il concorso internazionale per la rigenerazione dello Scalo di Porta Romana a Milano e il Masterplan vincitore	pag. 20
Capitolo 4 Metodologia della Consultazione Pubblica su "Parco Romana"	pag. 24

PARTE II LA CONSULTAZIONE PUBBLICA | RENDICONTAZIONE

Introduzione	pag. 40
Capitolo 1 Concept del progetto	pag. 45
Capitolo 2 Impostazione generale	pag. 46
Capitolo 3 Assetto delle infrastrutture e rete delle connessioni	pag. 54
Capitolo 4 Disegno e caratteri dello spazio pubblico	pag. 58
Capitolo 5 Ambiente ed ecologia	pag. 66
Capitolo 6 Resilienza economica	pag. 68

PARTE III LA CONSULTAZIONE PUBBLICA | ALLEGATI

Il questionario	pag. 72
Risposte aperte del questionario	pag. 94
Contributi liberi via e-mail	pag. 136
Scalo di Porta Romana Day	pag. 298
Gli incontri nei Municipi	pag. 318

ANTEFATTI E PERCORSO

DOSSIER CONCLUSIVO

UN PROGETTO STRUTTURALMENTE PARTECIPATIVO



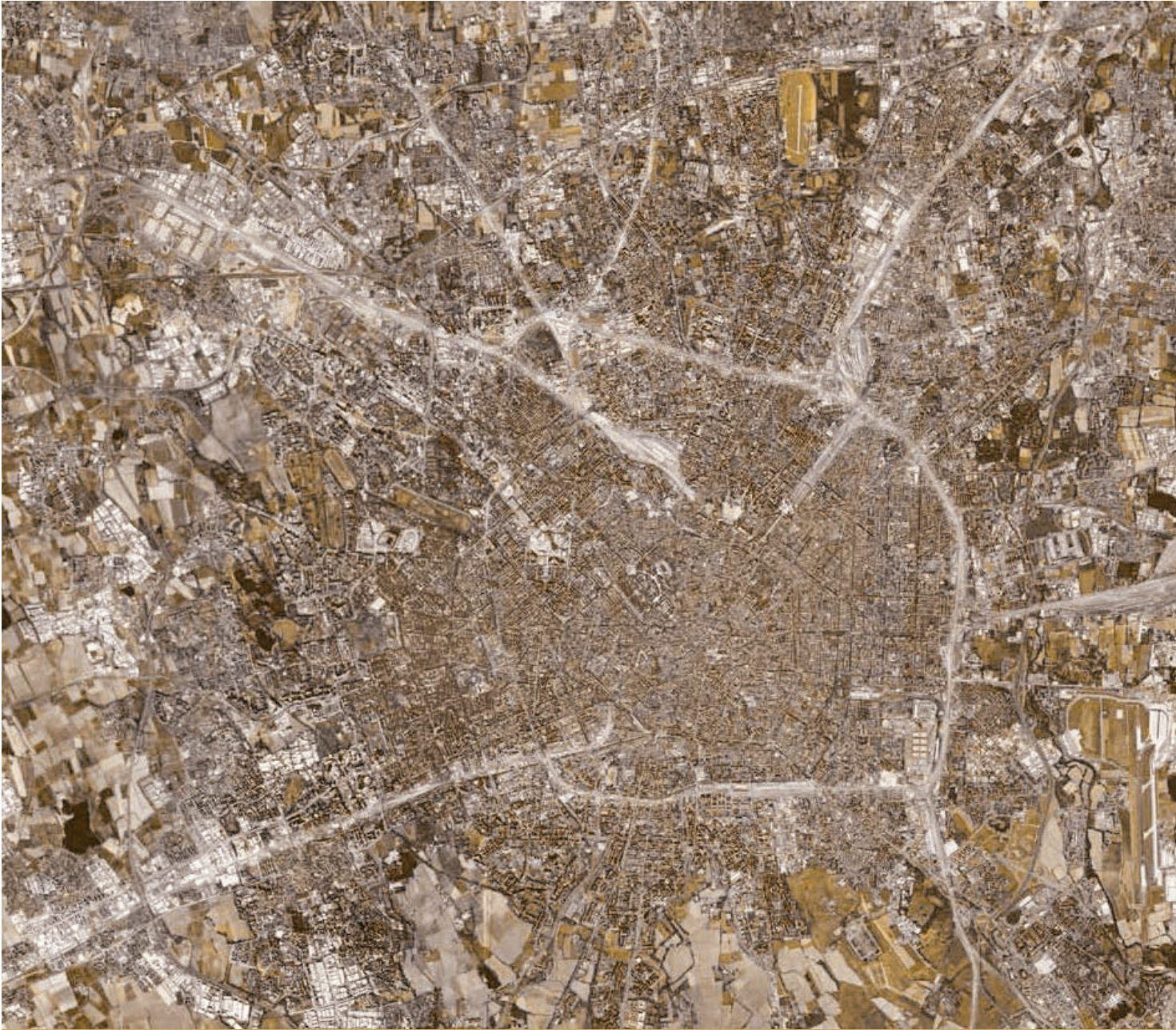
La cintura ferroviaria di Milano si struttura intorno a stazioni e snodi logistici che, nel corso del tempo, sono andati trasformandosi in funzione delle necessità del servizio e dell'evoluzione del sistema dei trasporti. Da qui il progressivo liberarsi di edifici e aree di sedime ferroviario in alcuni punti della città e la necessità di pervenire a un progetto di riqualificazione condiviso per restituire alla vita cittadina questi spazi oramai non più funzionali alla rete delle Ferrovie dello Stato. Questo progetto, denominato appunto «Scali ferroviari», ha preso il via nel 2005.

Anche la sola visione della mappa degli «scali» mostra quanto il sistema ferroviario sia innervato nel tessuto urbano di Milano e quanto, perciò, un articolato progetto di riqualificazione dovesse concepirsi come innesto organico in tale tessuto, e come tale dovesse nascere e svilupparsi nel dialogo con quanti la città - e quelle specifiche aree in primis - abitano e vivono quotidianamente.

Ed è quanto accaduto fin da subito, in un progressivo strutturarsi di momenti di riflessione e partecipazione, qui richiamati, che fondano e accompagnano l'intero iter che porta al concorso internazionale.

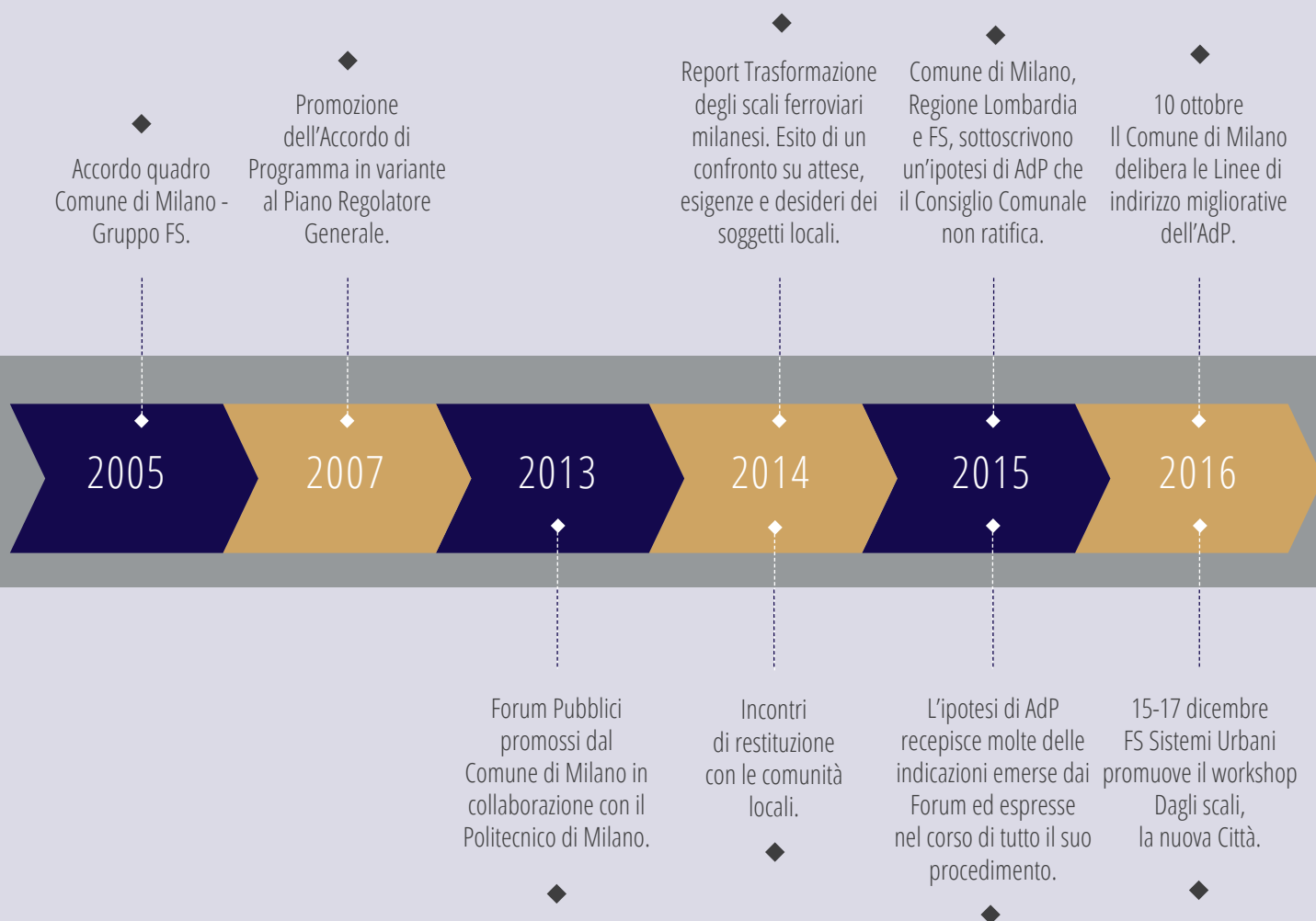
Pertanto, il percorso di Consultazione Pubblica di cui questo Dossier dà conto, come già accaduto in riferimento al Masterplan per gli Scali Farini e San Cristoforo, rappresenta una grande innovazione e un modello nel processo di definizione dei contenuti delle trasformazioni urbanistiche, anticipando i piani attuativi: esso non nasce a valle del progetto Scali, come un adempimento attuativo, ma dall'interno dell'intero processo di riflessione condivisa e quindi come dimensione naturale del suo sviluppo, certamente sorretta da un abito mentale a essa già orientata che ha trovato in sintonia i soggetti pubblici e privati che ne sono autori.

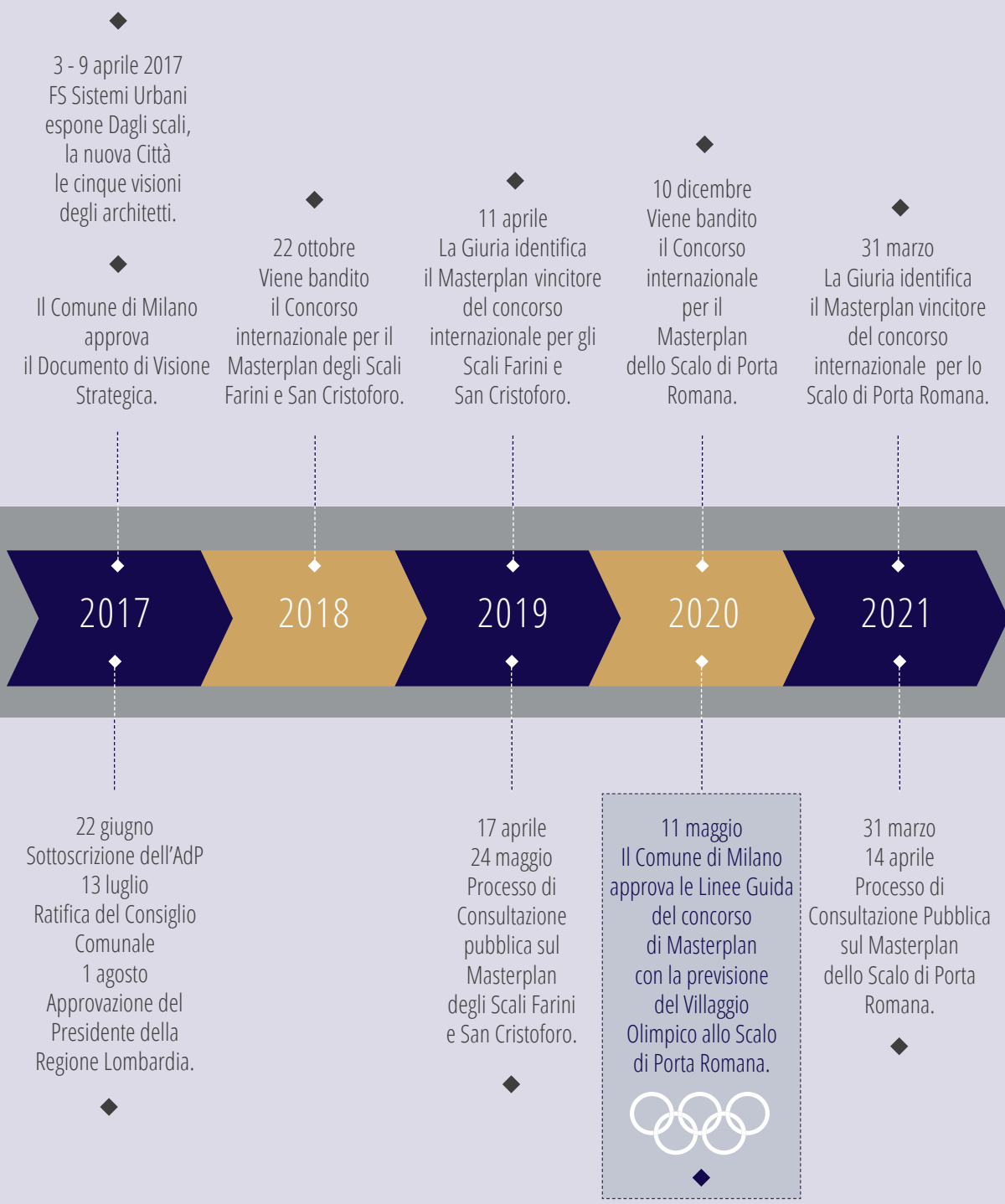
Del resto, la straordinaria vivacità urbanistica e architettonica di Milano che caratterizza gli anni Duemila non sarebbe stata possibile senza la partecipazione della città e l'apertura a essa delle istituzioni e dei committenti pubblici e privati.



RIGENERAZIONE DEGLI SCALI E PERCORSO DI PARTECIPAZIONE

Timeline







DAL «PROBLEMA» ALLA PARTECIPAZIONE

RIGENERAZIONE DEGLI SCALI E PERCORSO DI PARTECIPAZIONE

È il 2005 quando il Comune di Milano e il Gruppo FS definiscono un accordo quadro per la valorizzazione urbanistica di sette aree ferroviarie dismesse. Le linee dell'accordo vengono riconfermate e ampliate nel 2007 sotto la nuova Giunta, con l'impegno di FS a investire le plusvalenze della valorizzazione immobiliare nel potenziamento del sistema ferroviario nel territorio.

Al fine di dare attuazione alle intese del 2005 e del 2007 il Sindaco di Milano promuove un Accordo di Programma in variante all'allora vigente Piano Regolatore Generale per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dismesse site nel perimetro della città e per il potenziamento del sistema ferroviario milanese. Nel corso del lungo periodo di definizione dell'Accordo, il dibattito non è rimasto confinato alle aule consiliari o al confronto presso i singoli soggetti coinvolti, ma ha coinvolto e appassionato architetti, urbanisti e cittadini, a partire dai quartieri direttamente interessati, ma non solo.

I FORUM PUBBLICI DEL 2013, CON IL POLITECNICO DI MILANO

RIGENERAZIONE DEGLI SCALI E PERCORSO DI PARTECIPAZIONE

Questa sensibilità diffusa incoraggia il Comune ad avviare un percorso di ricognizione dei bisogni su scala locale e di ascolto della città: nel 2013, in collaborazione con il Politecnico di Milano, vengono indetti dei Forum pubblici per raccogliere osservazioni, proposte e istanze in merito allo sviluppo delle aree, con particolare attenzione a spazi e servizi pubblici o di interesse generale, disegno del verde, completamento del sistema viario e ciclo-pedonale.

Dal lavoro di ascolto abbiamo imparato che la conoscenza dei soggetti locali sugli scali è uno straordinario strumento per imparare a progettare, perchè ci sono molte cose che gli attori locali sanno, che i progettisti semplicemente non sanno. [...] Occorre lavorare ad una scala che è quella della prossimità dei quartieri, sulle connessioni territoriali, sia di scala locale che territoriale, sul sistema del verde, sul sistema dei percorsi, sulle cuciture fra parti diverse di città, pensando che una strategia acuta e intelligente di usi temporanei possa essere in grado di recuperare il passato, tenendo conto del fatto che gli scali non sono solo una proiezione al futuro, ma una parte di città esistente che deve lasciare un segno all'interno dei progetti che verranno.

Gabriele Pasqui, Direttore del Dipartimento di Architettura e Studi Urbani, Politecnico di Milano

Il frutto di questo processo partecipativo sarà il documento *Trasformazione degli scali ferroviari milanesi. Esito di un confronto su attese, esigenze e desideri dei soggetti locali* del maggio 2014, che sarà allegato all'Accordo di Programma, e le conseguenti importanti modifiche apportate al testo dell'AdP, sottoscritto l'anno dopo, l'8 novembre 2015, da Comune di Milano, Regione Lombardia, Gruppo FS, ma non ratificato nei giorni successivi dal Consiglio Comunale.

La nuova Giunta, tuttavia, riprende immediatamente il processo così bruscamente interrotto e con delibera del 10 ottobre 2016 il Comune di Milano definisce le *Linee di indirizzo migliorative* della proposta di Accordo.



DAGLI SCALI, LA NUOVA CITTÀ: IL WORKSHOP DEL 2016 E LE CINQUE «VISIONI»

RIGENERAZIONE DEGLI SCALI E PERCORSO DI PARTECIPAZIONE

La delibera comunale 44/2016, oltre a inquadrare la riqualificazione degli scali nella più ampia vocazione internazionale della città, ne pone al centro l'attenzione all'ambiente e il tema del verde con l'obiettivo di aumentarne in misura considerevole la dotazione complessiva della città e creare un continuum verde nel suo tessuto urbanistico. Intorno a questo focus vengono inoltre indicati come centrali i temi del mix funzionale e sociale, dei collegamenti (con particolare riferimento al progetto di circle-line ferroviaria da San Cristoforo a Stephenson previsto dal Patto per Milano sottoscritto da Governo, Regione Lombardia e Comune), degli usi temporanei degli spazi, dei vincoli.

Fra le linee di indirizzo c'è anche quella del percorso di Consultazione Pubblica, ovvero «dare seguito ad un processo di dibattito pubblico sviluppando un confronto con la cittadinanza, con i Municipi, con la Città Metropolitana ed i Comuni che ne fanno parte, con gli stakeholder pubblici e privati, in stretta collaborazione con l'Amministrazione comunale proseguendo e sviluppando il lavoro già effettuato con il supporto del Politecnico di Milano nel corso del 2013 e 2014. Tale dibattito dovrà essere caratterizzato da pubblicità dei processi e da tempi certi».

A seguito dell'approvazione della delibera di indirizzo da parte del Consiglio Comunale, FS Sistemi Urbani, in collaborazione con il Comune di Milano e con il patrocinio di Regione Lombardia, promuove un momento di coinvolgimento e consultazione della città: il workshop internazionale aperto alla città *Dagli scali, la nuova Città*, svoltosi il 15-16-17 dicembre 2016 presso lo Scalo Farini.



Tre giorni di lavori - giovedì 15 dicembre, *Dagli scali, la nuova città*, venerdì 16 dicembre, *Visioni urbane: Il ruolo degli scali ferroviari*, sabato 17 dicembre, *Verso la nuova città Dibattito pubblico* - nel corso dei quali sono stati presentati casi di studio e si sono approfondite necessità e linee di soluzione attraverso cinque tavoli tematici

- ◆ **La Città delle Connessioni**
- ◆ **La Città delle Culture**
- ◆ **La Città delle Risorse**
- ◆ **La Città del Verde**
- ◆ **La Città del Vivere**

con particolare attenzione all'interconnessione tra le aree, al disegno delle zone verdi, all'incremento dell'edilizia sociale.

L'obiettivo è disegnare il futuro della città, coinvolgendo istituzioni locali, mondo accademico, cittadinanza interessata ed esperti del settore. Fra questi, anche cinque team di architetti e urbanisti di fama internazionale - Stefano Boeri Architetti, Mad Architects, Mecanoo, Miralles Tagliabue Embt, Cino Zucchi Architetti - ingaggiati per disegnare, a valle di questi approfondimenti, cinque scenari di sviluppo per la riqualificazione complessiva degli Scali di Milano.

Il lavoro dei tavoli ha inoltre prodotto, per ciascuna «città», l'individuazione di principi per guidare la trasformazione e indicatori per verificarne coerenza e attuazione (Cfr. la voce Workshop sul sito www.scalimilano.vision).



Le tre giornate di workshop hanno visto

- ◆ 14 interventi istituzionali
- ◆ 10 esperti locali e internazionali
- ◆ il coinvolgimento di circa 2000 cittadini

I tre giorni di workshop sono stati una performance innovativa nel modo di affrontare l'urbanistica in Italia. Confidiamo che il lavoro fatto nei giorni del laboratorio venga utilizzato nei cinque scenari che saranno illustrati pubblicamente ad aprile, che siano strategie e riflessioni utili per definire una visione unitaria e strategica per la Milano del futuro

Carlo De Vito, Ad FS Sistemi Urbani

I tre giorni di workshop hanno dimostrato che la città ha voglia di partecipare, dare il proprio contributo a fare la Milano di domani. Più sarà condiviso e partecipato il percorso, migliore sarà l'accordo sul futuro degli scali. È positivo che Sistemi Urbani FS si metta in gioco, perché questi luoghi possono fattivamente migliorare la città e le connessioni ferroviarie.

Pierfrancesco Maran, Assessore Urbanistica, Verde e Agricoltura, Comune di Milano

Lavorando sui principi e gli indicatori emersi dal workshop, nell'aprile 2017, gli studi di architettura coinvolti nella fase di ascolto pervengono a cinque «visioni e proposte» non vincolanti, accompagnate da un documento di sintesi che ne riassume gli esiti e le principali direzioni.

Queste «visioni» sono state presentate a Milano, a Porta Genova, dal 3 al 9 aprile 2017, durante la Design Week di Milano, con l'esposizione *Dagli scali, la nuova città* e sette incontri correlati organizzati da FS Sistemi Urbani, in collaborazione con il Comune di Milano e il patrocinio di Regione Lombardia. La suggestiva esposizione, complice il grande pubblico internazionale del Salone del Mobile e il grande coinvolgimento dei cittadini nel Fuori Salone, è stata visitata da circa 35.000 persone.

L'ACCORDO DI PROGRAMMA

RIGENERAZIONE DEGLI SCALI E PERCORSO DI PARTECIPAZIONE

Il workshop ha dato nuova linfa al dibattito sul tema, fornendo un contributo alla discussione in vista della redazione del *Documento di Visione Strategica* da parte del Comune di Milano e al perfezionamento dell'Accordo di Programma tra FS, Comune e Regione Lombardia.

Nel Documento la strada della Consultazione Pubblica continua ad essere via maestra anche per il percorso di attuazione che si apre con l'AdP:

L'occasione di trasformazione degli scali ferroviari dismessi è talmente strategica per la città di Milano da non poter prescindere da un'esaustiva conoscenza del quadro delle attese del suo territorio. Il percorso di rigenerazione degli scali si propone pertanto di utilizzare ed incentivare il ricorso ad adeguate procedure di partecipazione, condivisione e coinvolgimento delle istituzioni, dei soggetti interessati e della cittadinanza, come metodo costante di lavoro, lungo tutto il processo di attuazione.

Comune di Milano, Documento di visione strategica Scali Ferroviari

Il 22 giugno 2017 Comune di Milano, Regione Lombardia, Ferrovie dello Stato Italiane con Rete Ferroviaria Italiana e FS Sistemi Urbani, e Savills Investment Management Sgr (proprietaria di una porzione di area all'interno dello scalo Farini) sottoscrivono a Milano, presso lo Scalo Farini, l'Accordo di Programma per la riqualificazione dei 7 scali ferroviari dismessi, che insieme occupano una superficie di 1.250mila m², di cui circa 200mila rimarranno a funzione ferroviaria.

Si tratta del più grande piano di rigenerazione urbana per Milano nei prossimi 20 anni, uno dei più grandi progetti di ricucitura e valorizzazione territoriale in Italia e in Europa. L'Accordo recepisce le richieste indicate nel novembre 2016 dal Consiglio Comunale e le istanze emerse durante il lungo percorso di partecipazione che ha visto il coinvolgimento di oltre 60mila persone.

L'AdP fissa alcuni punti chiave, quali

- ◆ oltre **675mila m²** di verde, pari al 65% della superficie territoriale
- ◆ **97 milioni di euro** per interventi sulla Circle Line
- ◆ almeno **il 32%** delle volumetrie complessive destinate a funzioni non residenziali
- ◆ almeno **il 30%** delle volumetrie complessive destinate a residenza sociale e convenzionata
- ◆ redistribuzione delle volumetrie verso gli scali di maggior dimensione

Ma anche la Consultazione della città entra nell'Accordo di Programma come snodo rispetto alla progettazione stessa: esso prevede infatti che, per ciascuno Scalo, il *Masterplan* selezionato nell'ambito di un Concorso internazionale sia perfezionato sulla base delle risultanze emerse dai diversi strumenti di Consultazione Pubblica:

«I Masterplan e le proposte di Piano Attuativo, dovranno seguire un percorso di dibattito pubblico, contestualmente all'istruttoria, prendendo come riferimento generale e non di dettaglio la Deliberazione della Giunta Comunale di Milano n.1086 del 27/05/2016 e suoi aggiornamenti. Nel corso di tale dibattito, svolto con il coinvolgimento attivo dei Municipi di riferimento, la cittadinanza potrà esprimere osservazioni, proposte e istanze con particolare riferimento all'impostazione generale, al disegno e ai caratteri dello spazio pubblico, all'assetto delle infrastrutture e alla rete delle connessioni, alla dotazione e qualità dei servizi pubblici e delle funzioni di interesse generale»

*Accordo di Programma, art. 9
Strumenti Attuativi e partecipativi*

Come si vede l'AdP individua e perimetra l'ambito progettuale in cui - arrivati a questo punto del processo, con parametri definiti dall'accordo stesso e vincolanti per i *Masterplan* - osservazioni, proposte e istanze della cittadinanza possono più specificamente trovare espressione e quindi accoglienza: impostazione generale, spazi pubblici, infrastrutture e connessioni, servizi e funzioni pubbliche.

In questo modo l'Accordo ha inteso salvaguardare la progressività del processo partecipativo in corso da anni, rendendolo in ogni fase ulteriormente costruttivo e sottraendolo a una genericità che depotenzierebbe l'effettivo valore assegnato alla valutazione ed espressione dei cittadini.

Il 13 luglio 2017 l'AdP viene ratificato dal Consiglio Comunale.



LA CONSULTAZIONE

PUBBLICA SUL MASTERPLAN DEGLI SCALI FARINI E SAN CRISTOFORO

Nell'ambito del percorso di riqualificazione degli Scali Ferroviari di Milano, la Consultazione sul Masterplan per gli Scali Farini e San Cristoforo è stato il primo processo di coinvolgimento dei cittadini finalizzato a raccogliere pareri e suggerimenti che hanno poi orientato i progettisti nella definizione della versione finale del documento strategico di indirizzo progettuale. La fase di informazione e ascolto della città si è svolta dal 17 aprile al 24 maggio con un serrato calendario di incontri con la città e l'attivazione di diversi strumenti di racconto e ascolto per raggiungere una platea il più ampia possibile, garantendo a tutti i cittadini la possibilità di esprimersi.

Il 22 ottobre 2018 FS Sistemi Urbani e COIMA SGR, in collaborazione con il Comune di Milano, presentano il bando del «Concorso internazionale per la redazione del Masterplan di rigenerazione degli Scali Farini e San Cristoforo a Milano» a cui partecipano 55 raggruppamenti.

Nel dicembre dello stesso anno, la Giuria guidata dall'architetto Dominique Perraul, seleziona i cinque team finalisti - BAUKUH (Italia), OMA (Paesi Bassi), ARUP (Italia), GRIMSHAW (Inghilterra) e Kengo Kuma and Associates Europe (Francia) - e l'11 aprile 2019 assegna la vittoria al Masterplan *Agenti Climatici* del team

di progettazione guidato da OMA e Laboratorio Permanente. Contestualmente alla presentazione del Masterplan, avvenuta il 17 aprile, la proprietà delle aree apre la Consultazione Pubblica e ne presenta strumenti e iniziative coerenti con l'obiettivo e con i tempi assegnati. La presentazione del Masterplan definitivo, infatti, è prevista per fine luglio 2019.

Sono cinque gli snodi tematici su cui si è articolato il processo di coinvolgimento della cittadinanza sul Masterplan *Agenti Climatici*: *impostazione urbanistica generale, servizi e spazi pubblici e funzioni di interesse generale, ambiente ed ecologia, trasporti, infrastrutture e rete delle connessioni e resilienza economica.*





Gli incontri

Nel mese di Consultazione sono stati organizzati **10 incontri pubblici** che hanno permesso di offrire ai cittadini interessati un'ampia possibilità di conoscenza diretta, ma anche guidata e approfondita, del progetto.

Dopo l'incontro di apertura della Consultazione Pubblica (17 aprile 2019 in Sala Alessi), si sono tenuti incontri nei Municipi (per lo Scalo San Cristoforo al Municipio 6 il 10 maggio 2019, mentre per lo Scalo Farini ai Municipi 9 e 8, il 14 e il 20 maggio 2019) e all'Urban Center della Triennale. Gli incontri sono stati distribuiti in diverse fasce orarie, al fine di favorire la più ampia partecipazione. Tutti gli incontri sono stati strutturati in due parti: nella prima i progettisti hanno illustrato il progetto, nella seconda i cittadini hanno potuto esprimere domande e contributi.

La Consultazione si è chiusa con due giornate presso il Salone d'Onore della Triennale di Milano, in concomitanza con la Arch Week 2019 di Milano. La giornata dedicata allo Scalo San Cristoforo è stata il 23 maggio 2019, mentre quella dedicata allo Scalo Farini è stata venerdì 24 maggio 2019. I lavori sono stati aperti dai saluti istituzionali, da una breve illustrazione del Concorso e dagli interventi degli studi che compongono il team di progettazione; a seguire interventi liberi dal pubblico.

Complessivamente gli incontri hanno coinvolto **oltre mille persone**.

Tutti gli incontri sono stati segnalati e ricordati ai cittadini attraverso attività di comunicazione mirate, come note stampa, direct mailing, post sui canali social e news sui siti istituzionali, annunci tramite la newsletter InformaMi del Comune di Milano.

Gli strumenti di racconto e ascolto

Parallelamente agli incontri, sono stati attivati **diversi strumenti di racconto e ascolto**.

Il **sito internet degli Scali** è stato lo strumento principale di comunicazione dove approfondire tutti i dettagli progettuali del Masterplan *Agenti Climatici* e seguire/conoscere tutte le tappe della Consultazione.

Il **questionario online** ha rappresentato invece lo strumento più diretto e analitico di Consultazione dei cittadini (891 persone hanno risposto alle 40 domande del sondaggio) fornendo ai progettisti numerosi spunti e contributi per la messa a punto del Masterplan definitivo.

Numerosi e articolati **contributi da parte di stakeholder qualificati** sono stati raccolti attraverso la **mail dedicata**.

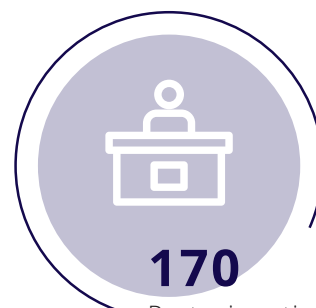
Una video esposizione dedicata al Masterplan, disponibile sul sito e allestita nel nuovo Urban Center della Triennale di Milano, ha



Partecipanti agli incontri informativi



Partecipanti agli incontri nei 2 Municipi coinvolti



Partecipanti alle giornate conclusive della Consultazione Pubblica



Foto a sinistra Un'immagine del questionario on line



permesso di conoscere nel dettaglio la relazione dei progettisti.

Il Dossier conclusivo e il Masterplan definitivo

Tutti gli esiti della Consultazione Pubblica, raccolti attraverso gli incontri, i questionari e i contributi, sono stati raccolti nel **Dossier conclusivo**.

Tale documento è stato passato ai progettisti a valle della presa d'atto del Comune per elaborare la versione definitiva del Masterplan, presentato a fine luglio 2019 nella sua nuova release aggiornata sulla base delle indicazioni ricevute.

In futuro, anche il progetto definitivo di rigenerazione urbana dello Scalo Farini sarà oggetto di una nuova Consultazione Pubblica, che ricalcando l'esperienza virtuosa della prima fase, possa confermare la natura partecipata e condivisa di questo intervento destinato a ridisegnare una parte importante della città di Milano nei prossimi anni.



IL CONCORSO INTERNAZIONALE PER LA RIGENERAZIONE DELLO SCALO DI PORTA ROMANA A MILANO E IL MASTERPLAN VINCITORE

CONTRIBUTO A FIRMA DELL'ARCHITETTO LEOPOLDO FREYRIE, RESPONSABILE UNICO DEL CONCORSO

Il "Concorso Porta Romana" è un'iniziativa privata promossa da COIMA SGR S.p.A., quale società di gestione del Fondo Porta Romana - Fondo Comune di Investimento Alternativo Immobiliare riservato partecipato da Covivio, Prada Holding S.p.A. e COIMA ESG City Impact Fund. Il concorso è previsto dall'Accordo di Programma siglato da FS Sistemi Urbani con il Comune di Milano e la Regione Lombardia, il cui fine era la selezione dei Masterplan per la rigenerazione dello Scalo di Porta Romana, tenendo in conto anche l'uso temporaneo in vista dei XXV Giochi Olimpici Invernali "Milano Cortina 2026".

Il concorso è una tappa importante di un processo di evidenza pubblica assai articolato che, a valle della firma dell'Accordo di Programma, si declina in una serie di eventi pubblici e partecipati. Le Linee Guida del Concorso Scalo Romana, che hanno orientato le proposte progettuali dei gruppi di progettazione, sono state il risultato di molti apporti: dall'AdP e dalle sue norme tecniche, gli scenari utilizzati per la Consultazione Pubblica "Dagli scali, la nuova città" (2016) e l'esito del dibattito che hanno innescato, gli indirizzi emersi dalle discussioni nel Consiglio del Comune di Milano, il lavoro dei dirigenti del Comune di Milano, dei confronti con la Fondazione Milano-Cortina e degli esperti. Infine, il 29 e 30 marzo 2021 la Commissione Giudicatrice del "Concorso Internazionale per la redazione del Masterplan di

rigenerazione dello Scalo di Porta Romana a Milano", composta da Gregg Jones, Presidente della Giuria, Manfredi Catella, Simona Collarini, Alexei Dal Pastro, Bruno Finzi, Carlo Mazzi, Ezio Micelli, Laura Montedoro, Carlotta Penati, hanno discusso i progetti proposti di 6 gruppi di progettazione selezionati per il secondo grado di giudizio e assegnato la vittoria al gruppo GROUND UP composto da OUTCOMIST, Diller Scofidio + Renfro, PLP Architecture, Carlo Ratti Associati, Gross. Max, Nigel Dunnett Studio, Arup, Portland Design, Systematica, Studio Zoppini, Aecom, Land, Artelia. Più specificamente, in relazione al primo classificato la Commissione ha ritenuto che il Masterplan "Parco Romana" si sia distinto per la valorizzazione ottimale delle Linee Guida per lo sviluppo futuro dell'area.

Il Dossier di Candidatura per i XXV Giochi Olimpici e Paralimpici invernali prevede che il Villaggio Olimpico venga realizzato allo scalo ferroviario di Porta Romana, di proprietà delle società del Gruppo FS Italiane, in quanto ambito per il quale è già previsto un programma di rigenerazione urbanistica (l'Accordo di Programma), che consente di convertire le strutture del Villaggio in funzioni definitive, si trova in ambito residenziale e semicentrale nella città di Milano ed è ottimamente servito dal trasporto pubblico, anche metropolitano e ferroviario.

In data 24 giugno 2019 viene sottoscritto l'Host City Contract a Losanna che sancisce lo svolgimento dei XXV Giochi Olimpici e Paralimpici invernali Milano Cortina 2026.

FS Sistemi Urbani si impegna nell'aprile del 2019 a indire una procedura competitiva per la ricerca di un investitore privato che si assuma il compito dello sviluppo urbanistico e della consegna del Villaggio Olimpico per lo svolgimento dei Giochi.

La previsione del Villaggio Olimpico allo Scalo di Porta Romana è contenuta nel Bando e nelle Linee Guida del concorso di Masterplan, approvate dal Comune di Milano nel maggio 2020.



In particolare, la giuria ha ritenuto che:

- Il progetto ha positivamente integrato il sistema dello spazio pubblico esistente e di progetto, creando nuove connessioni pedonali, ciclabili e di verde, sia nord-sud che est-ovest, in grado di collegare i contesti urbani circostanti. Il progetto ha disegnato uno spazio urbano di qualità e ricco di attività, nuovo centro del quartiere.
- Il progetto ha disegnato un grande parco centrale, sopra la ferrovia interrata, in coerenza con un sistema di verde in grado di garantire continuità urbana e connessioni, nonché elevati livelli di naturalità, integrando i nuovi spazi a verde con il progetto di rete ecologica lungo la cintura ferroviaria.



PRADA HOLDING S.p.A.

Prada Holding S.p.A., costituita in Lussemburgo nel 1997 e trasferita a Milano nel 2014, è una società che si occupa della gestione di partecipazioni industriali e immobiliari.

In particolare detiene l'80% circa di Prada S.p.A., quotata presso l'Hong Kong Stock Exchange (codice HKSE: 1913) che a sua volta controlla il multinazionale Gruppo Prada il quale possiede alcuni dei più prestigiosi marchi nel settore del lusso, Prada, Miu Miu, Church's, Car Shoe e Pasticceria Marchesi 1824.

I suoi interessi immobiliari si rivolgono principalmente al comparto del retail di elevato standing.

Prada Holding è controllata dai coniugi Patrizio Bertelli e Miuccia Prada, i quali hanno promosso la Fondazione Prada, attiva a Milano nel campo dell'arte contemporanea, che ha raggiunto una posizione di rilievo in campo culturale a livello internazionale.





COVIVIO

Con € 25,7 miliardi di patrimonio gestito, Covivio è una delle principali società immobiliari in Europa. Quotata all'Euronext di Parigi e su Borsa Italiana, conta oltre 1.000 dipendenti, ed è attiva nei segmenti uffici, residenziale e alberghiero. La mission di Covivio sintetizzata nel claim "Build sustainable relationships and wellbeing", pone le persone al centro della propria strategia di business, e conferma la volontà del Gruppo nell'assumere impegni concreti e ambiziosi nei confronti di tutti i propri stakeholder. Grazie alle consolidate competenze immobiliari, ai lunghi rapporti di partnership con i propri clienti e a una forte connotazione europea, Covivio contribuisce alla progettazione delle città del futuro, attraverso lo sviluppo di nuovi spazi da vivere inclusivi, sostenibili e sicuri. A Milano, in cui è concentrato il 91% del portafoglio Italiano a uso uffici del Gruppo, Covivio è uno dei principali player della trasformazione urbana con una pipeline di sviluppo immobiliare pari a circa € 1 miliardo: tra i progetti in corso, oltre agli interventi di rigenerazione dello Scalo di Porta Romana, e dei business district Symbiosis e The Sign, anche i progetti di riqualificazione del proprio portafoglio esistente per adeguarlo ai più recenti standard in termini di flessibilità ed efficienza.

COIMA

COIMA è una piattaforma leader nell'investimento, sviluppo e gestione di patrimoni immobiliari per conto di investitori istituzionali internazionali e domestici. COIMA SGR, società di Investment & Asset management, gestisce 27 fondi di investimento immobiliari con oltre 7 miliardi di euro di investimenti e conta nel proprio portafoglio oltre 150 proprietà, incluso 34 immobili certificati LEED. COIMA Srl, società di development e property management, in oltre 40 anni ha sviluppato e gestito immobili per oltre 5 milioni di metri quadrati. Fra i progetti più importanti la piattaforma ha co-investito, co-sviluppato e gestisce ancora oggi il progetto Porta Nuova a Milano, uno dei più prestigiosi piani di riqualificazione urbana d'Europa.

- Il progetto collega positivamente i nuovi insediamenti, gli spazi urbani esistenti nel contesto e i quartieri oggi separati dalla linea ferroviaria, con ulteriori connessioni ciclopeditoni che traggono vantaggio da piazze e spazi pubblici rivolti ai quartieri circostanti.
- Il progetto di Masterplan è attento al contesto specifico, alle necessità e ai bisogni locali, alle esigenze espresse dalle molteplici popolazioni urbane, in particolare ai giovani. L'intervento sperimenta soluzioni innovative in grado di garantire una significativa riduzione dei consumi energetici e contribuisce positivamente alle politiche di transizione ambientale, anche mediante innovazioni digitali che permettono di verificare il processo di realizzazione e l'uso del nuovo quartiere.
- Il progetto risolve il tema del Villaggio Olimpico, riutilizzando le case degli atleti, conservando la memoria industriale dei luoghi e tracciando un percorso temporale di realizzazione dell'intero impianto urbano compatibile con l'evento olimpico.

METODOLOGIA DELLA CONSULTAZIONE PUBBLICA (AI TEMPI DEL COVID)

LA CONSULTAZIONE PUBBLICA - METODOLOGIA

Il periodo di prolungata convivenza con il Covid-19, che stiamo tuttora vivendo, ha inevitabilmente generato conseguenze profonde anche nel modo di concepire le esperienze di partecipazione pubblica a progetti e percorsi. Il loro sviluppo, infatti, non può di certo attendere il ripristino di quelle condizioni di normalità a cui eravamo abituati, poiché sono fondamentali per la naturale evoluzione di una città. Soprattutto in considerazione dell'impatto dell'epidemia sul tessuto economico dei centri urbani, di cui tutti possiamo osservare gli effetti, oggi è necessario proseguire e recuperare il ritardo accumulato nel corso dell'ultimo anno, con particolare riferimento a quegli interventi già programmati che possono contribuire a innescare positivi processi di sviluppo economico e di trasformazione urbanistica, oggi indispensabili per la ripartenza.

Questa considerazione assume un valore ancora più cogente in una metropoli come Milano, che fa della vivacità, anche quella edilizia, una propria caratteristica distintiva e che sta per affrontare un progetto di rigenerazione urbana delle dimensioni e del valore di quello dello Scalo ferroviario dismesso di Porta Romana. Se, infine, si tiene conto che tale riqualificazione si intreccia anche con uno degli eventi più attesi dei prossimi anni, le Olimpiadi di Milano Cortina del 2026 (il riferimento è alla realizzazione nello Scalo del Villaggio Olimpico, che al termine delle competizioni sarà poi trasformato in student housing), appare evidente quanto il carattere dell'urgenza – non solo in termini temporali, ma soprattutto in riferimento a una dimensione di opportunità – connoti l'esperienza di Consultazione di cui questo Dossier dà conto.

Nella progettazione di ogni processo di Consultazione Pubblica si deve innanzitutto tenere conto degli obiettivi che essa si prefigge e delle tempistiche a disposizione, valutando le possibili declinazioni di un'ampia gamma di metodi e strumenti disponibili, anche sulla base delle specificità della comunità che è chiamata a "partecipare". In questo caso, ci si è trovati dinanzi a una serie di scelte obbligate, tra cui, innanzitutto, l'impossibilità di sfruttare la condizione ideale della partecipazione della cittadinanza alla definizione di un progetto di interesse pubblico: quella del confronto "in presenza".

Al netto di tali specifiche condizioni, il percorso di Consultazione sul Masterplan "Parco Romana" è stato concepito per rispondere perfettamente – nei modi e con gli strumenti digitali e "a distanza" oggi disponibili – a quanto stabilito dall'Accordo di Programma del 2017 che, come si è detto, prevede che per ciascuno Scalo, i



Masterplan, così come le proposte di Piano Attuativo, debbano seguire un percorso di dibattito pubblico, al fine di giungere a una pianificazione complessiva della rigenerazione di queste aree che sia il più possibile condivisa e partecipata.

Il Fondo Porta Romana ha incaricato l'agenzia di Advocacy e Public Relations, SEC Newgate Spa, di gestire l'intero percorso di Consultazione Pubblica, di concerto con il Comune di Milano e FS Sistemi Urbani. SEC Newgate ha dedicato al progetto un team di specialisti, che hanno predisposto strumenti e tappe del percorso e hanno svolto un ruolo pubblico nel corso della Consultazione.

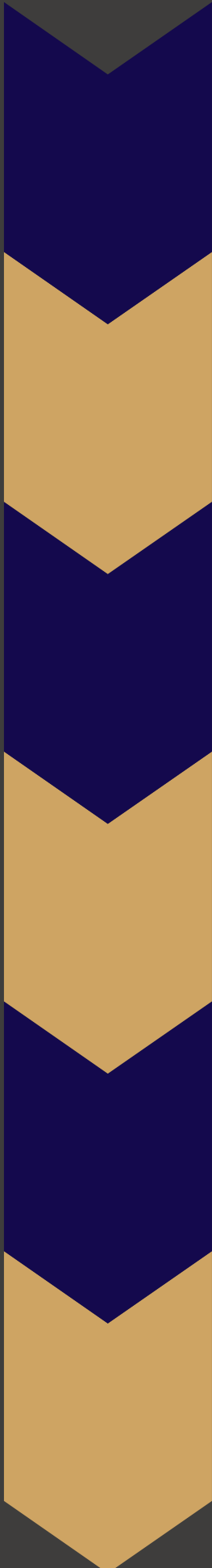
LO SCALO DI PORTA ROMANA

L'area si situa lungo la cintura ferroviaria sud di Milano, quantitativamente si estende per una superficie di circa 190.000 mq, oltre alla residua porzione di 26.000 mq delle Ferrovie, e si sviluppa in direzione est-ovest esternamente all'antica Porta Romana, in corrispondenza dello storico asse radiale di via Emilia/Corso Lodi. Lo Scalo è delimitato a nord dal tracciato anulare della circonvallazione denominata "Viali delle Regioni", a sud da tracciati di quartiere, ad est e ad ovest dai due importanti tracciati radiali di Corso Lodi e via G. Ripamonti.

COIMA SGR, Covivio e Prada Holding S.p.A. si sono aggiudicate lo Scalo di Porta Romana per 180 milioni di euro. Lo sviluppo prevede un grande parco, che si estenderà per circa 100.000 mq, attorno al quale sorgeranno residenze, uffici, social housing, student housing e servizi interconnessi a tutta l'area metropolitana tramite le stazioni della ferrovia e della metropolitana. All'interno dello Scalo COIMA svilupperà il Villaggio Olimpico, che al termine delle competizioni sarà trasformato in student housing con circa 1.000 posti letto, la componente residenziale libera e agevolata; Covivio svilupperà funzioni a uso ufficio e servizi; Prada Holding S.p.A., interessata soprattutto alla qualità del parco, realizzerà un edificio a uso laboratorio e uffici per estendere le sue attività già presenti nell'area.

I TEMPI DELLA CONSULTAZIONE

LA CONSULTAZIONE PUBBLICA - METODOLOGIA



◆ 31 MARZO 2021
Proclamazione Masterplan
e avvio fase di Consultazione Pubblica

◆ 6 APRILE 2021
Scalo di Porta Romana Day

◆ 7 APRILE 2021
Incontro con il Municipio 5

◆ 8 APRILE 2021
Incontro con il Municipio 4

◆ 14 APRILE 2021
Chiusura consultazione

◆ FINE APRILE 2021
Redazione Dossier della Consultazione

GLI STRUMENTI DI INFORMAZIONE E ASCOLTO

LA CONSULTAZIONE PUBBLICA - METODOLOGIA

Il sito

In considerazione delle specificità del momento in cui si è svolta la Consultazione sul Masterplan per la riqualificazione dello Scalo di Porta Romana, il sito www.scaloportaromana.com ha rappresentato il principale strumento di coordinamento sia di tutti i contenuti informativi per conoscere il Masterplan, sia delle diverse iniziative "a distanza" previste dal processo di coinvolgimento della cittadinanza.

Come gran parte degli strumenti e delle iniziative previste nel percorso, infatti, ha assolto una duplice funzione: informativa / divulgativa, per consentire ai cittadini di comprendere anche gli aspetti più tecnici del Masterplan "Parco Romana" e di esprimersi nel merito, e una di promozione e raccolta di questi pronunciamenti.

Sul sito, infatti, i cittadini hanno potuto accedere a:

- un'ampia descrizione e documentazione sul Masterplan "Parco Romana"
 - il racconto del progetto
 - le tavole
 - i rendering e i video di progetto
 - le registrazioni della conferenza stampa di annuncio del vincitore e degli incontri con la città
- tutte le informazioni sul percorso di Consultazione Pubblica e sugli strumenti di partecipazione
 - il calendario delle iniziative con le istruzioni per registrarsi e partecipare o, post evento, rivedere le registrazioni
 - il link per compilare il questionario online
 - la mail dedicata alle osservazioni libere.





Nelle foto sopra e a fianco

Alcune schermate del sito www.scaloportaromana.com

Conferenza stampa di annuncio del Masterplan vincitore

Il percorso di Consultazione Pubblica sul Masterplan per la riqualificazione dello Scalo di Porta Romana ha preso il via con la **conferenza stampa di mercoledì 31 marzo 2021** e l'annuncio del team di progettisti vincitore del concorso.

Alla conferenza stampa, moderata da Leopoldo Freyrie, Responsabile Unico del Concorso, hanno partecipato rappresentanti della Regione Lombardia, del Comune di Milano e della Fondazione Milano-Cortina 2026 per i saluti istituzionali. Erano altresì presenti la proprietà dello Scalo di Porta Romana, rappresentata da FS Sistemi Urbani, e i proponenti, COIMA, Covivio e Prada Holding S.p.A.

Dopo il racconto delle fasi del concorso e l'annuncio del Masterplan vincitore da parte dei rappresentanti della giuria, i progettisti hanno brevemente presentato il proprio lavoro.

Infine, Valeria Peverelli di SEC Newgate ha illustrato le modalità di svolgimento del percorso di Consultazione Pubblica, con le iniziative e gli strumenti a disposizione della cittadinanza per informarsi ed esprimere opinioni e suggerimenti sul Masterplan vincitore.

Scalo di Porta Romana Day

Il 6 aprile 2021, con un doppio appuntamento digitale – dalle 18.00 alle 21.00 e dalle 21.00 alle 24.00 – si sono svolti due momenti di Consultazione Pubblica aperti alla città, dedicati alle domande e agli interventi dei cittadini.

Per organizzare al meglio i lavori e consentire a tutti coloro che lo desideravano di prendere la parola, è stato possibile prenotare il proprio spazio di intervento tramite la casella di posta elettronica

CONFERENZA STAMPA DI ANNUNCIO DEL MASTERPLAN VINCITORE

Mercoledì 31 marzo 2021, h 11.30

I relatori

- *Leopoldo Freyrie - Responsabile Unico del Concorso*
- *Claudia Maria Terzi - Assessore alle Infrastrutture, trasporti e mobilità sostenibile, Regione Lombardia*
- *Giuseppe Sala - Sindaco, Comune di Milano*
- *Vincenzo Novari - CEO, Fondazione Milano-Cortina 2026*

SCALO DI PORTA ROMANA DAY

Martedì 6 aprile 2021, h 18.00 - 21.00 e 21.00 - 24.00

I relatori

- *Pierfrancesco Maran - Assessore all'Urbanistica, Verde e Agricoltura, Comune di Milano*
- *Umberto Lebruto - CEO, FS Sistemi Urbani*
- *Manfredi Catella - Founder & CEO, COIMA*
- *Alexei Dal Pastro - CEO Italia, Covivio*
- *Carlo Mazzi - Consigliere Delegato, Prada Holding S.p.A.*

INCONTRI NEI MUNICIPI

INCONTRO NEL MUNICIPIO 5

Mercoledì 7 aprile 2021, h.18.00 - 20.00.

INCONTRO NEL MUNICIPIO 4

Giovedì 8 aprile 2021, h. 18.00 - 20.00

7 aprile - Municipio 5

- *Alessandro Bramati - Presidente del Municipio 5*
- *Flavio Verri - Presidente Commissione Urbanistica, Edilizia Pubblica e Privata, Lavori Pubblici, Municipio 5*
- *Leopoldo Freyrie - Responsabile Unico del Concorso*
- *Antonio Atripaldi - Project Manager / Senior Architect, Carlo Ratti Associati*
- *Mario Bastianelli - Associate, Diller Scofidio + Renfro*
- *Alessandra Luzzatto - Partner, PLP Architecture*
- *Diego Deponte - Partner, Director and Member of the BoD, Systematica*



consultazione@scaloportaromana.com

I lavori sono stati aperti dai saluti istituzionali, da una breve illustrazione del concorso e dagli interventi degli studi che compongono il team di progettazione vincitore, per presentare nel dettaglio il Masterplan in relazione ai sei temi di consultazione: concept del progetto, impostazione generale, assetto delle infrastrutture e rete delle connessioni, disegno e caratteri dello spazio pubblico, resilienza economica, ambiente ed ecologia.

A seguire gli interventi dal pubblico: contributi e osservazioni sono stati registrati per consentirne la raccolta di cui dà conto la rendicontazione analitica che costituisce allegato al presente Dossier.

Entrambi momenti di confronto sono stati coordinati da Valeria Peverelli, responsabile del team SEC Newgate.

Le registrazioni delle due sessioni sono state rese disponibili sul sito www.scaloportaromana.com a partire dal giorno successivo all'evento.

Gli incontri con i Municipi

Rispettivamente il 7 e l'8 aprile, il Masterplan è stato presentato dai progettisti del team vincitore del concorso alle Commissioni competenti nei Municipi 5 e 4 di Milano: due occasioni di approfondimento dedicate agli interlocutori istituzionali e aperte ai cittadini. In questi casi, la partecipazione agli incontri da parte della cittadinanza è stata gestita direttamente dai Municipi, così come avviene normalmente le sedute dei Consigli e delle Commissioni municipali.

- *Pierfrancesco Maran - Assessore all'Urbanistica, Verde e Agricoltura, Comune di Milano*
- *Umberto Lebruto - CEO, FS Sistemi Urbani*
- *Manfredi Catella - Founder & CEO, COIMA*
- *Alexei Dal Pastro - CEO Italia, Covivio*
- *Carlo Mazzi - Consigliere Delegato, Prada Holding S.p.A*

- *Laura Montedoro - Membro Commissione Giudicatrice*
- *Gregg Jones - Presidente Commissione Giudicatrice*
- *Carlo Ratti - Founding Partner, Carlo Ratti Associati - in rappresentanza del team vincitore "GROUND UP"*
- *Valeria Peverelli - Supervisor Community Relations, SEC Newgate*

- *Alexandra Lupas - Corporate Projects Director, Prada Holding S.p.A.*
- *Leopoldo Freyrie - Responsabile Unico del Concorso*
- *Chris Choa - Director, OUTCOMIST*
- *Elizabeth Diller - Partner, Diller Scofidio + Renfro*
- *Lee Polisano - Founding Partner & President, PLP Architecture*
- *Antonio Atripaldi - Project Manager / Senior Architect, Carlo Ratti Associati*

- *Mario Bastianelli - Associate, Diller Scofidio + Renfro*
- *Alessandra Luzzatto - Partner, PLP Architecture*
- *Alejandro Gutierrez - Associate Director, Arup*
- *Davide Caspani - Director, LAND Italia*
- *Diego Deponte - Partner, Director and Member of the BoD, Systematica*
- *Valeria Peverelli - Supervisor Community Relations, SEC Newgate*

- *Davide Caspani - Director, LAND Italia*
- *Paolo Cresci - Sustainability and Building Services Team Leader, Arup*
- *Valeria Peverelli - Supervisor Community Relations, SEC Newgate*

8 aprile - Municipio 4

- *Paolo Guido Bassi - Presidente del Municipio 4*
- *Oscar Strano - Presidente del Consiglio di Municipio 4*
- *Alfonso Di Matteo - Presidente della Commissione Territorio, Mobilità e Ambiente - Municipio 4*
- *Leopoldo Freyrie - Responsabile Unico del Concorso*

- *Antonio Atripaldi - Project Manager / Senior Architect, Carlo Ratti Associati*
- *Mario Bastianelli - Associate, Diller Scofidio + Renfro*
- *Alessandra Luzzatto - Partner, PLP Architecture*
- *Diego Deponte - Partner, Director and Member of the BoD, Systematica*
- *Davide Caspani - Director, LAND Italia*
- *Paolo Cresci - Sustainability and Building Services Team Leader, Arup*
- *Valeria Peverelli - Supervisor Community Relations, SEC Newgate*

Il questionario on line

Il questionario ha rappresentato lo strumento più capillare e analitico di verifica non solo del gradimento del Masterplan “Parco Romana” ma soprattutto della sensibilità dei cittadini circa quegli specifici aspetti del progetto che sono stati sottoposti alla Consultazione e pertanto effettivamente passibili di verifica e perfezionamento.

Il questionario era composto da 27 domande, suddivise nei sei punti di Consultazione, oltre a una parte di rilevazione anagrafica. Il corredo di immagini e disegni e l'ampia articolazione delle domande ha permesso al questionario di svolgere un'ulteriore funzione informativa e di aiutare la comprensione più analitica dei punti oggetto di consultazione.

Le domande sono state costruite con risposte chiuse, al fine di

facilitare la compilazione di un questionario molto articolato e puntuale su materie complesse per i non addetti ai lavori, e consentire contestualmente una rilevazione quantitativa dei principali orientamenti. Tuttavia, è stata sempre inserita l'opzione “altro” con uno spazio di espressione diretta, per favorire la raccolta di valutazioni e suggerimenti non previsti nelle risposte.


SCALO DI
PORTA ROMANA

Consultazione Pubblica per il perfezionamento del Masterplan vincitore del concorso internazionale per la rigenerazione dello Scalo di Porta Romana a Milano

INTRODUZIONE

La Consultazione Pubblica relativa a “Parco Romana”, il Masterplan di rigenerazione dello Scalo di Porta Romana a Milano, è un momento imprescindibile del processo inclusivo, collaborativo e informativo che caratterizza la visione di tutti i soggetti, pubblici e privati, che hanno sottoscritto l’Accordo di Programma sugli Scali Ferroviari nel Comune di Milano.

L’obiettivo è quello di fornire l’accesso a tutti i dettagli del progetto per una corretta informazione di tutti i cittadini e offrire un’opportunità di confronto per raccogliere e sistematizzare osservazioni e suggerimenti al fine di giungere a un Masterplan definitivo che sia condiviso e partecipato.

Il questionario è suddiviso in 7 sezioni per un totale di 27 domande e richiede in media 15-20 minuti per essere completato.

Per inviare ulteriori osservazioni e contributi liberi sul Masterplan di rigenerazione dello Scalo di Porta Romana è possibile scrivere al [mail `consultazione@scaloportaromana.com`](mailto:consultazione@scaloportaromana.com)

Buona partecipazione.

L'email dedicata

Anche la mail consultazione@scaloportaromana.com è stata attivata allo scopo di garantire la massima libertà di espressione da parte dei cittadini nella definizione dei propri contributi nel corso del processo di Consultazione Pubblica. Naturalmente, anche in questo caso sono stati presi in considerazione quegli elementi effettivamente sottoposti alla Consultazione, poiché utili al lavoro del team di progettazione perché possa apportare le opportune integrazioni al Masterplan "Parco Romana". Ciononostante, nel rispetto della piena trasparenza del processo, anche quei contributi riferiti ad ambiti non espressamente oggetto della Consultazione Pubblica o non coerenti con quanto previsto dal Bando di Gara, sono stati ugualmente riportati integralmente nella sezione "Allegati".





I TEMI DELLA CONSULTAZIONE

LA CONSULTAZIONE PUBBLICA - METODOLOGIA

La Consultazione Pubblica ha a oggetto il Masterplan “Parco Romana” vincitore del concorso internazionale di rigenerazione dello Scalo di Porta Romana a Milano ed è indirizzata su sei snodi tematici, di seguito analizzati e descritti.

1

Il concept del progetto

L'impostazione del Masterplan vincitore ne determina l'unicità e lo caratterizza per potenza della visione complessiva del processo di riqualificazione dell'area. L'approccio concettuale attraverso cui il team vincitore ha individuato le singole soluzioni progettuali rappresenta il filo conduttore lungo il quale si snoda il racconto del nuovo Scalo di Porta Romana.



Una nuova inclusione

Il Masterplan “Parco Romana” sviluppa il concetto di “inclusione” declinandolo in cinque elementi caratterizzanti:

- l'integrazione tra natura e città in un nuovo quartiere a obiettivo zero emissioni
- un parco per tutti che crea nuova comunità
- una coesistenza bilanciata e integrata di funzioni diverse (residenze, uffici, commercio, servizi e attività per il tempo libero), dal carattere flessibile e capace di trasformarsi nel tempo, come nel Villaggio Olimpico che ospiterà - dopo i Giochi - residenze per studenti
- la ricucitura di una cesura della città, grazie a una rete di connessioni nord-sud ed est-ovest, che dialoga con il tessuto urbano esistente
- lo sviluppo dell'area secondo una programmazione per fasi, guidata dai dati (data driven) economici, sociali, culturali e ambientali durante tutto il ciclo di vita del progetto.

Con “Parco Romana” Milano concepisce una nuova tipologia di integrazione tra natura e città per una migliore qualità della vita: da un lato rigenera un asse ferroviario, dall'altro genera intorno a un grande parco pubblico una comunità di residenti, atleti e visitatori, che grazie alla rete di trasporti pubblici è collegata al territorio circostante. La composizione eterogenea di questo sviluppo offre un ambiente di grande qualità per le residenze e gli spazi lavorativi, in simbiosi con il paesaggio e le attività all'aperto. La pianificazione integrata incentiva gli spostamenti pedonali, creando un quartiere car free per la mobilità dolce. Il mix degli spazi pubblici e l'accessibilità dei percorsi rendono prossimi i servizi essenziali e il commercio. Una vasta gamma di attività per la comunità e di spazi semi-pubblici crea ambienti attraenti e sicuri. Infine, il Villaggio Olimpico rafforza l'identità di Milano come città che “dialoga” con le Alpi, e accoglie appassionati di sport invernali di tutto il mondo

2

Impostazione urbanistica generale

Il sistema complessivo degli spazi, con particolare riferimento all'assetto morfologico e insediativo generale, si traduce in un approccio unico alla rinascita dell'area che rivela una specifica sensibilità all'innovazione urbana e alla sostenibilità.



La rigenerazione dell'asse ferroviario dà vita – nel cuore dello Scalo – a un **grande parco, libero e aperto a tutti**, e a ulteriori spazi pubblici che costituiscono luoghi di nuova socialità (verde + spazi pubblici per oltre il 50% della superficie dell'area).

Intorno al parco si sviluppa un **mix di funzioni** che distribuisce:

- una **residenza diffusa** a nord, sud e ovest in continuità con il tessuto urbano consolidato e vicino agli assi viari esistenti, tra cui si colloca in via temporanea il Villaggio Olimpico (sud-ovest) che diventerà uno **studentato**
- un nuovo **distretto dedicato al terziario** a est, prospiciente l'area di piazzale Lodi e di via Brembo.
- Le reti urbane, che estendono il tessuto cittadino attraverso il sito, sono strettamente integrate alle reti ecologiche: una **linea verde, che attraversa lo Scalo da est a ovest e si collega al parco**, crea continuità con la più estesa rete ecologica cittadina (corridoio ecologico).

Questa nuova connessione verde, che caratterizza il Masterplan, potrebbe prendere la forma di una "foresta sospesa" sopra ai binari assieme a una Eco-Zone a questi parallela, dove potrebbero trovare spazio attività comunitarie incentrate sulla salute, il benessere e l'integrazione con la rete ambientale metropolitana. Queste suggestioni progettuali dovranno essere sottoposte a un'analisi di fattibilità tecnica ed economica.

"Parco Romana" punta a **ricucire il tessuto urbano** che l'attività industriale dello Scalo ha interrotto per oltre un secolo: i principali attraversamenti urbani scavalcano la barriera della linea ferroviaria e ricongiungono il sito con le comunità circostanti, mentre i principali assi della città tracciano le linee che, sia da nord a sud sia da est a ovest, ne garantiscono l'attraversamento pedonale. Tutti questi nuovi collegamenti connettono piazze verdi e sistemi di trasporto pubblico metropolitano.

Il nuovo "**Parco Romana**" è il **cuore naturale del Masterplan**, un grande parco pubblico che naturalizza il sito all'interno del tessuto urbano circostante. Gli isolati urbani tracciano i bordi delle strade circostanti, creando un polo attrattivo anche per i quartieri universitari vicini, Symbiosis e l'area della vita notturna già attiva a sud-est. Per il Distretto Lodi, il Masterplan prevede di collocare intorno a una nuova piazza il centro dedicato al terziario (ufficio, commercio, servizi), connettendola con il parco e valorizzando i collegamenti della metropolitana e delle stazioni ferroviarie. All'estremo opposto, verso sud-ovest, il quartiere residenziale occidentale esprime lo spirito olimpico di Milano 2026.

3

Assetto delle infrastrutture e rete delle connessioni

Il bando del concorso internazionale richiedeva ai progettisti che il Masterplan sviluppasse soluzioni idonee alla ricucitura e alla riconnessione delle parti di città attualmente separate dallo Scalo grazie al disegno di una nuova accessibilità e permeabilità. Oltre alle connessioni del verde in corrispondenza del tratto coperto della linea ferroviaria, già previste, si richiedevano ulteriori connessioni ciclopedonali finalizzate alla ricucitura dei quartieri all'intorno e alla loro connessione con le stazioni della M3 e della Circle Line.



“Parco Romana” supera la barriera della linea ferroviaria ancora attiva e crea uno sviluppo coeso e completamente accessibile. Un sistema integrato collega il quartiere residenziale preesistente a nord con i distretti culturale, tecnologico e agricolo a sud. Più in generale, il Masterplan propone un nuovo centro urbano lungo la cintura ferroviaria, un interscambio di alta qualità tra il nucleo urbano storico di Milano e il suo hinterland metropolitano. Un programma urbano organico e variegato, percorsi accessibili e comunicanti tra loro grazie a ponti sospesi e passeggiate verdi, consentono agli utenti di raggiungere facilmente altri luoghi della città: in 10 minuti si arriva al Duomo in bicicletta, in 15 minuti in macchina si raggiunge l'autostrada A51, arteria di accesso agli aeroporti e connessione alle stazioni di metropolitana e ferroviarie, linee di autobus e tram. Il Distretto Lodi, in particolare, è caratterizzato da una piazza pubblica a più livelli che fa da ponte sui binari attivi per collegare Piazza Lodi, la Stazione della Circle Line e gli edifici dello sviluppo commerciale al grande parco. I nuovi percorsi ciclabili si integrano perfettamente con la rete ciclabile esistente, creando nuovi percorsi sicuri, dove respirare aria pulita, lontano dalle inquinate strade trafficate.

4

Disegni e caratteri dello spazio pubblico

In riferimento al sistema del verde, dello spazio pubblico e dei servizi pubblici e di interesse generale, il bando di concorso richiedeva ai progettisti una identificazione orientativa di funzioni che qualificassero i nuovi spazi pubblici e servizi al quartiere tra cui, ad esempio: cultura, educazione, intrattenimento, commercio e negozi di vicinato, fab lab, coworking o altri servizi inclusi nel Catalogo del Piano dei Servizi del PGT del Comune di Milano.



Il Masterplan “Parco Romana” concepisce la progettazione dello spazio pubblico non come mera necessità di pianificazione urbanistica, ma come leva per migliorare la qualità della vita e l'inclusione civica. Tra le proposte di spazi pubblici, ipotizzate per lo Scalo di Porta Romana:

- Il grande parco centrale che accoglie residenti e visitatori in un paesaggio pubblico privo di barriere architettoniche, un grande spazio verde e naturale che può ospitare diversi servizi e infra-

strutture aperte alla cittadinanza;

- Le piazze pubbliche collegate dagli assi urbani che superano il tracciato ferroviario, ciascuna con una propria identità, per offrire spazi flessibili e creare luoghi di aggregazione per i fruitori dello Scalo;
- La Eco-Zone che crea un nuovo spazio pubblico e l'accesso libero a un paesaggio naturale tramite un sistema di passerelle sopraelevate;
- I campi sportivi che caratterizzano l'angolo nord-ovest del sito, con strutture flessibili per praticare tennis, basket, calcio e pallavolo.

In continuità con il concetto di salvaguardia del passato industriale di Porta Romana (sia presso la Fondazione Prada che per l'ex Centrale Elettrica), il Masterplan propone il recupero degli storici edifici ferroviari da riutilizzare anch'essi per funzioni pubbliche.

5

Ambiente ed ecologia



Questo specifico aspetto del Masterplan riguarda le soluzioni individuate per lo sviluppo di un sistema ecologico, per il sistema del verde come servizio ecosistemico nel quadro complessivo del progetto di rete ecologica previsto e l'individuazione di strategie per la massimizzazione di soluzioni innovative in grado di garantire una significativa riduzione dei consumi energetici e l'abbattimento delle emissioni di gas serra.

Il Masterplan definisce, misura e propone specifici obiettivi di sostenibilità ambientale, affrontando in ottica di economia circolare lo sviluppo dell'area, dalla progettazione alla sua vita futura.

“Parco Romana” scrive una nuova poetica dell'ecologia, definendo una strategia di sviluppo radicalmente nuova che concilia due opposti: naturale e artificiale. L'Eco-Zone produttiva definisce i limiti dell'area cuscinetto di 30 metri ai lati dei binari attivi con aree alberate alternate a zone umide e orti comunitari. Questa immagine di biodiversità contribuirà a mitigare l'impatto visivo e sonoro dei treni in transito, fungendo anche da sistema di irrigazione naturale che raccoglie e distribuisce l'acqua sul sito.

Il sistema per la sostenibilità del Masterplan definisce e misura gli obiettivi ambientali ed ecologici con una serie di indicatori chiave di prestazione (KPI) che guidano il processo di progettazione, le relazioni con gli stakeholder, l'implementazione della costruzione e le operazioni correlate. Le piattaforme digitali per la visualizzazione e la sintesi supportano la strategia e l'esecuzione del Sustainability Framework.

Grazie a una progettazione integrata, all'uso della prefabbricazione, alla modularità e ai materiali, all'enfasi sull'integrazione di energia rinnovabile, all'uso responsabile dell'acqua e riduzione delle emissioni, lo Scalo di Porta Romana rappresenta un nuovo riferimento per i fattori di sostenibilità ambientale, sociale e di Corporate Governance (ESG).

Oltre a soddisfare e integrare ogni requisito dell'Accordo di Programma per lo Scalo di Porta Romana, gli obiettivi si allineano ai protocolli dell'Accordo di Parigi, del Green Deal europeo e del Piano nazionale di recupero e resilienza definito a livello dei Sustainable Development Goals (SDG) delle Nazioni Unite.

Resilienza economica

Questo aspetto riguarda la fattibilità, tecnico-economica e gestionale del processo di riqualificazione in relazione al processo di attuazione, per le differenti fasi, autonome ma integrate nel disegno generale, nonché la capacità di adattarsi ai mutamenti sociali, ambientali ed economici nel processo di attuazione.



“Parco Romana” integra un approccio progettuale basato sulla programmazione temporale e una valutazione continua del ciclo di vita. Il Masterplan è concepito per uno sviluppo di infrastrutture ed edifici progressivo, flessibile e modulare, che si allinea alla realizzazione dei lavori ferroviari e anticipa la realizzazione del Villaggio Olimpico (pronto nel 2025 nel rispetto degli accordi internazionali). Ogni singola fase dell’implementazione del Masterplan crea valore per i residenti, i visitatori e tutti gli stakeholder coinvolti. Le differenti comunità presenti e le varie tipologie di edifici si incontrano, implementando i modelli di co-living e coworking emergenti. Nuovi stili di vita e strategie di mobilità si integrano con le piattaforme di condivisione digitale e l’ambiente urbano. “Parco Romana” ha un “Digital Twin” (“gemello digitale”), cioè una replica virtuale dello sviluppo fisico del piano, che integra il modello di business per ottimizzare una serie più ampia di fattori economici, sociali, culturali e ambientali durante tutto il ciclo di vita del progetto. Grazie a una progettazione integrata, alla prefabbricazione, alla modularità e all’enfasi su strategie progressive in materia di energia, acqua e riduzione delle emissioni, lo sviluppo dello Scalo di Porta Romana stabilisce nuovi parametri di riferimento per la resilienza economica e i fattori di sostenibilità ESG.



CONSULTAZIONE PUBBLICA
PER IL PERFEZIONAMENTO
DEL MASTERPLAN VINCITORE
DEL CONCORSO INTERNAZIONALE
PER LA RIGENERAZIONE DELLO SCALO
DI PORTA ROMANA A MILANO

INTRODUZIONE

LA CONSULTAZIONE PUBBLICA - RENDICONTAZIONE

Entriamo ora nel cuore di questo Dossier conclusivo della Consultazione sul Masterplan Parco Romana, vincitore del concorso internazionale per la rigenerazione dello Scalo di Porta Romana a Milano. Questo capitolo è, infatti, interamente dedicato alla rendicontazione dei risultati dell'intero percorso di Consultazione, intesi come "numeri" della partecipazione, ma soprattutto, come contributi e osservazioni raccolti attraverso tutti gli strumenti sopra descritti. Osservazioni e suggerimenti che si offrono come contributo conoscitivo ai progettisti per finalizzare quel Masterplan definitivo che orienterà le diverse fasi di progettazione. La partecipazione alla Consultazione Pubblica per il perfezionamento del Masterplan "Parco Romana"



La partecipazione alla Consultazione Pubblica per il perfezionamento del Masterplan "Parco Romana"

La Consultazione Pubblica per la rigenerazione dello Scalo di Porta Romana, come noto e illustrato a pag. 24, si è svolta in forma digitale, in ottemperanza alle restrizioni per il contenimento della pandemia Covid-19.

Questa condizione, correlata alla necessità di rispettare le stringenti tempistiche imposte dalla timeline di progetto in osservanza degli impegni assunti da Milano con i soggetti olimpici, ha determinato la strutturazione della Consultazione Pubblica in entrambe le sue componenti: l'attività informativa e quella di ascolto. Esse, come detto, sono indissolubilmente legate e si realizzano in parallelo, qualificando il contributo della popolazione grazie alla conoscenza di ciò rispetto al quale viene interrogata.

Newsletter

Un generale desiderio di partecipazione si è intuito fin dal lancio della landing page del sito di progetto (22 marzo 2021), che offriva la possibilità di restare informati sul percorso di Consultazione Pubblica tramite l'iscrizione alla newsletter. La richiesta è stata da subito elevata e ai 482 soggetti già presenti nel database degli interessati alle Consultazioni sugli Scali si sono sommate altre 977 persone, per un totale finale di 1.459 persone che hanno ricevuto le 4 comunicazioni di aggiornamento inviate durante la fase di informazione e ascolto.



Conferenza stampa 31 marzo 2021

Il desiderio di conoscere il Masterplan è stato confermato dalla partecipazione alla Conferenza stampa digitale e aperta alla Città svoltasi il 31 marzo 2021.

Sono stati registrati infatti 1700 partecipanti collegati sulla piattaforma di trasmissione dell'evento e 1000 partecipanti collegati sulla WebTv Radio del Comune di Milano.

A questi 2700 si sommano le persone (numero non quantificabile) che hanno seguito la conferenza stampa trasmessa in diretta streaming su altre piattaforme esterne, come il sito gazzetta.it.

Incontri pubblici

Sono poi i momenti successivi, che più propriamente consentono di combinare tra loro informazione e ascolto, a dare la prova dell'interesse mostrato.

600 erano le persone collegate live il 6 aprile 2021 allo Scalo di Porta Romana Day, molte di più di quante un incontro fisico avrebbe permesso di riunire, senza contare chi ha scelto di vedere l'evento registrato in momento successivo, di cui non è possibile fornire un dato puntuale (per le policy di raccolta dati del sito di progetto, che si è scelto limitare al minimo per facilitare la partecipazione).

Numeri elevatissimi sono stati registrati anche nelle due serate successive, quando il Masterplan "Parco Romana" è stato ospitato rispettivamente dal Municipio 5 e dal Municipio 4.

Nel corso della *Commissione urbanistica, edilizia pubblica e privata, lavori pubblici* del Municipio 5, svoltasi nella serata del 7 aprile 2021, si sono collegate 140 persone. Un numero altrettanto elevato è stato registrato anche l'8 aprile 2021, nel corso della *Commissione territorio mobilità ambiente* del Municipio 4 alla quale si sono collegati 120 spettatori.

Da questi dati emerge dunque una partecipazione consistentemente superiore rispetto alla media che si registra nel corso di questi incontri. La modalità di trasmissione digitale ha consentito infatti una maggiore adesione a tali Commissioni superando alcuni vincoli fisici, come la scarsa capienza delle aule dove normalmente esse si svolgono.

INTRODUZIONE RISPOSTE DEL QUESTIONARIO

1.

Sesso

F.	39.8 %
M.	60.2%

2.

Età

16- 24	4.8%
25-34	17.6%
35-44	27.9%
45-54	22.3%
55-64	16.5%
Over 65	10.9%

3.

Professione

impiegato/a	42.6%
libero professionista	22.7%
pensionato/a	9.5%
studente/ssa	5.4%
dirigente	10.9%
insegnante	3.2%
casalinga	1.2%
operaio/a	0.5%
commerciante	0.5%
artigiano	0.6%
disoccupato/a	1.1%
altra condizione	
non lavorativa	1.7%

4.

Rispondi al questionario in qualità di:

Privato cittadino	92.2%
Associazione di quartiere/Comitato di cittadini	1.0%
Associazione ambientalista	0.3%
Ente pubblico	0.1%
Gestore di servizi pubblici	0.1%
Ordine professionale/Associazione di categoria	0.1%
Commerciante	0.4%
Impresa privata	0.5%
Studio tecnico	0.2%
Libero professionista in ambito urbanistico ed edilizio	3.9%
Università/Centro di ricerca	0.2%
Altro	1.1%

Interventi live, questionario e contributi

La conferma finale del desiderio di partecipazione e, più nello specifico, della volontà di esprimere la propria opinione riguardo al Masterplan "Parco Romana" è emersa nei dati relativi alle modalità di partecipazione attiva messa a disposizione dei cittadini.

Nel corso dell'incontro delle ore 18.00 dello Scalo di Porta Romana Day, sono intervenute live 16 persone e un totale di 13 interventi è stato registrato durante l'appuntamento delle ore 21.00, occupando interamente il tempo riservato agli interventi della cittadinanza per entrambe le sessioni.

Altrettanto significativo è il numero degli interventi dei cittadini registrati durante gli incontri con i Municipi 5 e 4: 20 cittadini hanno presentato osservazioni e posto domande nel corso della serata del 7 aprile e 15 sono i cittadini che sono intervenuti nel corso della serata dell'8 aprile, in entrambi i casi estendendo la durata delle sedute oltre l'orario previsto dell'ordine del giorno.

Al fine di garantire la massima libertà d'espressione, l'indicazione del tempo a disposizione per ciascuno dei 64 interventi non ha rappresentato una condizione stringente e i moderatori degli incontri hanno sempre consentito che i singoli cittadini concludessero in autonomia le proprie osservazioni.

I 1.695 questionari compilati rappresentano un ulteriore dato significativo così come lo sono i 1.685 contributi dalla cittadinanza pervenuti tramite risposte aperte alle domande. Questi numeri paiono particolarmente significativi se confrontati con quelli della Consultazione Pubblica sul Masterplan "Agenti Climatici" per la riqualificazione degli scali Farini e San Cristoforo: a fronte di un percorso di Consultazione durato all'incirca tre settimane in più, il numero di questionari compilati ammontava a 891.

Infine, altrettanto rilevante è il numero dei contributi liberi inviati alla casella email dedicata. I 99 contributi raccolti sono infatti anch'essi rappresentativi del desiderio di contribuire attivamente al percorso di Consultazione Pubblica, tanto che alcuni cittadini hanno formulato specifica richiesta di un periodo aggiuntivo per l'elaborazione e l'invio del proprio contributo.

Complessiva valutazione

Considerati i numeri sopra riportati e tenuto conto dei risultati degli altri percorsi di Consultazione pubblica della città di Milano - Progetto Navigli (11 giugno - 24 settembre 2018) e Piano Aria Clima (12 gennaio - 25 febbraio 2021) - è certamente possibile considerare la Consultazione Pubblica sul Masterplan "Parco Romana" come un esperimento riuscito.

Pur nell'impossibilità di prevedere forme di confronto "in presenza" (e nonostante la stringente tempistica da alcuni cittadini ritenuta troppo breve) la Consultazione in modalità digitale ha risposto pienamente alle esigenze di coinvolgimento della cittadinanza così come previsto dall'Accordo di Programma. Essa ha consentito di raccogliere un numero cospicuo di osservazioni e al contempo di mantenere un alto livello qualitativo del dibattito, sia in termini di contenuti, sia in termini di modalità di svolgimento.

5.

Per quale motivo vivi e utilizzi la città di Milano?

residenza	84.2%
lavoro	10.6%
studio	2.5%
altro	2.6%

IL MUNICIPIO 5 INTERESSATO DALL'INTERVENTO DI RIGENERAZIONE DELLO SCALO DI PORTA ROMANA

6.

Vivi o frequenti abitualmente il Municipio 5, che ospita lo Scalo di Porta Romana, e/o il confinante Municipio 4?

sì	82.3%
no	17.7%

7.

Hai già partecipato ad altri momenti di confronto e dibattito sul tema della trasformazione degli Scali ferroviari?

sì, nel corso degli incontri gestiti dal Politecnico nel 2013-2014	3.7%
sì, nel corso degli incontri presso i Municipi nel 2016-2017	4.9%
sì, negli incontri pubblici organizzati dalle Commissioni Consiliari	3.3%
sì, nel corso dei workshop e incontri organizzati da FS	4.8%
Sì nell'ambito della Consultazione Pubblica sul Masterplan di rigenerazione degli Scali Farini e San Cristoforo nel 2019	6.9%
no	83.6%

8.

Lo scorso 31 marzo è stato scelto il vincitore del concorso internazionale per la redazione del Masterplan di rigenerazione dello Scalo di Porta Romana a Milano. Ha vinto il team guidato da OUTCOMIST, Diller Scofidio + Renfro, PLP Architecture, Carlo Ratti Associati e ARUP con il progetto "Parco Romana".

Come sei venuto a conoscenza di questo progetto e del coinvolgimento della cittadinanza? (Puoi dare più risposte)

Conferenza stampa digitale (31 marzo)	19.0%
Incontro aperto alla cittadinanza del 6 aprile	5.2%
Newsletter	22.9%
Commissioni di Municipio del 7 e 8 aprile	1.4%
Media (quotidiani, siti di informazione)	42.6%
Social network	34.0%
Sito dedicato alla consultazione (scaloportaromana.com)	13.5%
Passaparola	15.2%
Sito e canali informativi del Comune di Milano e/o dei Municipi	30.3%
Altro	2.4%

Metodologia

Trovate di seguito raccolte e sistematizzate tutte le osservazioni, le proposte e le istanze dei cittadini con particolare riferimento al concept del progetto, all'impostazione generale, all'assetto delle infrastrutture e alla rete delle connessioni, al disegno e ai caratteri dello spazio pubblico, all'ambiente e all'ecologia e alla resilienza economica (come previsto dall'Accordo di Programma, art. 9 Strumenti Attuativi e partecipativi).

Eventuali contributi riferiti ad ambiti non espressamente oggetto della Consultazione, anche quando non coerenti con quanto previsto dal Bando di Gara, sono stati ugualmente rendicontati e riportati integralmente nella sezione "Allegati", ma non trovano vera e propria evidenza in questa elaborazione, il cui scopo è quello di riassumere quegli elementi effettivamente utili al lavoro del team di progettazione perché possa pervenire al perfezionamento del Masterplan preliminare.

Seguendo le aree progettuali, la rendicontazione è articolata in sei sezioni: concept del progetto, impostazione generale, assetto delle infrastrutture e rete delle connessioni, disegno e caratteri dello spazio pubblico, ambiente ed ecologia e

resilienza economica.

In ogni ambito trovano spazio sia considerazioni di carattere generale sul Masterplan, sia indicazioni specifiche sullo Scalo. Esse sono restituite come sintesi di tutte le osservazioni raccolte da incontri pubblici, questionari e contributi mail, accompagnate, nelle bande laterali, dal dettaglio quantitativo integrale delle risposte al questionario.

9. Quanto ritieni di conoscere il Masterplan "Parco Romana"?

In modo molto approfondito	7.7%
Nei suoi aspetti principali	50.0%
Solo superficialmente	34.0%
Per nulla	8.2%

10. Nel processo di riqualificazione urbana dello Scalo di Porta Romana, che grado di importanza riveste per te ciascuno di questi aspetti?

	<i>Per nulla importante</i>	<i>Poco importante</i>	<i>Importante</i>	<i>Molto importante</i>
Concept generale del progetto, che sviluppa una "nuova inclusione"	2.5%	11.0%	35.1%	51.5%
Impostazione urbanistica generale	0.5%	3.7%	49.0%	46.8%
Assetto delle infrastrutture e rete delle connessioni	0.6%	3.4%	58.0%	37.4%
Disegno e caratteri dello spazio pubblico	0.6%	2.7%	61.5%	35.2%
Ambiente ed ecologia	0.8%	3.3%	69.9%	26.0%
Resilienza economica	3.0%	17.3%	29.5%	50.2%

1

CONCEPT DEL PROGETTO

LA CONSULTAZIONE PUBBLICA - RENDICONTAZIONE

Con il Masterplan "Parco Romana" la rigenerazione di uno scalo ferroviario dismesso rappresenta l'occasione per concepire una nuova tipologia di integrazione tra i numerosi ed eterogenei elementi che caratterizzano il tessuto urbano di Milano, allo scopo di offrire una migliore qualità della vita dei suoi abitanti e nuove opportunità di fruizione per i suoi visitatori. È a partire da questo concetto lineare – ma che ha implicazioni tanto complesse quanto è ambizioso l'obiettivo sotteso – che si sviluppa il Masterplan vincitore del concorso internazionale di rigenerazione dello Scalo di Porta Romana.

Si tratta di un'impostazione che rimanda a un universo simbolico che ha nel concetto di "inclusione" il proprio centro focale e che, nel corso del processo di Consultazione Pubblica, ha rappresentato il punto di avvio di un confronto della cittadinanza allo scopo di esplorarne le molteplici declinazioni e verificarne il grado di apprezzamento, con i risultati illustrati di seguito.

1.1 Una nuova inclusione

Il Masterplan "Parco Romana" ha vinto il concorso di rigenerazione dell'area anche grazie alla sua proposta di sviluppare il concetto di "inclusione" declinandolo in cinque elementi caratterizzanti: l'integrazione tra natura e città, un parco per tutti che crea nuova comunità, una coesistenza bilanciata e integrata di funzioni diverse, la ricucitura di una cesura della città, grazie a una rete di connessioni Nord-Sud ed Est-Ovest, lo sviluppo dell'area secondo una programmazione per fasi.

Quasi 7 cittadini su 10 trovano che questo sia il concept giusto per la riqualificazione dello Scalo di Porta Romana, perché moderno, sostenibile e in linea con la vocazione internazionale di Milano.

Oltre il 14% di chi ha risposto al questionario non ha ancora un'opinione in merito, mentre un significativo 12% ci ha tenuto a formulare un proprio articolato commento, a completamento di quanto detto durante gli incontri e poi dettagliato anche nei diversi ambiti di seguito rendicontati.

Tra i temi ricorrenti l'esigenza di ricucire non solo il tessuto urbano, ma anche quello socioeconomico perché "tenere connessi quartieri prima isolati significa dare una mixité agli abitanti, mischiando i redditi alti del centro con quelli bassi della periferia Sud".

Apprezzato, in questo contesto, l'innesto del parco, per "ricucire una zona ampia di città includendo più natura possibile". A detta di molti però "il parco è troppo piccolo" e "andrebbe dedicato maggiore spazio al verde, alle attività all'aperto (non a discoteche o birrerie)" e "ai bambini", rendendolo "ospitale oltre che selvaggio".

CONCEPT DEL PROGETTO RISPOSTE DEL QUESTIONARIO

11.

UNA NUOVA INCLUSIONE

Il Masterplan "Parco Romana" sviluppa il concetto di "inclusione" declinandolo in cinque elementi caratterizzanti:

- a) l'integrazione tra natura e città in un nuovo quartiere a obiettivo zero emissioni,
- b) un parco per tutti che crea nuova comunità,
- c) una coesistenza bilanciata e integrata di funzioni diverse (residenze, uffici, commercio, servizi e attività per il tempo libero), dal carattere flessibile e capace di trasformarsi nel tempo, come nel Villaggio Olimpico i cui edifici destinati agli atleti ospiteranno tra l'altro - dopo i Giochi - residenze per studenti,
- d) la ricucitura di una cesura della città, grazie a una rete di connessioni nord-sud e est-ovest, che dialoga con il tessuto urbano esistente,
- e) lo sviluppo dell'area secondo una programmazione per fasi, guidata dai dati (data driven) economici, sociali, culturali e ambientali durante tutto il ciclo di vita del progetto.

Cosa ne pensi?

Mi piace, è moderno, sostenibile e in linea con la vocazione internazionale di Milano.	68.7%
Non mi piace perché Milano non si sviluppa così.	4.9%
Non ho ancora un'opinione in merito.	14.2%
Altro.	12.2%

Per favorire l'incremento degli spazi verdi non pochi cittadini chiedono di "prevedere edifici più alti e grattacieli". Il parco - e l'intero progetto - appare ad alcuni troppo "chiuso su se stesso", mentre dovrebbe essere "più inclusivo, più accessibile e visibile dai quartieri oggi esistenti".

Un altro aspetto su cui si sono concentrate molte osservazioni è quello della ferrovia, che se per qualcuno andrebbe integralmente interrata (ancorché l'interramento parziale fosse un elemento "dato" delle Linee Guida del Concorso, che hanno fatto propri gli accordi istituzionali), per altri è poco valorizzata.

Ci vorrebbe una nuova stazione sotto il ponte di via Ripamonti.

Sarebbe stato meglio portare la stazione delle linee S all'interno dell'area dello Scalo.

Anche il tema della distribuzione delle diverse funzioni è oggetto di molte osservazioni da parte dei cittadini, in particolare la collocazione di uffici, residenze e commerciale.

In merito alla "destinazione degli spazi pubblici e culturali" viene avanzata la richiesta che sia "costruita e condivisa dalle associazioni e popolazione dei municipi interessati ma utile a tutta la città".

Da ultimo, ma di non minore importanza, anche nelle osservazioni sul concept emergono preoccupazioni legate al rischio di degrado e al problema della sicurezza.

Il progetto è bellissimo ma sono preoccupata per come verrà gestito e controllato dopo le Olimpiadi perché rischia di diventare una terra di nessuno con tantissima criminalità.

Tutte queste suggestioni, date sul carattere generale del Masterplan, sono state poi sviluppate in ogni singolo ambito oggetto della Consultazione Pubblica, volto proprio ad indagare nel dettaglio le opinioni dei cittadini nel merito delle soluzioni proposte dai progettisti.

« L'idea del "Parco Romana" come un grande Parco pubblico in forma elevata che colleghi due brani di città eliminando le cesure con i quartieri intorno è un'ottima idea. »

2

IMPOSTAZIONE GENERALE

LA CONSULTAZIONE PUBBLICA - RENDICONTAZIONE

Per il 58% dei cittadini che hanno risposto al questionario, l'impostazione proposta per lo Scalo di Porta Romana è quella giusta. Una rilevante fascia di rispondenti, il 15%, non si è ancora fatta un'opinione, confermando l'oggettiva difficoltà - soprattutto per chi vive proprio a ridosso dell'area di intervento - di immaginarne concretamente la trasformazione sulla base delle pur suggestive rappresentazioni offerte dal Masterplan che per sua natura ancora non definisce forme e stili architettonici. Altrettanto difficile è immaginare le nuove fluidità e permeabilità di spazi e interconnessioni rese possibili dalla "cucitura" che il Masterplan realizza, abituati da sempre alla cesura della ferrovia che isola e allontana esperienzialmente quello che pure è vicino. Di qui alcune incertezze nell'interpretazione corretta delle soluzioni proposte soprattutto relativamente al rapporto con il contesto, alle connessioni e alla riqualificazione di piazzale Lodi, come emerge dai contributi raccolti durante il processo di Consultazione Pubblica. Lungi perciò dal togliere significatività alle opinioni e alle osservazioni espresse, tali incertezze e difficoltà confermano la fecondità dello strumento di consultazione, nella sua duplice valenza informativa e partecipativa.

2.1 Distribuzione complessiva delle funzioni e rapporto con il contesto

Il primo punto focalizzato dal questionario risulta cruciale anche negli interventi raccolti negli incontri pubblici e nei commenti pervenuti.

La distribuzione del mix di funzioni (mix previsto dagli accordi istituzionali) risulta complessivamente ben accettata e piace alla maggioranza dei cittadini (58%) la scelta di concentrare la parte edificata agli estremi Est-Ovest dell'area, perché crea continuità con gli insediamenti e le connessioni esistenti e lascia spazio al centro per il parco che serve e connettere anche le aree a Nord e Sud.

È da notare come molto interessante l'idea di attestare ai due vertici estremi del comprensorio gli insediamenti edili proposti in quanto prossimi alle infrastrutture esistenti e di collocare nella parte centrale del comprensorio la parte a Parco urbano.

Sulla carta mi sembra che si armonizzi in modo efficace con il contesto urbano in cui andrà ad inserirsi

Non manca naturalmente qualche voce di totale dissenso:

Non mi piace perché il progetto frammenta lo spazio e il verde centrale è un fazzoletto.

L'osservazione del Masterplan mette subito in evidenza la carenza abitativa a favore di uffici, verde (oltre il 50% della superficie), commercio, spazi pubblici, studentato e recupero di capannoni fatiscenti di nessun valore architettonico, oltre al mancato interrimento di tutta la linea ferroviaria dell'area.

Come pure c'è qualche perplessità, sia sull'equilibrio fra i due poli edificati, che riportiamo più avanti nei punti dedicati, sia proprio in merito alla distinzione delle funzioni nelle due aree.

Se molti approvano la scelta di sviluppare il terziario vicino a piazzale Lodi per le connessioni con i mezzi pubblici, altri sottolineano che così si lasciano gli studenti senza accesso alla metropolitana; se molti apprezzano che il residenziale sia collocato in un'area più tranquilla, altri temono resti troppo sguarnita di servizi ed esercizi commerciali. E si fa strada perciò la richiesta di mescolare un po' di più le funzioni.

Occorrerebbe bilanciare la necessaria funzione di transito dell'area adiacente a piazzale Lodi con la costruzione del resto dell'area intorno al senso dello "stare" (riposare, sostare) e dell'"abitare".

Ritengo che in un'area così strategica per la Milano del futuro, vada evitato il rischio di creare zone prevalentemente residenziali che non siano in grado di attrarre visitatori e fruitori dall'esterno (cito Santa Giulia, solo come esempio da non replicare).

Ma, come prevedibile, gran parte delle osservazioni si concentra sul rapporto fra aree verdi e aree edificate. Sono tanti i cittadini ai quali il parco appare troppo piccolo rispetto all'area interessata dalla riqualificazione e che chiedono anche di osare di più e salire ben oltre il 50% di destinazione a verde imposto dall'Accordo di Programma.

Premetto che condivido sicuramente l'idea di abbinare edilizia residenziale, uffici, impianti sportivi e zona verde. Trovo, tuttavia, sproporzionata, per quanto presumibilmente dettata da esigenze economiche, la quantità di edifici rispetto alla zona verde che doveva essere predominante. Nel progetto si notano enormi palazzoni a discapito di aree verdi (limitate) che valorizzerebbero la zona.

La gran parte dei cittadini che ha partecipato ai dibattiti, ha inviato commenti o utilizzato la parte libera del questionario, tuttavia, non chiede cubature minori, consapevoli della necessità dei proponenti di averne di sufficienti al ritorno economico dell'investimento (e della coerenza con previsioni volumetriche degli accordi istituzionali), ma suggerisce piuttosto di sviluppare la parte edificata in altezza, così da liberare superficie per il parco. La scelta di prediligere costruzioni basse è infatti percepita da alcuni come un inutile spreco di suolo e molti esprimono la preferenza per una soluzione che sviluppi in altezza gli edifici posti agli estremi dell'area, così da incrementare le dimensioni dell'area verde centrale.

IMPOSTAZIONE GENERALE

RISPOSTE DEL QUESTIONARIO

12.

DISTRIBUZIONE COMPLESSIVA DELLE FUNZIONI E RAPPORTO CON IL CONTESTO

La rigenerazione dell'asse ferroviario dà vita – nel cuore dello Scalo – a un grande parco, libero e aperto a tutti, e a ulteriori spazi pubblici che costituiscono luoghi di nuova socialità (verde + spazi pubblici per oltre il 50% della superficie dell'area).

Intorno al parco si sviluppa un mix di funzioni che distribuisce:


- una residenza diffusa a nord, sud e ovest in continuità con il tessuto urbano consolidato e vicino agli assi viari esistenti, tra cui si colloca in via temporanea il Villaggio Olimpico (sud-ovest) che diventerà uno studentato,
- un nuovo distretto dedicato al terziario a est, prospiciente l'area di piazzale Lodi e di via Brembo.

Il progetto prevede un sistema di spazi pubblici diffusi in rapporto al contesto esistente.

Cosa pensi di questa impostazione generale?

Numero di partecipanti: 1.499

L'impostazione proposta mi sembra la più adatta per lo Scalo di Porta Romana.	58.2%
Trovo questa impostazione non in armonia con le funzioni presenti sul perimetro dello Scalo.	11.9%
Non ho ancora un'opinione in merito.	15.5%
Altro	14.5%

An architectural rendering of a modern building complex. The building features a prominent glass facade and a large, cantilevered upper level. In the foreground, there is a large, paved outdoor market area with several stalls displaying fresh produce and bread. People are seen walking, shopping, and interacting in the market. A large, multi-level staircase is visible on the left side of the image. The scene is set in a lush, green environment with trees and a clear blue sky.

« Ottima soluzione ma avrei sfruttato più la verticalità degli edifici per permettere l'esistenza di un parco più grande concentrando il più possibile le costruzioni sul perimetro senza toccare l'interno, tipo il Central Park di New York. »

« Le volumetrie sono troppo basse e diffuse sull'area lasciando poco spazio al verde. Avrei preferito torri che dialogassero con A2A HQ e che creassero una centralità più marcata simile a quelle di Citylife e Porta Garibaldi. »

L'incremento della superficie destinata a verde è certamente l'obiettivo di tutti questi suggerimenti, ma rivela altresì anche un gradimento diffuso per le architetture verticali, con espliciti riferimenti ai grattacieli che hanno caratterizzato le riqualificazioni più significative della città negli ultimi quindici anni. I grattacieli sono visti come un "landmark" in grado di conferire personalità all'area e "paesaggio" armonico intorno all'unico edificio alto già previsto, l'headquarter di A2A, che risulterebbe fuori contesto fra edifici bassi.

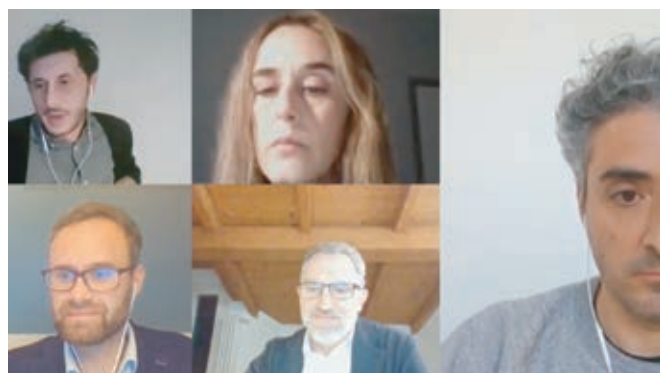
Le grandi riqualificazioni (riuscite) che hanno interessato Milano hanno previsto la costruzione di gruppi di grattacieli, come in Garibaldi o Citylife. Qui invece ci sarà solo la torre A2A. Gli altri edifici bassi rischiano di essere così totalmente anonimi, mentre più grattacieli avrebbero certamente caratterizzato molto di più l'area, rilanciandola nella sua riqualificazione.

Per alcuni cittadini la scelta di costruire dei grattacieli significherebbe poter offrire visioni dall'alto e un esplicito dialogo con le montagne protagoniste delle Olimpiadi invernali che - con l'insediamento del Villaggio Olimpico - inaugureranno la riqualificazione dello Scalo.

Guardando il Masterplan, ho avuto la sensazione che si potesse densificare la cubatura e aumentare lo spazio pubblico. Densificarla non solo per un motivo di aumento degli spazi verdi, ma anche per un motivo simbolico: tutto questo nasce in funzione delle Olimpiadi, e quindi del rapporto con la montagna. Mi aspettavo edifici più alti dove poter andare [...] e vedere le montagne.

Non mancano tuttavia preoccupazioni contrarie: la paura che gli edifici previsti risultino comunque troppo alti, così da "oscurare l'ampio respiro dell'attuale zona" agli abitanti delle aree limitrofe, abituati da sempre a non avere barriere e a godere di viste molto ampie e profonde ("che sono un diritto acquisito") e del "bellissimo tramonto" verso Ripamonti.

Corso Lodi poi si gode di un bellissimo tramonto, con queste abitazioni alte, i tramonti si godono solo dai piani alti degli edifici.



Il tema della "vista" non è solo estetico, ma anche collegato al valore commerciale dei palazzi che affacciano sull'area, come pure è sia estetica sia commerciale la preoccupazione circa l'equilibrio e la commistione stilistica tra la componente edificata della nuova area e quella storica dei quartieri limitrofi: le case d'epoca, il paesaggio industriale ritratto da Boccioni, i manufatti esistenti. In particolare, emerge la richiesta di recuperare l'archeologia industriale "non come un dono ma come un obiettivo".

« Quest'area è molto rappresentata da Boccioni che ha ritratto lo Scalo in molte opere, come "La città che sale", e credo che a distanza di un secolo si viva lo stesso sentimento con il vostro progetto che può essere sintetizzato in due punti: edilizia e verde. »

Qualcuno fa esplicito riferimento agli edifici ferroviari, gli storici capannoni per la riparazione dei treni collocati a Sud-Ovest di cui il progetto vincitore ipotizza il recupero e la copertura con tettoie di vetro "fornendo riparo a mercati o eventi" e che, durante le Olimpiadi, ospiterebbero il centro sportivo per gli atleti.

Vorrei sapere cosa ne sarà dei vecchi capannoni della parte occidentale, corrispondenti a dove è progettato il villaggio olimpico. Credo che abbiano un valore come archeologia industriale e mi piacerebbe che fossero valorizzati.

Dopo il verde, è comunque quella residenziale la funzione che più suscita interesse e raccomandazione, in particolare sulla possibilità che sia un'offerta accessibile ai cittadini, soprattutto della zona. Si chiede pertanto di conoscere "la percentuale prevista di edilizia sociale sia pubblica che convenzionata" e di prevedere quote significative di edilizia convenzionata (ancorché già stabilite dagli accordi istituzionali), nonché il coinvolgimento di cooperative. Emerge in alcuni cittadini la richiesta di conferire all'area un'identità tale da renderla non solo apprezzabile dai suoi abitanti ma anche attrattiva per la città, mentre chi è preoccupato che il nuovo insediamento porti disturbo alla tranquillità degli abitanti è meno favorevole a sviluppare funzioni attrattive e ludiche.

Anche lo sviluppo di attività commerciali non incontra il favore di tutti o quantomeno genera qualche avvertenza, in ragione di un'offerta già molto articolata nell'intorno o del timore di creare fratture sociali, invece che inclusione.

E infine, come spesso accade, la prospettiva della riqualificazione porta con sé l'attesa e la richiesta di una dilatazione degli interventi anche alle aree limitrofe: dal recupero di aree dismesse, anche in chiave alternativa all'edificazione prevista dal Masterplan in coerenza con l'Accordo di Programma ("Ma è proprio necessario includere delle residenze private? Ci sono tante aree, limitrofe, abbandonate, che potrebbero essere convertite a tale scopo"), al miglioramento delle strade e del verde.

2.2 Il parco pubblico

La maggioranza dei cittadini (62%) dichiara di apprezzare l'idea di un parco unitario come centro dello sviluppo dell'area capace di assolvere alla funzione di ricucitura dello Scalo. Il 12%, pur condividendo tale proposta, non ritiene che sia efficace per risolvere la divisione esistente tra i quartieri. L'11,8% avrebbe preferito un verde parcellizzato e diffuso nella sua estensione su tutta l'area dello Scalo, intervallato dal costruito, mentre poco più dell'11% dei partecipanti sceglie di esprimere un commento libero.

Il tema delle dimensioni del parco, che emerge spesso nelle osservazioni dei cittadini, deve comunque fare i conti con la presenza dei binari, che pur se ribassati in modo significativo rispetto al livello originale, sono incanalati in un tunnel per circa 100 metri lineari. È qui perciò che i progettisti hanno scelto di prevedere la massima estensione di verde: il parco si sviluppa come un dolce declivio che scende a Nord fino a viale Isonzo, con la storica Centrale Elettrica e a Sud verso via Lorenzini, davanti alla Fondazione Prada, ma si estende come presenza verde anche a Est e ovest. Le riserve di alcuni cittadini in merito all'interramento solo parziale dei binari possono essere pertanto registrate solo come opinioni, ma non potranno trovare soddisfazione in eventuali perfezionamenti del Masterplan, che si attiene correttamente ai requisiti del bando.

Mi piace l'idea di un parco unitario, ma bisognerebbe prevedere una superficie più estesa, interrando per un tratto più esteso i binari, che rappresentano una cesura da evitare.

Al netto di questo tema, anche chi ha scelto il campo libero del questionario apprezza l'idea del parco unico.

« Trovo ottima l'idea del parco unitario. Penso comunque che la ricucitura possa essere ottenuta principalmente grazie ai collegamenti Nord-Sud, che devono essere comodi e sicuri a tutte le ore. »

Piace anche la configurazione collinare, che per alcuni andrebbe ulteriormente accentuata e per altri andrebbe addirittura estesa in ogni direzione. Qualcuno invece avanza dubbi sulla sua fruibilità, tanto per le attività sportive quanto per gli eventi, e chiede perciò di prevedere (anche) delle aree piane.

In generale, le risposte aperte a questa domanda anticipano alcune delle successive sezioni del questionario, in particolare: il disegno del verde e la sua manutenzione, gli arredi e i servizi del parco, l'esigenza di garantire una fruizione degli spazi in piena sicurezza soprattutto di sera, l'inquinamento acustico prodotto dal passaggio dei treni, la "foresta sospesa". Per tale ragione, si rimanda ai successivi capitoli del Dossier.

13.

IL PARCO PUBBLICO

Grazie all'interramento parziale dei binari (previsto dagli accordi istituzionali), sarà possibile ricucire la storica frattura tra nord e sud dei quartieri intorno allo Scalo Romana. La soluzione ipotizzata dal Masterplan per realizzare questa ricucitura è quella di realizzare un grande parco centrale, accessibile e aperto alla città, che costituisce il cuore dello Scalo rigenerato e ne è il principale elemento di riconnessione.

Cosa pensi di questa soluzione?

Numero di partecipanti: 1.498

Mi piace l'idea di un parco unitario come centro dello sviluppo dell'area e penso che assolve alla funzione di ricucitura dello Scalo.	62.0%
Mi piace l'idea di un parco unitario, ma non lo ritengo una soluzione adeguata per la ricucitura tra i quartieri.	12.3%
Avrei preferito un verde parcellizzato e diffuso nella sua estensione su tutta l'area dello Scalo, intervallato dal costruito.	11.8%
Non ho ancora un'opinione in merito.	2.6%
Altro	11.3%



2.3 Il distretto Lodi

La scelta di condensare uffici e commercio nella parte di piazzale Lodi è percepita come naturale dalla maggioranza (54%), perché coerente con la vocazione dell'area e con la presenza di metropolitana e stazione ferroviaria anche se ad alcuni appare eccessiva, anche alla luce dello smartworking imposto dalla pandemia, che promette di modificare significativamente la vita da ufficio dei prossimi anni.

« Il terziario deve rimanere vicino alla metro così come ha senso che lo studentato sia vicino alla Bocconi. »

Nei contributi liberi una parte dei cittadini chiede un maggiore mix con il residenziale, anche per evitare lo spopolamento serale e festivo, altri temono un'eccessiva cementificazione con impatto negativo per chi affaccia sull'area e una cesura, più che un invito, all'area dello Scalo.

Tutto il cemento grava su piazza Lodi e vie limitrofe, sproporzione della distribuzione delle cubature, zona già congestionata dal traffico.

Soprattutto per le altezze proposte, come abbiamo in parte anticipato relativamente al parco, si teme una eccessiva densificazione, resa ancora più grave dalla contiguità con gli altri insediamenti.

Il distretto dedicato al terziario si sviluppa in gran parte lungo corso Lodi dove, dall'altra parte del corso, a pochi metri di distanza, ci sono residenze private che verranno "soffocate" dalle altezze proposte per i nuovi uffici.

Al di là di queste preoccupazioni, il vero punto di interesse per quest'area di progetto è il "ri-disegno" complessivo di piazzale Lodi, oggi snodo viario cruciale ma funzionalmente ed esteticamente avvilente per la qualità del quartiere. Dal dibattito negli incontri pubblici e dai commenti si potrebbe dire che il giudizio dei cittadini sia allineato a quello della Giuria, che valuta "positivamente l'arretramento dell'edificato degli uffici lungo piazzale Lodi al fine di ampliare lo spazio pubblico e riqualificare l'intera area [...] e la nuova piazza elevata realizzata nel Distretto Lodi come testata della Foresta sospesa. La piazza rappresenta una ricucitura del tessuto urbano rispetto alla cesura dei binari e migliora l'accessibilità pubblica del sito grazie alla connessione diretta con Piazzale Lodi, con la fermata della Metropolitana e con la Stazione ferroviaria di Porta Romana. Grazie alla presenza della Foresta Elevata la piazza rappresenta ideale punto di accesso a Parco Romana e partenza per le connessioni ciclopedonali Est-Ovest".

Ma come e più della Giuria, che raccomanda di "rivedere l'articolazione dei volumi per riportarli ad un rapporto di forma corretto rispetto alla funzione direzionale da ospitare"

14.

IL DISTRETTO LODI

Coerentemente con il suggerimento delle Linee Guida del concorso, il Masterplan propone di collocare, intorno a una nuova piazza nel Distretto Lodi, il centro dedicato al terziario (uffici, commercio) e ai servizi.

La nuova piazza rappresenta una ricucitura del tessuto urbano rispetto alla cesura dei binari e migliorerà l'accessibilità pubblica del sito grazie alla connessione diretta con la fermata della Metropolitana e con la Stazione ferroviaria di Porta Romana. I nuovi spazi pubblici, aperti ed attrattivi, accoglieranno cittadini, fruitori abituali e visitatori, e rappresenteranno una delle principali porte di accesso al "Parco Romana", ai nuovi percorsi pedonali, ciclabili e di mobilità innovativa.

Quanto pensi che questa soluzione possa contribuire alla riqualificazione dell'area?

Numero di partecipanti: 1.498

Molto, trasformerà finalmente piazzale Lodi da luogo di transito a luogo da vivere	53.9%
Abbastanza, ma potrebbe essere meno frammentata	21.2%
Poco, il sistema della piazza risulta comunque frammentato	8.1%
Per nulla	2.3%
Non ho ancora un'opinione in merito	7.2%
Altro	7.1%

15.

IL VILLAGGIO OLIMPICO E IL FUTURO STUDENTATO

Il Masterplan "Parco Romana" colloca nel quadrante sud-ovest (verso le vie Ripamonti/Lorenzini) gli spazi per il Villaggio Atleti in vista dell'evento olimpico di Milano-Cortina 2026, insieme a servizi pubblici. La scelta di posizionamento del Villaggio Olimpico è quella che permette di rigenerare fin da subito un'ampia porzione dello Scalo nel rispetto delle tempistiche cui Milano si è impegnata con accordi olimpici internazionali.

Trascorsa la funzione temporanea di Villaggio Olimpico, gli alloggi per gli atleti convertiti alla futura destinazione residenziale per studenti genereranno un quartiere giovane, agganciato agli ambiti di attrazione limitrofi già esistenti e immerso nella natura.

Quanto pensi che questa soluzione possa contribuire alla riqualificazione dello Scalo e delle aree limitrofe?

Numero di partecipanti: 1.498

Molto	40.1%
Abbastanza	38.1%
Poco	8.9%
Per nulla	3.5%
Non ho ancora un'opinione in merito	2.5%
Altro	6.8%

e “ridurre l'eccessiva frammentazione della piazza dovuta alla presenza di numerose bucatre che generano spazi a verde di difficile gestione, manutenzione e sicurezza”, i cittadini - pur riconoscendo che l'accesso al parco “rende ancora più ampia piazza Lodi” - vorrebbero vedere un più coraggioso “ridisegno” della piazza, che appare troppo discontinua e stridente con il nuovo insediamento.

Ridisegnare la piazza, inoltre, è percepito da molti come essenziale a una sua più compiuta definizione come accesso all'intero “Parco Romana” che ne diventi fattore identitario e caratterizzante, anche in chiave di attrazione della città, com'è stato per la piazza Gae Aulenti a Porta Nuova.

« Non ha senso fare una nuova piazza senza ridisegnare contestualmente anche piazza Lodi. »

2.4 Il Villaggio Olimpico e il futuro studentato

Il Villaggio Olimpico, in quanto soluzione provvisoria, non sembra suscitare preoccupazioni nei cittadini che hanno partecipato alla Consultazione e la stragrande maggioranza conferma che la sua ubicazione a Sud-Ovest contribuirà alla riqualificazione dello Scalo e delle aree limitrofe.

Qualcuno si chiede se l'area ad esso destinata “nella fase post olimpica riuscirà ad adempiere compiutamente la sua riconversione”, ma l'attenzione si focalizza soprattutto su altri aspetti.

Innanzitutto, gli studentati. Molti considerano coerente la collocazione in questa parte della città che dialoga con la Bocconi a Ovest e con la Statale a Nord e si integra nella

progettazione esistente a favore del distretto universitario

(“Sarebbe poi interessante fare dialogare meglio il futuro studentato con quello attualmente in costruzione al posto dell'ex Consorzio Agrario da parte di Hines”). Proprio per questo, però, qualcuno si domanda se nell'area non se ne stiano costruendo anche troppi, a scapito di altre istanze abitative (“Al posto dello studentato, nidi, materne, case per i cittadini meno abbienti”) e propone di riflettere intorno alla loro effettiva necessità, soprattutto dopo l'ondata pandemica.

Ad alcuni cittadini è invece proprio l'idea di insediare studenti a non piacere, sia per l'inevitabile turn-over, che non genera residenti stabili e quindi coinvolti nella cura dell'area, sia perché si dubita “che l'affluenza di studenti contribuisca in maniera positiva alla nobilitazione commerciale dell'area”, e si teme piuttosto che possa essere una minaccia per la “tranquillità” (di nuovo) dei residenti, quando non addirittura stravolgimento della vita dei quartieri adiacenti.

Ma anche fra quanti vedono positivamente la presenza degli studenti ci si chiede se la concentrazione sul polo di Ripamonti sia la soluzione più idonea non essendo servita dalla metropolitana, molto utilizzata dagli studenti. Si richiede, inoltre, una maggiore mescolanza di funzioni, soprattutto commerciali, per evitare l'effetto dormitorio e servire le altre funzioni residenziali, così da limitare la disparità percepita da alcuni fra lo sviluppo dell'area di Ripamonti e quello di piazzale Lodi. Ma soprattutto si sente





l'esigenza di una configurazione più risolta di quest'area – “manca una miglior mediazione tra Nord e Sud in prossimità del cavalcavia Ripamonti” – in particolare nella connessione con il territorio.

Le istanze dei cittadini sembrano raccordarsi perfettamente con le raccomandazioni della Giuria, che chiede per il Villaggio Olimpico “ulteriori approfondimenti per integrare meglio i servizi permanenti in una piattaforma comune e migliorare il dialogo/connessione con il masterplan delle aree circostanti e valutando la possibilità di includere campi/strutture sportive”. Dai contributi pervenuti emergono i primi suggerimenti:

Come mai, nel lato ad ovest del parco realizzato di fronte a Fondazione, non è stato pensato a una sorta di parco collina, come quello realizzato al Parco Alfa Romeo? O qualcosa di simile al Bam?

La foresta sospesa non dovrebbe, a mio avviso, concludersi sul traffico automobilistico di Via Ripamonti. La passeggiata della foresta sospesa dovrebbe proseguire congiungendosi con il parco delle memorie Industriali e Parco Ravizza, in modo da permettere agli atleti internazionali di percorrere una sorta di “green belt” che va ben oltre il lotto di scalo romana ma che gli permetterà di intrecciarsi con la città di Milano in modo più umanista.

3

ASSETTO DELLE INFRASTRUTTURE E RETE DELLE CONNESSIONI

LA CONSULTAZIONE PUBBLICA - RENDICONTAZIONE

3.1 La strategia per la mobilità dolce

Il 67% dei cittadini che hanno risposto al questionario guardano con favore alle soluzioni infrastrutturali e di connessione proposte dal Masterplan per favorire la mobilità dolce, l'uso dei mezzi pubblici e un quartiere car free, riconoscendo in esse “la scelta migliore considerate le dimensioni contenute dello Scalo e la necessità di riservare aree a verde”.

I contributi liberi sul tema della mobilità dolce si concentrano principalmente sulla necessità di migliorare viabilità, accessibilità, traffico e sicurezza intorno al nuovo contesto car free. L'auspicio di tanti, è che la riqualificazione dello Scalo sia accompagnata da una progettazione più ampia, certo non di pertinenza del Masterplan vincitore, sia per evitare che il “Parco Romana” sia

« Le connessioni tra porzioni di città e la creazione di assi ciclopedonali sono la chiave per lo sviluppo sostenibile di Milano. Il progetto va in questa direzione. »

contornato di traffico, sia per non generare ulteriore traffico veicolare.

Fra gli snodi principali, perciò, quello di una nuova pianificazione del sistema del trasporto pubblico nell'area (oggi FS-MM- trasporto di superficie linee 90 e 24), potenziandolo in particolare nell'area Ripamonti, portandovi la metropolitana e prevedendo un collegamento sotterraneo Ripamonti-Lodi. Ulteriori suggerimenti riguardano il completamento dell'anello ferroviario

a Ovest di Milano collegando le stazioni di Milano Garibaldi Superficie, Garibaldi Passante e Ghisolfa con Romolo e Porta Genova, con il ripristino del vecchio passante Ovest di Milano.

Anche l'accessibilità della stazione - "un vero modello di inaccessibilità nonostante i recenti lavori" - è un problema sentito, che si chiede di risolvere anche prima di avviare il progetto. Nella medesima prospettiva di ri-pianificazione del sistema dei trasporti nell'area, si chiede anche di migliorare i collegamenti di superficie, dagli autobus tradizionali alle navette elettriche.

L'occasione potrebbe essere colta per integrare, al medesimo livello delle alberature, un servizio di trasporto leggero e intelligente. Questo darebbe l'opportunità da un lato di ridurre i tempi di percorrenza, e di fatto la distanza, tra le destinazioni presenti sull'asse est/ovest (1200mt circa) da piazzale Lodi a via Ripamonti, dall'altro potrebbe aumentare l'efficacia della saldatura Milano sud - Milano nord, restituendo maggior ampiezza di fruizione al sistema di attraversamenti pedonali nord/sud.

Qualche voce di dissenso si leva circa il modello *car free* "penalizzante e idealista", altri, proprio per salvaguardarlo, propongono di "pensare anche a come scaricare dal traffico corso Lodi e l'incrocio Lodi /Brenta, soprattutto in vista di una maggiore attrattività della zona". Tanto più che per qualcuno, "le strade piene di auto sono il vero divisore, non la ferrovia, specie con l'interramento previsto" e pertanto occorrerebbe risolvere "la cesura assiale di corso Lodi". Si suggeriscono in particolare sottopassi e collegamenti sotterranei, ad esempio tra la via Brembo/Lorenzini e viale Isonzo/piazza Trento.

Sotterranei dovranno essere anche i parcheggi, "applicando il modello City Life", per i quali, come già visto nel precedente capitolo, serpeggia qualche dubbio su fatto che siano stati previsti in misura sufficiente ("mancano accessi carrabili e parcheggi adeguati"). Le osservazioni raccolgono poi necessità più minute riguardo al miglioramento delle connessioni, varie come ciclabili.

« Sono state pensate soluzioni di mobilità pubblica all'interno del Parco Romana? Si era parlato ad esempio di collegamenti attraverso navette shuttle che sarebbero ideali. Pensando ad esempio ad una soluzione con capolinea all'estremo est che percorra tutto parco connettendo anche la parte ovest. »

Fra le richieste di percorsi pedonali sicuri (dai marciapiedi alle pensiline) ricorre anche il tema della "scala che da corso Lodi porta in via Sannio", ritenuta poco sicura e integrata, per la quale si propone una soluzione "aperta e parallela alla ferrovia". Si segnala anche la richiesta di potenziamento degli attraversamenti pedonali (passerelle, piazze) da Nord a Sud, in diversi punti del progetto. Rimandiamo alla sezione allegati per visionare integralmente le proposte dei cittadini per incrementare in vari modi le connessioni dell'area.

ASSETTO DELLE INFRASTRUTTURE E RETE DELLE CONNESSIONI

RISPOSTE DEL QUESTIONARIO

16.

LA STRATEGIA PER LA MOBILITÀ DOLCE

Il Masterplan "Parco Romana" propone soluzioni infrastrutturali e di connessione che realizzano una permeabilità totale dello Scalo coerente con il principio della "città dei 15 minuti" (circa 1,5 km di distanza dai servizi).

L'assetto delle connessioni proposte favorisce strategie di mobilità dolce, volte a rinforzare e favorire i collegamenti ciclabili e pedonali, e l'uso di sistemi di trasporto pubblico, per creare un quartiere car free (senza auto).

Pensi che queste soluzioni siano fondamentali nel progettare la riqualificazione dello Scalo di Porta Romana?

Numero di partecipanti: 1.447

Sì, assolutamente, a mio avviso è la scelta migliore considerate le dimensioni contenute dello Scalo e la necessità di preservare aree a verde.	67.5%
Sì, ma per me contano di più altri elementi del progetto.	12.9%
Poco, non ritengo che la soluzione proposta risponda a tutte le necessità.	6.9%
No, per niente.	2.0%
Non ho ancora un'opinione in merito.	4.3%
Altro	6.4%

3.2 La mobilità ciclabile

Asse portante del sistema di mobilità dolce proposto dal Masterplan, la nuova rete di 1,5 km di piste ciclabili interne, connessa a quelle esistenti, sembra risolvere i problemi esistenti per il 55.1% dei partecipanti al questionario mentre il 24% ritiene necessario un ulteriore sviluppo. Ma molte sono comunque le osservazioni raccolte su questo tema.

La preoccupazione prevalente è che lo sviluppo di percorsi ciclabili nell'area, pur così apprezzata, si interrompa appena fuori, scontrandosi con le discontinuità di sistema, e pertanto anche in questo caso si chiede che lo sviluppo del progetto sia accompagnato dal "miglioramento delle ciclabili esistenti intorno", anche inserendo tale miglioramento "nella valutazione delle opere a scomputo oneri", per "realizzare tratti di piste ciclabili esterne al Parco per creare connessioni alla rete esistente".

« Le nuove connessioni sono adeguate ma le vecchie assolutamente no. Si rischia che non siano connesse a nulla come ora. »

La domanda di connessioni riguarda tutti i punti cardinali:

- a Nord, per collegarsi con il centro storico, dove il pavé crea un problema supplementare ai ciclisti - "Arrivare in Porta Romana dal Duomo in bici non ha percorsi senza pavé, vanno creati" e migliorare la ciclabilità anche di vie adiacenti al "Parco Romana", come via Crema
- a Ovest, superando "con mobilità dolce il cavalcavia Ripamonti" per connettersi ai Parchi delle Memorie industriali e Ravizza,
- a Sud, per connettersi ai quartieri più periferici, e ai parchi: Chiaravalle - Parco della Vettabbia e al Parco Sud
- a Est, benché siano un po' più presenti le ciclabili, per rendere più fluide le connessioni.

Dai suggerimenti dei cittadini emerge come molto sentita la necessità di relazione tra periferia e centro e la creazione di una connessione ciclabile fra i tanti parchi presenti in questa vasta area a Sud della città, come raccordo verde e valorizzazione di eccellenze sempre più frequentate e perciò care a chi la abita e la scopre. Si rimanda alla sezione allegati per il dettaglio di una proposta per una possibile ciclovia a Sud.

Venendo invece alla mobilità ciclabile interna al progetto, i punti critici che emergono dalle osservazioni dei cittadini sono due: l'esigenza di un ulteriore percorso Est-Ovest più interno al parco rispetto a quelli previsti (che secondo i cittadini sono troppo esposti al traffico veloce della circonvallazione da una parte e di via Lorenzini dall'altra) e la pendenza dei percorsi ciclabili Nord-Sud, che li renderebbe adatti solo ai più sportivi.

Qualcuno chiede perciò se non prevedere un percorso ciclabile parallelo alla ferrovia / alla Eco-Zone (o addirittura sulla "foresta sospesa").

17.

MOBILITÀ CICLABILE

Il Masterplan "Parco Romana" disegna una nuova rete di 1,5 km di piste ciclabili interne, connessa a quelle esistenti, che creerà nuovi percorsi sicuri, dove respirare aria pulita, lontano dalle strade trafficate e inquinate. Grazie a tali percorsi, saranno favoriti i collegamenti in senso nord-sud (tra Fondazione Prada/Symbiosis, piazza Trento/via Crema e via Brembo/via Isonzo) ed est-ovest (tra via Ripamonti e piazzale Lodi), oggi molto complessi.

Ritieni che le connessioni proposte siano adeguate?

Numero di partecipanti: 1.449

Sì, mi sembra risolvano i problemi di connessione esistenti.	55.1%
No, sono necessarie ulteriori connessioni ciclabili e pedonali.	24.9%
Non ho ancora un'opinione in merito.	10.6%
Altro	9.3%

18.

LA LINEA VERDE

Il Masterplan "Parco Romana" ipotizza la realizzazione di una linea verde, la cosiddetta "foresta sospesa", come possibile connessione aggiuntiva est-ovest al di sopra dei binari. La proposta è una suggestione per ulteriori interventi di mitigazione della ferrovia oltre a quelli già previsti - da sottoporre a verifica di fattibilità tecnica ed economica - e da realizzare in fase avanzata di sviluppo della rigenerazione. Tale ipotesi persegue il fine di proteggere ancor più le proprietà residenziali e terziarie dall'impatto acustico e visivo dei treni.

Cosa pensi in proposito?

Numero di partecipanti: 1.448

L'idea di un lungo percorso verde di collegamento tra le estremità est ed ovest dello scalo è molto bella, spero che possa essere realizzata.	69.3%
È una soluzione che mi sembra troppo invasiva, ovvero che non ha utilità.	5.0%
Credo che la presenza dei binari attivi della ferrovia rappresenterà un elemento di disturbo difficilmente mitigabile, in ogni caso.	12.7%
Non ho ancora un'opinione in merito.	4.7%
Altro	8.4%

3.3 La linea verde

Piace al 69% dei cittadini la proposta della “linea verde” costituita dalla “foresta sospesa”, possibile connessione aggiuntiva Est-Ovest al di sopra dei binari. Pochi i contrari (5%), più numerosi i cittadini preoccupati del disturbo della ferrovia (12%).

« **Davvero molto originale e sembra portare qualcosa di nuovo e di caratteristico.** »

È interessante una grande passeggiata in un percorso verde per collegare Ripamonti e Lodi, simile alla passeggiata High Line Park di New York. Inserirei anche elementi di arte nella passeggiata.

Ho apprezzato moltissimo il contenuto di questo master plan, da cui emerge, anche se non è stato citato in maniera molto decisa, l'importanza della foresta sospesa quale elemento di connessione, di assorbimento, di permeabilità per le esigenze di mobilità dei cittadini.

L'idea è bella. Perché non pensarla da Romolo a Romana? La mitigazione della linea circolare interessa tutti i cittadini residenti lungo la linea non solo i futuri happy few.

Ma proprio perché la “foresta sospesa” piace e viene riconosciuta come l'elemento più originale e iconico del Masterplan, nasce in alcuni la preoccupazione per l'impatto sull'intero progetto,

qualora l'analisi di fattibilità tecnica ed economica restituisse esito negativo.

Questo elemento è fondamentale per il progetto e deve assolutamente essere sviluppato al meglio. Il rischio è che venga ridotto nel corso della fase di Value Engineering.

Qualche preoccupazione emerge soprattutto rispetto alla piantumazione e qualche dubbio sul risultato finale, che potrebbe essere diverso da quello mostrato nelle rappresentazioni grafiche.

Naturalmente anche in riferimento alla linea verde si pone il tema della manutenzione del verde e della sicurezza dei luoghi.

Altri dubbi riguardano l'approdo della “foresta sospesa” al terminale di Ripamonti e la connessione con il cavalcavia, mentre qualcuno si chiede se possa essere un problema per la funzionalità della ferrovia e se possa effettivamente contenerne l'impatto acustico.

I dubbi sull'effettiva capacità di mitigazione degli impatti della rumorosità ferroviaria tornano nei commenti e nelle osservazioni di quanti si schierano decisamente contro la “foresta sospesa”, sebbene nei detrattori le motivazioni contro vanno oltre questo argomento: riguardano l'estetica, l'equilibrio complessivo, l'inutilità. Alcuni la classificano come “un'operazione di marketing”, che “scimmiotta” i modelli newyorkesi.





4

DISEGNO E CARATTERI DELLO SPAZIO PUBBLICO

LA CONSULTAZIONE PUBBLICA - RENDICONTAZIONE

La presenza di servizi e funzioni di interesse generale e la destinazione degli spazi pubblici connoteranno significativamente la riqualificazione dello Scalo di Porta Romana, di conseguenza ogni spunto di riflessione e le osservazioni dei cittadini su questi aspetti, come del resto è previsto dall'AdP, sono contributi preziosi per il perfezionamento del Masterplan. È, dunque, comprensibile che questo specifico ambito della Consultazione Pubblica si sia rivelato particolarmente importante per i cittadini. Del resto, le attività e servizi pubblici e di interesse collettivo che saranno previsti nel "Parco Romana" incideranno significativamente sulla qualità della vita dei residenti e determineranno la maggiore o minore fruibilità della futura area urbana.

Al netto degli aspetti specifici, di seguito illustrati, è possibile innanzitutto evidenziare come i cittadini chiedano che l'individuazione di servizi, attività e spazi pubblici da prevedere nell'area sia frutto di una attenta valutazione delle reali esigenze di chi già vive nelle zone limitrofe a quella dell'intervento di rigenerazione, garantendo la massima integrazione con i quartieri esistenti. Le aspettative dei cittadini al centro, dunque, con una particolare attenzione alle necessità di categorie specifiche come le famiglie, le persone diversamente abili e, in generale, le fasce più deboli della popolazione, in modo da garantire un modello urbano fortemente improntato al valore dell'inclusione sociale.

4.1 Il campo selvatco

Il grande parco pubblico proposto dal Masterplan si presenta come uno spazio verde privo di barriere architettoniche, con sentieri che si incrociano e piccole radure, dove la natura è protagonista nella sua forma più spontanea e selvatica.

Questa scelta dei progettisti appare particolarmente divisiva: circa il 40% dei cittadini che hanno risposto al questionario la considera un'idea suggestiva e contemporanea, mentre il 38% afferma che avrebbe preferito una maggiore presenza di alberi e servizi per il parco. Una minoranza pari circa il 9%, invece, boccia del tutto la proposta e solo il 3,8% dichiara di non avere un'opinione in merito.

Dalle considerazioni pervenute al campo libero del questionario, da parte del circa 10% degli intervistati, oltre che dalle osservazioni inviate alla casella di posta elettronica e dai contributi dei cittadini che sono intervenuti in prima persona a uno dei tre incontri pubblici online, emergono diversi spunti di riflessione.

Innanzitutto, anche i contributi liberi dei cittadini riflettono la spaccatura tra chi apprezza l'idea del campo aperto e chi preferirebbe una maggiore presenza di alberi. Questi ultimi, in particolare, supportano tale richiesta con due principali motivazioni: da un lato si avverte la mancanza di un parco alberato in questa specifica parte della città; dall'altro si richiede che l'area garantisca una maggiore fruibilità anche nel corso dell'estate, quando un'adeguata ombreggiatura è ritenuta indispensabile per poter usufruire di spazi pubblici all'aperto.

Mi auguro sia prevista un'adeguata alberatura per consentire di usufruire degli spazi verdi anche durante i mesi caldi e che ci siano sufficienti panchine per agevolare la sosta negli spazi verdi anche per anziani, bambini e persone con difficoltà motorie.

È importante che ci siano abbastanza alberi diffusi da creare sufficienti zone d'ombra perché sia un luogo di sosta e non solo di passaggio.

Che sia garantita un'adeguata fruizione del parco, al netto della sua conformazione e della tipologia di vegetazione prevista, rappresenta un'ulteriore preoccupazione dei cittadini. Anziani, sportivi e famiglie, sono le principali categorie menzionate a tal proposito.

Bene il parco, ma credo che sia importante che diventi un'area fruibile e non un "terreno agricolo".

Infine, un'ulteriore considerazione che emerge con una certa evidenza – non solo nelle osservazioni di chi ritiene che l'idea di "campo selvatico" non sia adeguata a un parco cittadino, ma anche nelle richieste di chi la considera, al contrario, una proposta suggestiva e contemporanea – è che sia realizzata tenendo in adeguata considerazione gli aspetti della manutenzione e della sicurezza. Il pericolo principale che si intravede, spesso anche sulla base di altre esperienze cittadine, è che il parco si trasformi in un'area degradata e non sicura.

L'idea è molto bella, ma lo spazio va curato e tutelato. Va garantita la sicurezza e bisogna evitare che nel tempo diventi luogo di abbandono e criminalità com'è successo in tanti altri parchi.

« È un'idea suggestiva, l'importante è non confondere spontaneità con incuria. Un parco curato è sempre più bello. »

4.2 I servizi e le attività di interesse collettivo nello Scalo di Porta Romana

Interrogati sulle attività e i servizi di interesse collettivo che si vorrebbero trovare nello Scalo rigenerato – in particolare nel grande parco centrale e nelle piazze pubbliche dislocate lungo il perimetro del sito – i cittadini indicano come fondamentali innanzitutto le aree giochi per bambini (45,8%), le aree naturali con valenza di corridoio ecologico (45,5%) e la presenza di attrezzature sportive a libero utilizzo (44,3%).

Seguono in ordine di priorità gli spazi coperti per eventi culturali e mostre, ristoranti e caffè, e i mercatini per produttori agricoli locali. Meno interessanti appaiono i servizi per la ciclomotilità, gli spazi outdoor attrezzati per smart working e la presenza di food corner. Infine, solo un cittadino su 10 include le aree cani tra le possibili opzioni di scelta.

In generale, l'elenco fornito dal questionario sembra essere

DISEGNO E CARATTERI DELLO SPAZIO PUBBLICO

RISPOSTE DEL QUESTIONARIO

19.

IL CAMPO SELVATICO

Il grande parco pubblico proposto dal Masterplan ha l'obiettivo di accogliere fruitori abituali e visitatori occasionali in un paesaggio privo di barriere architettoniche, dove la natura – nelle varietà delle stagioni – è protagonista nella sua forma più spontanea e selvatica. Uno spazio verde con sentieri che si incrociano e piccole radure, che creano un ambiente condiviso tra l'uomo e la natura.

Condividi questa scelta dei progettisti?

Numero di partecipanti: 1.410

Sì, è un'idea molto suggestiva e contemporanea, un avamposto ideale e fisico del Parco Agricolo Sud.	39.7%
Solo in parte, perché avrei preferito ci fossero più alberi e servizi per il parco.	38.1%
No, non è la soluzione progettuale adatta a un'area del centro della città.	8.7%
Non ho ancora un'opinione in merito.	3.8%
Altro	9.8%

20.

I SERVIZI E LE ATTIVITÀ DI INTERESSE COLLETTIVO NELLO SCALO PORTA ROMANA

Le ampie zone non occupate dagli edifici (in particolare il grande parco centrale e il sistema delle piazze pubbliche lungo il perimetro del sito), sono pensate dal Masterplan "Parco Romana" anche come luoghi per ospitare servizi e attività di interesse collettivo, per la comunità di fruitori abituali e di visitatori occasionali.

Quali servizi e attività vorresti trovare, nello Scalo di Porta Romana rigenerato?

Numero di partecipanti: 1.410

Aree giochi per bambini con giochi inclusivi per disabili	45.8%
Aree naturali con valenza di corridoio ecologico (sull'esempio dei parchi naturali londinesi)	45.5%
Attrezzature sportive a libero utilizzo	44.3%
Spazi coperti per eventi culturali e mostre	40.6%
Bar, ristoranti, caffè	38.2%
Mercati a km zero per produttori agricoli	37.4%
Concerti e spettacoli	35.4%
Servizi per la ciclomotilità	22.5%
Spazi outdoor attrezzati per smart working (connettività e alimentazione elettrica)	22.2%
Chioschi alimentari (food corner)	19.5%
Aree cani	10.5%
Altro	4.3%

abbastanza esaustivo e solo il 4,3% dei cittadini utilizza il campo libero per segnalare le proprie proposte. Tra questi emerge innanzitutto il desiderio di trovare servizi e attività di qualità che siano in linea con le reali esigenze dell'area urbana di riferimento, senza condizionamenti di mode e tendenze temporanee, ma che soprattutto possano essere gestite con continuità.

Vorrei trovare proposte realistiche, non di tendenza e che poi verranno mal gestite.

Diversi cittadini chiedono inoltre un supermercato di quartiere e di trovare adeguata collocazione al mercato attualmente gestito da Coldiretti; c'è chi propone l'installazione di sculture e opere d'arte all'aperto; e chi, in riferimento alle attrezzature sportive a libero utilizzo, propone di realizzare una pista di skiroll.

Nell'ottica di Milano-Cortina 2026 si potrebbe preparare una pista da skiroll, utile per l'allenamento atletico dello sci di fondo e rimanere come pista di allenamento per i futuri fondisti milanesi.

4.3 La Eco-Zone

Il Masterplan "Parco Romana" ipotizza la creazione della cosiddetta Eco-Zone, un'area caratterizzata da vegetazione boschiva, zone umide e orti urbani, con la quale occupare la zona di rispetto ferroviario, cioè i 30 metri lungo i lati delle rotaie attive, così da mitigare l'impatto visivo e sonoro dei treni in transito. Inoltre, l'Eco-Zone darebbe vita a un nuovo spazio pubblico e consentirebbe l'accesso libero a un paesaggio naturale tramite un sistema di passerelle sopraelevate.

Questa soluzione piace molto alla maggioranza dei cittadini: il 55,7% ritiene che guardi al futuro e agli usi collettivi, con una grande attenzione al cambiamento climatico.

Il 16,8%, pur ritenendo fondamentale trovare una soluzione per ottimizzare l'area non edificabile intorno alla ferrovia, crede che quello della Eco-Zone sia un approccio troppo avveniristico e di difficile manutenzione.

Il 12,6% apprezza l'idea, ma teme le conseguenze della creazione di una nuova zona umida in prossimità dell'abitato.

Anche in riferimento alla gestione della Eco-Zone riemergono le preoccupazioni, già esplicitate in riferimento al "campo selvatico", riguardo la necessità di una attenta manutenzione e di preservare la sicurezza dell'area, per evitare che si trasformi in zone degradate. Questa preoccupazione è condivisa anche da chi apprezza l'idea della zona ecologica e non solo da chi invece non ne è affatto convinto.

Sono diversi, inoltre, i cittadini che non apprezzano l'idea di realizzare degli orti urbani che toglierebbero spazio al verde fruibile, ma soprattutto per il timore che l'inquinamento atmosferico dovuto alla vicinanza sia della ferrovia, sia di strade altamente trafficate, possa influire negativamente sulle coltivazioni.

21.

LA ECO-ZONE

Il Masterplan "Parco Romana" ipotizza di occupare la zona di rispetto ferroviario (30 metri lungo i lati delle rotaie attive), con la cosiddetta Eco-Zone: un'area caratterizzata da vegetazione boschiva, zone umide e orti urbani.

Oltre alla funzione mitigatrice dell'impatto visivo e sonoro dei treni in transito, l'Eco-Zone crea un nuovo spazio pubblico e l'accesso libero a un paesaggio naturale tramite un sistema di passerelle sopraelevate.

Cosa ne pensi di questa ipotesi progettuale?

Numero di partecipanti: 1.410

Mi piace molto questa soluzione che guarda al futuro e agli usi collettivi, con una grande attenzione al cambiamento climatico.	55.7%
Ritengo fondamentale trovare una soluzione per ottimizzare l'area non edificabile intorno alla ferrovia, ma questo mi sembra un approccio troppo avveniristico e di difficile manutenzione.	16.8%
Mi piace l'idea, ma temo le conseguenze della creazione di una nuova zona umida in prossimità dell'abitato.	12.6%
Non ho ancora un'opinione in merito.	7.2%
Altro	7.7%

« **Mi piace l'idea, ma temo la ripetizione di zone poco mantenute che diventino zone franche per l'illegalità come spesso accade nelle vicinanze.** »



Gli orti urbani tolgono in area centrale lo spazio alla fruibilità degli abitanti, meglio farli in periferia.

Infine, c'è chi ritiene che la funzione mitigatrice dell'impatto visivo e sonoro dei treni in transito non sia assolta adeguatamente dalla previsione della Eco-Zone e di conseguenza ne contesta la realizzazione in riferimento a questo specifico aspetto.

Non credo che le "buffer zone" saranno sufficienti a mitigare il rumore di una ferrovia.

4.4 Un quartiere digitale (smart district)

I progettisti hanno immaginato il Masterplan come un sistema intelligente in cui la tecnologia aiuterà la fruizione ottimale di spazi e servizi - dai trasporti al sistema di mobilità, dall'uso degli uffici alla dimensione residenziale - per una migliore qualità della vita.

Circa il 56% dei cittadini che hanno risposto al questionario considera molto positivamente questa integrazione dello sviluppo tecnologico nello sviluppo fisico dell'area.

Il 19% ritiene che questa dimensione possa essere positiva, a patto che non si escluda chi non ha dimestichezza con la tecnologia, mentre circa il 14% ritiene che i luoghi debbano essere vissuti attraverso esperienze reali e non virtuali e circa l'8% non ha un'opinione in merito.

Dai contributi liberi del questionario su questo specifico aspetto,

22.

UN QUARTIERE DIGITALE (SMART DISTRICT)

L'intero Masterplan sarà innervato da un sistema digitale che arricchisca in ogni modo l'esperienza del cittadino, sia nello spazio pubblico sia in quello privato. La piattaforma del "Parco Romana" sfrutterà la tecnologia per rendere più intelligente la fruizione di spazi e servizi in molteplici ambiti (ad es. per i trasporti e il sistema di mobilità, per l'uso degli uffici, nell'abitare etc.). Le nuove comunità digitali così generate potranno essere permanenti oppure temporanee, come nel caso degli atleti e di tutti coloro che saranno coinvolti nell'avventura del Villaggio Olimpico.

Quanto pensi che l'uso della tecnologia potrà migliorare la qualità della vita e della fruizione di "Parco Romana"?

Numero di partecipanti: 1.409

Molto, grazie a uno sviluppo tecnologico integrato nello sviluppo fisico dell'area.	55.7%
Abbastanza, anche se si corre il rischio di escludere chi non ha dimestichezza con la tecnologia.	19.2%
Per nulla, i luoghi si vivono con esperienza reale e non virtuale.	13.8%
Non ho ancora un'opinione in merito.	7.8%
Altro	3.4%



che rappresentano solo il 3,4%, emerge soprattutto un'avversione nei confronti di un approccio che si ritiene troppo concettuale e con scarse ricadute sulla fruizione effettiva dell'area.

Infine, i cittadini sottolineano con forza anche nei contributi liberi la necessità di limitare il "digital divide", chiedendo che nessuno rimanga escluso da una fruizione di qualità dei servizi e delle attività previste nell'area rigenerata. Tale richiesta è rafforzata dal riferimento ai quartieri più popolari nelle immediate vicinanze dello Scalo.

Sicuramente connettività e tecnologia sono un passo avanti nel futuro, ma le residenze intorno all'area sono quasi tutte occupate da un'utenza che non ha difficoltà di accesso, bisogna fare evolvere e progredire anche l'area a Sud dell'asse viale Brenta/ Ortles

4.5 I servizi pubblici e di interesse pubblico

Interrogati sui servizi pubblici e di interesse pubblico che si ritengono essenziali nello sviluppo del nuovo Scalo, i cittadini indicano in primo luogo la possibilità di dotare l'area rigenerata di biblioteche e servizi culturali, con il 50% dei cittadini che sceglie questa opzione tra le diverse proposte.

Si posizionano al secondo posto nella graduatoria dei servizi di maggior interesse quelli di prossimità e i negozi di vicinato (37,3%), seguono le strutture sportive e gli spazi espositivi o per conferenze. Asili nido, spazi di coworking e poliambulatori si posizionano al centro della classifica, mentre le scuole, i servizi socio-assistenziali e i centri di ricerca scientifica la chiudono.

Tra le proposte e i suggerimenti liberi, emerge innanzitutto la richiesta di pianificare accuratamente l'offerta di servizi pubblici e di interesse pubblico nell'area rigenerata sulla base di una analisi delle esigenze effettive di questa specifica porzione urbana. Sono invece numerosi i suggerimenti su specifici servizi pubblici e di pubblico interesse da prevedere nell'area che sono stati raccolti nel corso dell'intero processo di Consultazione Pubblica (risposte aperte del questionario, contributi inviati alla casella di

23.

I SERVIZI PUBBLICI E DI INTERESSE PUBBLICO

Quali servizi pubblici e di interesse pubblico pensi siano essenziali nello sviluppo del nuovo Scalo?

Numero di partecipanti: 1.410

Asili nido	26.6%
Scuole	20.9%
Centri di ricerca scientifica	16.3%
Poliambulatori / studi medici	23.8%
Servizi socio-assistenziali	18.9%
Strutture sportive/ palestre	30.5%
Coworking per start up e giovani professionisti	26.6%
Spazi espositivi / conferenze	30.1%
Biblioteche e servizi culturali	50.3%
Negozi di vicinato e servizi di prossimità	37.3%
Altro	3.3%







posta elettronica e interventi dei cittadini nei tre incontri pubblici online).

In riferimento alle strutture sportive, diversi cittadini sentono l'esigenza di una piscina pubblica. C'è chi invece chiede di prevedere spazi da destinare alle attività del Municipio 5. Alcuni cittadini chiedono di installare nell'area un monumento di grande importanza e altri che individuano nel "Cavallo di Leonardo" quello idoneo a caratterizzare lo Scalo rigenerato. Qualche cittadino chiede la presenza di un anfiteatro.

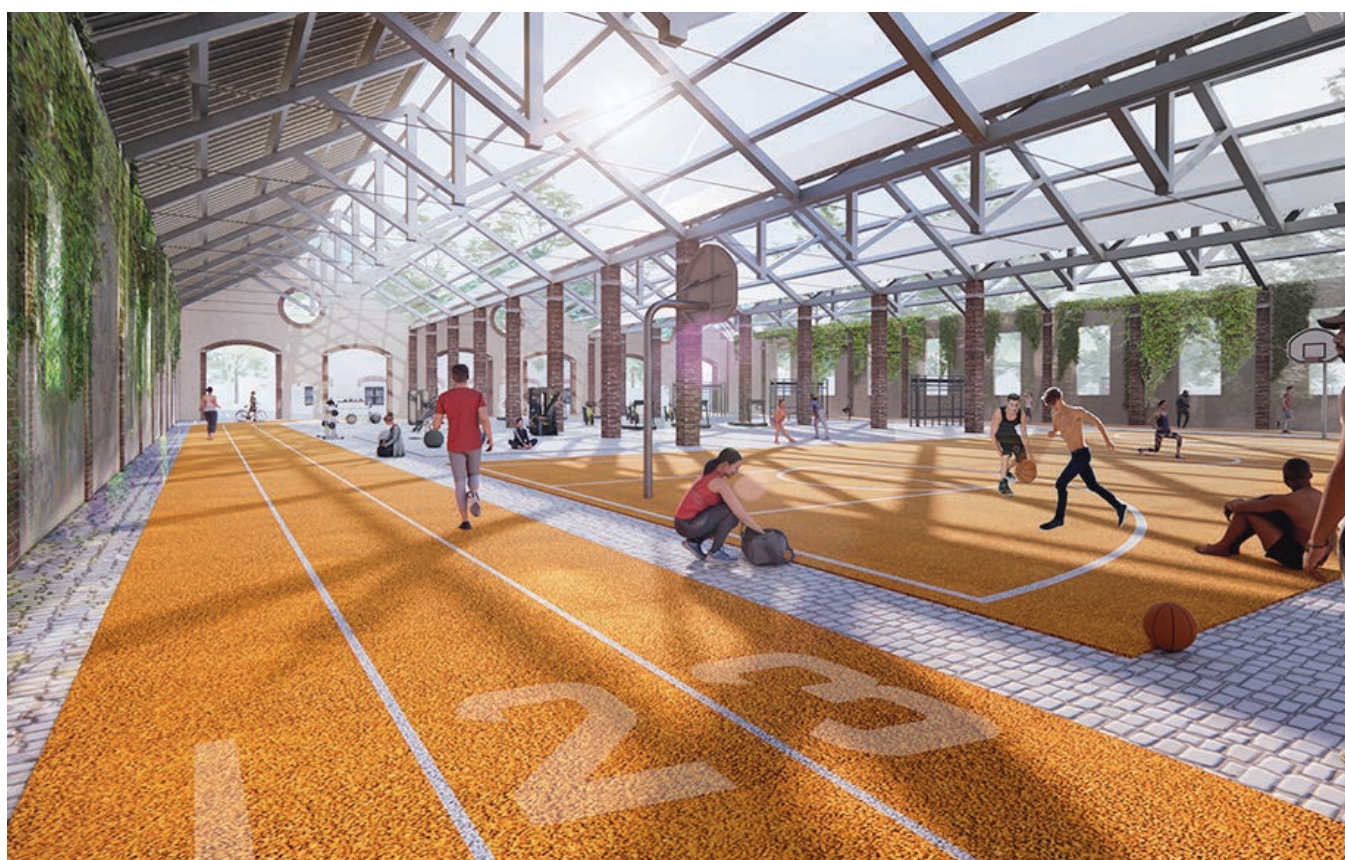
C'è chi lancia l'idea di un concorso aperto a tutti i giovani per animare il "Parco Romana" con spazi modulari dedicati alla creatività e chi suggerisce di dedicare aree idonee al recupero dei ragazzi e delle ragazze NEET (non impegnate nello studio, né nel lavoro né nella formazione).

Infine, merita una menzione a parte la richiesta di destinare a funzioni culturali gli edifici industriali immortalati dal fotografo milanese Gabriele Basilico. Il Masterplan, infatti, ipotizza il recupero di tali strutture previa verifica di fattibilità tecnica. Se tale scelta è stata molto apprezzata dalle associazioni e dai cittadini che si erano già mobilitati per una raccolta di firme al fine di evitarne l'abbattimento, lo stesso non si può dire in merito all'ipotesi dei progettisti - a puro titolo di suggestione e assolutamente non definitiva - di installare negli edifici

recuperati delle strutture sportive. La Consultazione è stata dunque l'occasione per le associazioni di confermare la propria richiesta di dedicare quegli edifici a spazio multifunzionale ad uso culturale, in particolare alla fotografia. Significativo in tal senso anche quanto riferito nel corso degli incontri pubblici da alcuni rappresentanti delle associazioni, in merito alla disponibilità dell'Archivio Basilico di fornire materiali per allestire uno spazio espositivo permanente dedicato al grande fotografo milanese.

« Questo sarebbe un tesoro per ricordare la città industriale che sta lì intorno. »

I cittadini firmatari chiedono un altro passo rispetto alla conservazione: che l'edificio possa svolgere una funzione culturale, dedicata alla fotografia. Si deve conservare la memoria industriale, proponendo però uno spazio multiculturale, spazi espositivi e un'area studio.



AMBIENTE ED ECOLOGIA

LA CONSULTAZIONE PUBBLICA - RENDICONTAZIONE

“Definire una nuova poetica dell'ecologia”, è con queste parole che il team di progettazione descrive l'ambizioso obiettivo dichiarato del Masterplan “Parco Romana”. Nel corso del processo di Consultazione Pubblica si è cercato di verificare quanto i cittadini abbiano compreso e apprezzato l'approccio adottato nel segno di un profondo rispetto dell'ambiente, pur nelle specificità di un contesto urbano dal passato industriale.

Al netto degli specifici aspetti che vengono illustrati di seguito, è possibile dire che nel complesso i cittadini hanno colto l'intento del team di progettazione di procedere a una attenta integrazione di elementi naturali in un contesto fortemente antropizzato, pur evidenziando alcune criticità o suggerendo possibili soluzioni integrative a quelle previste dai progettisti.

5.1 L'approccio di sostenibilità

Circa l'81% dei cittadini condivide l'approccio progettuale scelto per “Parco Romana” relativamente all'ambiente e all'ecologia, ritenuto imprescindibile in un intervento di questa scala: il Masterplan definisce, misura e propone specifici obiettivi di sostenibilità ambientale, affrontando in ottica di economia circolare lo sviluppo dell'area, dalla progettazione alla sua vita futura, definendo una strategia di sviluppo radicalmente nuova che concilia due opposti, naturale e artificiale. Oltre a soddisfare e integrare ogni requisito dell'Accordo di Programma per lo Scalo di Porta Romana, gli obiettivi si allineano ai protocolli dell'Accordo di Parigi, del Green Deal europeo e del Piano nazionale di recupero e resilienza definito a livello dei Sustainable Development Goals (SDG) delle Nazioni Unite, grazie anche a indicatori di sostenibilità ambientale (KPI), in un processo monitorato digitalmente che rende lo Scalo di Porta Romana un nuovo riferimento per i fattori di sostenibilità ambientale, sociale e di Corporate Governance (ESG).

L'importanza di questo ambito emerge con decisione anche nelle domande e nelle osservazioni raccolte durante gli incontri o nei contributi liberi, attraverso cui i cittadini hanno evidenziato alcuni aspetti su cui porre particolare attenzione nella fase di perfezionamento del Masterplan.

Una richiesta ricorrente riguarda l'importanza di avviare da subito la sistemazione del verde e la messa a dimora degli alberi:

Gli alberi vanno piantati subito e poi solo dopo si costruiranno gli uffici.

AMBIENTE ED ECOLOGIA

RISPOSTE DEL QUESTIONARIO

24.

L'APPROCCIO DI SOSTENIBILITÀ

Il Masterplan “Parco Romana” propone, per la futura realizzazione della rigenerazione dello Scalo, un approccio integrato e innovativo di sostenibilità ambientale: materiali, tecniche costruttive e produzione energetica puntano a ottenere importanti risultati di economia circolare e autonomia energetica, secondo una strategia condivisa di transizione ambientale. Per realizzare concretamente questo approccio, il Masterplan definisce specifici obiettivi e indicatori di sostenibilità ambientale (KPI), in un processo monitorato digitalmente che rende lo Scalo di Porta Romana un nuovo riferimento per i fattori di sostenibilità ambientale, sociale e di Corporate Governance (ESG).

Condividi questo approccio progettuale?

Numero di partecipanti: 1.397

Certo, oggi non si può prescindere da un approccio che tenga conto dei fattori di sostenibilità, specie per la realizzazione di un intervento di questa scala.	80.8%
No, non credo che queste strategie di sostenibilità siano veramente perseguibili e soprattutto monitorabili, al di là delle intenzioni.	9.0%
Non ho ancora un'opinione in merito.	7.8%
Altro	2.4%

25.

LA CIRCOLARITÀ DEL SISTEMA IDRICO

Il Masterplan “Parco Romana” riserva la massima attenzione alla sostenibilità dal punto di vista idrico. Nascoste sotto il grande parco centrale, infatti, grandi cisterne e apparecchiature di filtraggio raccolgono e puliscono l'acqua piovana, che viene poi canalizzata nella Eco-zone ai lati dei binari e distribuita per sostenere il verde durante tutto l'anno, indipendentemente dalle forniture idriche comunali.

Al contempo, l'acqua di falda servirà alla climatizzazione degli edifici e sarà riutilizzata per gli usi agricoli. Queste scelte permettono di ottenere una generale mitigazione della temperatura nell'intero sito.

Condividi questo approccio progettuale?

Numero di partecipanti: 1.397

Mi piace molto.	85.9%
Mi sembra un approccio troppo complesso e di dubbia efficacia.	6.9%
Non ho ancora un'opinione in merito.	4.2%
Altro	3.0%

Aree verdi ad uso pubblico, pronte da subito e il più possibile accessibili perché "è essenziale che il quartiere abbia subito a disposizione al parco, che non sarà visibile dall'esterno, quindi bisogna aprirlo il più possibile sui lati". Riconosciuta e da valorizzare anche la funzione di mitigazione del verde, in particolare per quanto riguarda la "foresta sospesa", che potrà contribuire a ridurre il rumore e l'impatto visivo dei treni.

Sempre legato alla "foresta sospesa", un possibile elemento di rischio, su cui i cittadini pongono l'attenzione, è la manutenzione del verde e i costi ad essa connessi:

Quando si parla di verde si parla di esseri viventi, perché il verde sia così bello e rigoglioso occorre che vengano rispettate delle condizioni di base ma importanti, come che ci sia adeguato spazio per le radici degli alberi. Occorre pensare già al tema della manutenzione, perché anche questa deve essere pensata come una manutenzione di qualità e spesso non lo è.

È come se gli alberi fossero piantati in un puzzle e questo rende il sistema molto delicato. (...) Vorrei sapere cosa si è messo in opera per permettere che questo sistema funzioni, che gli alberi non muoiano dopo poco tempo che sono stati messi sulla via. Ci deve essere un vantaggio non solo paesaggistico, non solo un arredo urbano.

Strettamente legato al verde pubblico e alla manutenzione anche il tema della sicurezza e del degrado:

Il timore che questi territori possano essere a rischio degrado, diventando una cesura laddove dovrebbero riunire, soprattutto se questi camminamenti Est-Ovest-Nord-Sud venissero abbandonati a loro stessi.

È necessario fare attenzione ad illuminare bene le passerelle (sia quella orizzontale principale che quelle diagonali) così come le parti di verde a fianco al treno per evitare che sia uno spazio pericoloso e di spaccio. Anche delle telecamere a scopo di deterrente sarebbero utili.

Ricorrente negli interventi la richiesta di rispettare le quote di verde permeabile previste dai regolamenti (vincolo che il Masterplan pienamente accoglie), in un'area oggi pressoché priva a causa della precedente destinazione d'uso.

5.2 La circolarità del sistema idrico

Apprezzamento quasi plebiscitario (circa l'86% degli intervistati) per la proposta del Masterplan in merito al sistema circolare delle acque, che massimizza la sostenibilità dal punto di vista idrico.

Tra i punti di forza di questa concezione ci sono le grandi cisterne e apparecchiature di filtraggio nascoste sotto il parco centrale, che raccolgono e puliscono l'acqua piovana, poi canalizzata nella Eco-zone ai lati dei binari e distribuita per sostenere il verde durante tutto l'anno, indipendentemente dalle forniture idriche comunali.

Alcuni cittadini propongono ulteriori suggestioni che valorizzino ulteriormente l'utilizzo dell'acqua per "arredare lo scenario, con un maggiore impatto visivo ed educativo, come in piazza Gae Aulenti" oppure per "aggiungere cascatelle che scendano a lato della "foresta sospesa".

C'è anche chi suggerisce di collegare questo sistema idrico "con il Naviglio Vettabbia, creando un percorso d'acqua che permetta una maggiore densità e passaggi di animali" e chi ricorda di "fare correre l'acqua il più possibile come nelle rogge ad uso agricolo per fortuna ancora esistenti nelle campagne circostanti".

« Sarebbe bello prevedere di riaprire parte della Roggia Vettabbia che passa all'interno dell'area, per rendere l'area umida prevista ancora migliore. »

Ma se da un lato la proposta affascina, dall'altro, nei commenti liberi, emergono alcune perplessità sulla gestione delle aree umide e dei problemi ad esse connessi:

Bisognerebbe ricordarsi di effettuare disinfestazioni costanti a causa di moscerini e zanzare che altrimenti invaderebbero la zona.

Se dovessi abitarci, vorrei le zone umide lontane dalle abitazioni. Spero poi nella costanza del sistema sperando di evitare prosciugamenti momentanei antiestetici.

Diversi cittadini, soprattutto durante gli incontri pubblici, hanno evidenziato alcune criticità legate alla situazione della falda nel sito, auspicandone allo stesso tempo una possibile risoluzione proprio grazie al nuovo intervento:

In passato c'è stato un problema delle esondazioni dalla falda. Nel progetto è stato tenuto conto del rischio ingrossamento? Forse questo intervento può proprio aiutare a risolvere il problema!

Il sistema di circolarità immaginato dal Masterplan prevede infatti che l'acqua di falda serva alla climatizzazione degli edifici e sia riutilizzata per gli usi agricoli ottenendo al contempo una generale mitigazione della temperatura nell'intera area. Qualche preoccupazione emerge anche rispetto a possibili rischi legati a questa soluzione ipotizzata:

Vorrei capire se si arriverebbe a scaricare acqua calda sulla roggia, soprattutto d'estate. Questa roggia è ricca di pesci e vorrei capire come si pensa di evitare un alto impatto ambientale.

RESILIENZA ECONOMICA

LA CONSULTAZIONE PUBBLICA - RENDICONTAZIONE

Il Masterplan si propone come modello di riferimento per la resilienza economica e per i fattori di sostenibilità ESG (Environment, Social, Governance), grazie a una progettazione integrata, all'utilizzo dei prefabbricati, alla modularità e all'enfasi su strategie progressive in materia di energia, acqua e riduzione delle emissioni. "Parco Romana" si avvale inoltre di un "Digital Twin", un gemello digitale che replica virtualmente lo sviluppo fisico del piano, volto ad ottimizzare una serie di fattori economici, sociali, culturali e ambientali durante tutto il ciclo di vita del progetto.

Come è evidente si tratta di aspetti molto tecnici ed innovativi del Masterplan, che si caratterizzano per un grado molto elevato di complessità. Di conseguenza, è comprensibile che non siano stati argomenti centrali nel dibattito e della discussione nel corso del processo di Consultazione. Ciononostante, i cittadini hanno sostanzialmente apprezzato questo approccio del team di progettazione, anche se si sono concentrati su aspetti più concreti e direttamente collegati al percorso di implementazione dell'intervento di rigenerazione dello Scalo di Porta Romana, come descritto di seguito.

6.1 Lo Sviluppo Modulare

La proposta avanzata dal Masterplan "Parco Romana" di uno sviluppo modulare, flessibile e progressivo delle infrastrutture, volto ad allinearsi alla realizzazione dei lavori ferroviari e ad anticipare la realizzazione del Villaggio Olimpico entro il 2025 nel rispetto degli accordi internazionali siglati, trova d'accordo la maggioranza delle risposte: il 31% degli intervistati, infatti, si trova completamente d'accordo e il 23% ne condivide l'approccio, ma sottolinea anche la necessità di valutare attentamente le scelte nei vari passaggi costruttivi.

Buona parte delle risposte raccolte – circa il 38% – evidenzia comunque la necessità di portare a compimento l'opera nel suo insieme, con particolare attenzione nei confronti delle aree verdi e degli spazi collettivi, che, per loro natura, catalizzano maggiormente l'attenzione dei cittadini, come si legge anche in alcuni commenti:

Imprescindibile lo sviluppo modulare che dà priorità al Villaggio e alle aree verdi e spazi collettivi.

La necessità di sviluppare l'area in maniera progressiva emerge anche dalle risposte aperte dei cittadini. La città ha, infatti, ben presente le difficoltà occorse negli anni passati per la

RESILIENZA ECONOMICA

RISPOSTE DEL QUESTIONARIO

26.

LO SVILUPPO MODULARE

Il Masterplan "Parco Romana" è concepito per uno sviluppo di infrastrutture e edifici progressivo, flessibile e modulare, che si allinea alla realizzazione dei lavori ferroviari e anticipa la realizzazione del Villaggio Olimpico (pronto nel 2025 nel rispetto degli accordi internazionali).

Esprimi la tua opinione in merito.

Numero di partecipanti: 1.388

Mi sembra assolutamente necessario, per un progetto di così ampio respiro, che sia pronto ad adattarsi alle contingenze.	31.1%
Sono d'accordo, anche se bisognerà valutare attentamente le scelte nei vari passaggi costruttivi perché tutto funzioni al meglio.	23.2%
Bisognerà prestare la massima attenzione affinché tutto il previsto sia realizzato, in particolare le aree verdi e gli spazi collettivi.	37.9%
Non ho ancora un'opinione in merito.	4.3%
Altro	3.6%

27.

IL DIGITAL TWIN (GEMELLO DIGITALE)

Il Masterplan "Parco Romana" ha un "Digital Twin" ("gemello digitale"), cioè una replica virtuale dello sviluppo fisico del piano, che integra il modello per verificare il progetto e il funzionamento dei luoghi nell'intero ciclo di vita, da un punto di vista economico, sociale, culturale e ambientale.

Condividi questa scelta dei progettisti?

Numero di partecipanti: 1.388

Sì, mi sembra una modalità molto interessante di programmare un intervento di rigenerazione urbana.	46.3%
Parzialmente, ma non mi affiderei solo a un modello virtuale per gestire lo sviluppo del progetto.	32.3%
No, non credo che un modello virtuale possa aiutare a gestire la complessità dello sviluppo reale.	6.1%
Non ho ancora un'opinione in merito.	13.4%
Altro	2.0%

realizzazione di alcuni progetti immobiliari e chiede una visione di medio lungo termine:

Lo sviluppo modulare va bene. Non vorrei che le Olimpiadi facessero fare tutto di fretta e creassero vincoli troppo stringenti per un'area che ha invece bisogno di pensare al medio e lungo termine.

Non è necessario, secondo i cittadini, farsi prendere dalla fretta delle scadenze, focalizzando l'attenzione su un'area che da anni è in attesa di rilancio.

Tra le osservazioni emerse, anche un accenno al tema della legacy del Villaggio Olimpico, uno dei driver importanti per la riqualificazione dell'area:

« Condivido l'approccio modulare considerando la size del progetto, tuttavia la scadenza del Villaggio Olimpico non può condizionare la rigenerazione di un sito che attende da decenni di essere valorizzato. »

Sono d'accordo con lo sviluppo progressivo, ma attenzione a non fare di fretta rischiando di fare male: le Olimpiadi passano, la realizzazione resta per il futuro per tutta la città.

C'è anche chi suggerisce una differente timeline, ritenendo prioritari altri interventi, rispetto a quelli proposti dal Masterplan: "Se fattibile, credo che la "foresta sospesa" dovrebbe essere il primo intervento da realizzare, poi la collina, poi il Villaggio Olimpico. Necessariamente in quest'ordine. Abbiamo già fatto l'EXPO con il campo di grano al posto della Biblioteca degli alberi". Le urbanizzazioni sono un altro tema che rientra tra le prime cose da fare: "Per una volta, sarebbe necessario realizzare PRIMA urbanizzazioni, servizi, spazi pubblici e verde (incluso il prevederissmant), come in Francia...", così come il verde e il sistema delle connessioni: "Prima le connessioni, il verde e il recupero dell'acqua piovana esteso anche oltre l'area scalo". Infine, c'è anche chi propone un obiettivo, invero ambizioso: "Dovrebbe essere portato a compimento tutto il progetto entro il 2026".

6.2 Il Digital Twin (gemello digitale)

Il 46% dei partecipanti al questionario condivide la proposta dei progettisti di una replica virtuale, che affianchi lo sviluppo fisico del Masterplan "Parco Romana" affinché si verifichi il progetto e il funzionamento dei luoghi per il loro intero ciclo di vita sotto l'aspetto economico, sociale, culturale e ambientale.

Circa un terzo degli intervistati, tuttavia, ritiene che questo modello, seppur utile, non debba essere l'unico al quale affidarsi

nella gestione dello sviluppo del progetto, preferendo una ricerca sui bisogni e necessità della cittadinanza. "Perché no, ma (...) gli architetti devono calarsi nella realtà del quartiere e fare un'indagine seria sui bisogni della gente prima di progettare" e adattando il modello in maniera continuativa.

« Tutti i modelli, utili per l'impostazione iniziali e le verifiche successivi, devono essere successivamente adattati alle reali esigenze e modificati costantemente

Questo modello, per avere successo, deve ovviamente partire da una base dati di valore e qualità:

Certo, lo sviluppo virtuale può essere molto utile ad integrazione dello sviluppo fisico, ma tutto dipende dai dati inseriti, naturalmente, ovvero che siano sufficienti e di buona qualità.

La proposta di un Digital Twin che si sviluppi di pari passo con il progredire dell'opera è uno degli argomenti più difficili da comprendere, come dimostra il numero elevato di risposte che

evidenziano la carenza di un'opinione in merito a questo tema, rispetto al resto del questionario, circa il 13%.

Il Digital Twin non è, a detta di alcuni, l'unico strumento innovativo che si potrebbe applicare per questo intervento. Durante uno degli incontri aperti alla città, l'intervento di un cittadino ha evidenziato la possibilità di utilizzare l'indicatore SRI (Smart Readiness Indicator):

La direttiva europea sulla prestazione energetica degli edifici ha definito un nuovo indicatore, SRI. Misurare questo indicatore in questo mega progetto dimostrerebbe quanto a Milano siamo proattivi, rispetto sia al resto di Italia e agli altri stati. Dal punto di vista economico, questo valore potrebbe avere un plus, oltre ad altre certificazioni private. Utilizzare e pubblicare questo SRI potrebbe essere molto pionieristico e dimostrare che noi a Milano siamo i primi in Europa.

LA CONSULTAZIONE PUBBLICA
ALLEGATI







IL QUESTIONARIO
CONSULTAZIONE PUBBLICA
PER IL PERFEZIONAMENTO
DEL MASTERPLAN VINCITORE
DEL CONCORSO INTERNAZIONALE
PER LA RIGENERAZIONE
DELLO SCALO DI PORTA ROMANA

Consultazione Pubblica per il perfezionamento del Masterplan vincitore del concorso internazionale per la rigenerazione dello Scalo di Porta Romana a Milano

INTRODUZIONE

La Consultazione Pubblica relativa a "Parco Romana", il Masterplan di rigenerazione dello Scalo di Porta Romana a Milano, è un momento imprescindibile del processo inclusivo, collaborativo e informativo che caratterizza la visione di tutti i soggetti, pubblici e privati, che hanno sottoscritto l'Accordo di Programma sugli Scali Ferroviari nel Comune di Milano.

L'obiettivo è quello di fornire l'accesso a tutti i dettagli del progetto per una corretta informazione di tutti i cittadini e offrire un'opportunità di confronto per raccogliere e sistematizzare osservazioni e suggerimenti al fine di giungere a un Masterplan definitivo che sia condiviso e partecipato.

Il questionario è suddiviso in 7 sezioni per un totale di 27 domande e richiede in media 15-20 minuti per essere completato.

Per inviare ulteriori osservazioni e contributi liberi sul Masterplan di rigenerazione dello Scalo di Porta Romana è possibile scrivere alla mail consultazione@scaloportaromana.com

Buona partecipazione.

Lo Scalo di Porta Romana a Milano



I SEZIONE

1. Sesso *

M

F

2. Et  *

3. Professione *

Impiegato/a

Casalingo/a

Libero professionista

Operaio/a

Pensionato/a

Commerciante

Studente/ssa

Artigiano/a

Dirigente

Disoccupato/a

Insegnante

Altra condizione non lavorativa

4. Rispondi al questionario in qualit  di: *

Privato cittadino

Gestore di servizi pubblici

Associazione di quartiere/Comitato di cittadini

Ordine professionale/Associazione di categoria

Associazione ambientalista

Commerciante

Cooperativa/Impresa sociale/Consorzio di cooperative

Impresa privata

Ente pubblico

Studio tecnico

Ente religioso

Libero professionista in ambito urbanistico ed edilizio

Fondazione

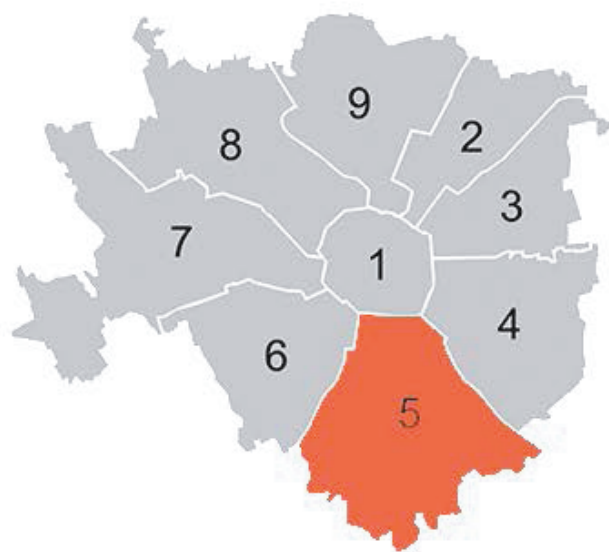
Universit /Centro di ricerca

Altro

5. Per quale motivo vivi e utilizzi la città di Milano? *

- Residenza
- Lavoro
- Studio
- Altro

Il Municipio 5 interessato dall'intervento di rigenerazione dello Scalo di Porta Romana



6. Vivi o frequenti abitualmente il Municipio 5, che ospita lo Scalo di Porta Romana, e/o il confinante Municipio 4? *

- Sì
- No

7. Hai già partecipato ad altri momenti di confronto e dibattito sul tema della trasformazione degli scali ferroviari? *

- Sì nel corso degli incontri gestiti dal Politecnico nel 2013-2014
- Sì nel corso degli incontri presso i Municipi nel 2016-2017
- Sì negli incontri pubblici organizzati dalle Commissioni Consiliari
- Sì nel corso dei workshop e incontri organizzati da FS
- Sì nell'ambito della Consultazione Pubblica sul Masterplan di rigenerazione degli Scali Farini e San Cristoforo nel 2019
- No

8. Lo scorso 31 marzo è stato scelto il vincitore del concorso internazionale per la redazione del Masterplan di rigenerazione dello Scalo di Porta Romana a Milano. Ha vinto il team guidato da OUTCOMIST, Diller Scofidio + Renfro, PLP Architecture, Carlo Ratti Associati e ARUP con il progetto "Parco Romana".

Come sei venuto a conoscenza di questo progetto e del coinvolgimento della cittadinanza?
(Puoi dare più risposte) *

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Conferenza stampa digitale (31 marzo) | <input type="checkbox"/> Incontro aperto alla cittadinanza del 6 aprile |
| <input type="checkbox"/> Newsletter | <input type="checkbox"/> Commissioni di Municipio del 7 e 8 aprile |
| <input type="checkbox"/> Media (quotidiani, siti di informazione) | <input type="checkbox"/> Social network |
| <input type="checkbox"/> Sito dedicato alla consultazione (scaloportaromana.com) | <input type="checkbox"/> Passaparola |
| <input type="checkbox"/> Sito e canali informativi del Comune di Milano e/o dei Municipi | |
| <input type="checkbox"/> Altro <input type="text"/> | |

9. Quanto ritieni di conoscere il Masterplan "Parco Romana"? *

- In modo molto approfondito
- Nei suoi aspetti principali
- Solo superficialmente
- Per nulla

10. Nel processo di riqualificazione urbana dello Scalo di Porta Romana, che grado di importanza riveste per te ciascuno di questi aspetti? *

	Per nulla importante	Poco importante	Importante	Molto importante
Concept generale del progetto, che sviluppa una "nuova inclusione"	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Impostazione urbanistica generale	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Assetto delle infrastrutture e rete delle connessioni	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Disegno e caratteri dello spazio pubblico	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ambiente ed ecologia	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Resilienza economica	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

II SEZIONE - CONCEPT

11. UNA NUOVA INCLUSIONE

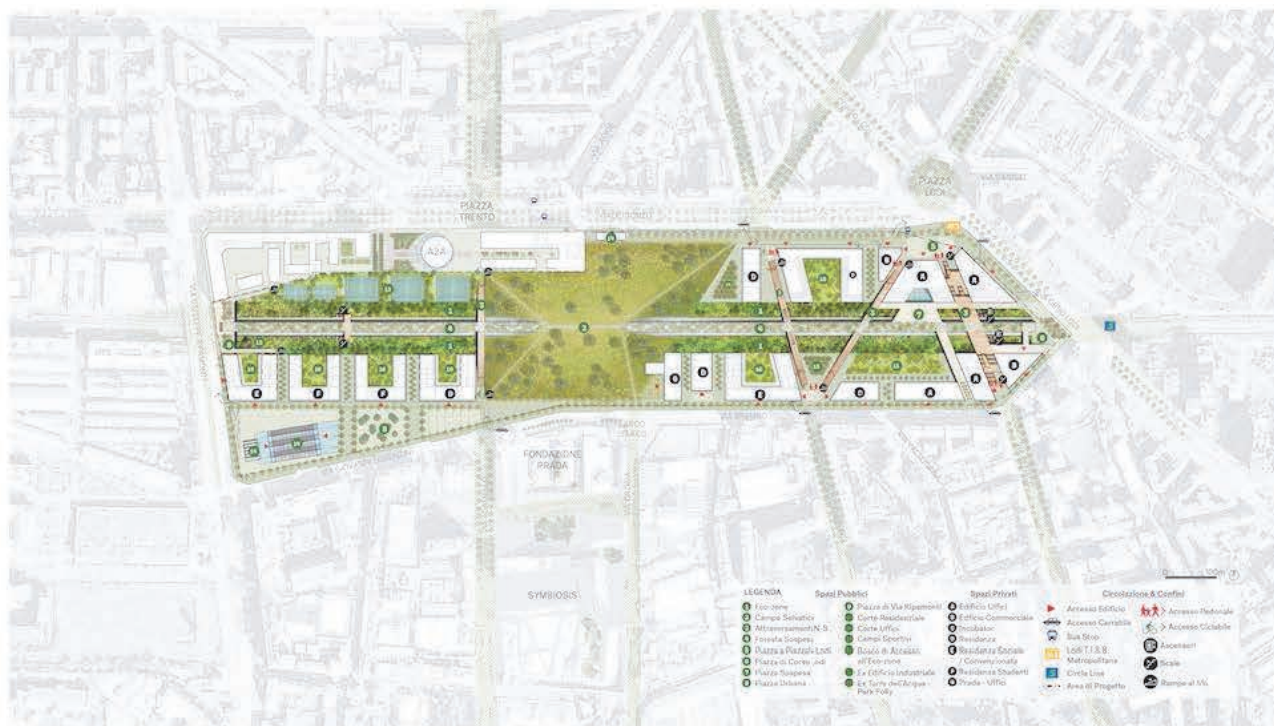
Il Masterplan "Parco Romana" sviluppa il concetto di "inclusione" declinandolo in cinque elementi caratterizzanti:

- l'integrazione tra natura e città in un nuovo quartiere a obiettivo zero emissioni,**
- un parco per tutti che crea nuova comunità,**
- una coesistenza bilanciata e integrata di funzioni diverse (residenze, uffici, commercio, servizi e attività per il tempo libero), dal carattere flessibile e capace di trasformarsi nel tempo, come nel Villaggio Olimpico i cui edifici destinati agli atleti ospiteranno tra l'altro - dopo i Giochi - residenze per studenti,**
- la ricucitura di una cesura della città, grazie a una rete di connessioni nord-sud e est-ovest, che dialoga con il tessuto urbano esistente,**
- lo sviluppo dell'area secondo una programmazione per fasi, guidata dai dati (data driven) economici, sociali, culturali e ambientali durante tutto il ciclo di vita del progetto.**

Cosa ne pensi? *

- Mi piace, è moderno, sostenibile e in linea con la vocazione internazionale di Milano.
- Non mi piace perché Milano non si sviluppa così.
- Non ho ancora un'opinione in merito.
- Altro

III SEZIONE - IMPOSTAZIONE URBANISTICA GENERALE



12. DISTRIBUZIONE COMPLESSIVA DELLE FUNZIONI E RAPPORTO CON IL CONTESTO

La rigenerazione dell'asse ferroviario dà vita – nel cuore dello Scalo – a un grande parco, libero e aperto a tutti, e a ulteriori spazi pubblici che costituiscono luoghi di nuova socialità (verde + spazi pubblici per oltre il 50% della superficie dell'area).

Intorno al parco si sviluppa un mix di funzioni che distribuisce:

- una residenza diffusa a nord, sud e ovest in continuità con il tessuto urbano consolidato e vicino agli assi viari esistenti, tra cui si colloca in via temporanea il Villaggio Olimpico (sud-ovest) che diventerà uno studentato,
- un nuovo distretto dedicato al terziario a est, prospiciente l'area di piazzale Lodi e di via Brembo.

Il progetto prevede un sistema di spazi pubblici diffusi in rapporto al contesto esistente.

Cosa pensi di questa impostazione generale? *

- L'impostazione proposta mi sembra la più adatta per lo Scalo di Porta Romana.
- Trovo questa impostazione non in armonia con le funzioni presenti sul perimetro dello Scalo.
- Non ho ancora un'opinione in merito.
- Altro



13. IL PARCO PUBBLICO

Grazie all'interramento parziale dei binari (previsto dagli accordi istituzionali), sarà possibile ricucire la storica frattura tra nord e sud dei quartieri intorno allo Scalo Romana. La soluzione ipotizzata dal Masterplan per realizzare questa ricucitura è quella di realizzare un grande parco centrale, accessibile e aperto alla città, che costituisce il cuore dello Scalo rigenerato e ne è il principale elemento di riconnessione.

Cosa pensi di questa soluzione? *

- Mi piace l'idea di un parco unitario come centro dello sviluppo dell'area e penso che assolve alla funzione di ricucitura dello Scalo.
- Mi piace l'idea di un parco unitario, ma non lo ritengo una soluzione adeguata per la ricucitura tra i quartieri.
- Avrei preferito un verde parcellizzato e diffuso nella sua estensione su tutta l'area dello Scalo, intervallato dal costruito.
- Non ho ancora un'opinione in merito.
- Altro



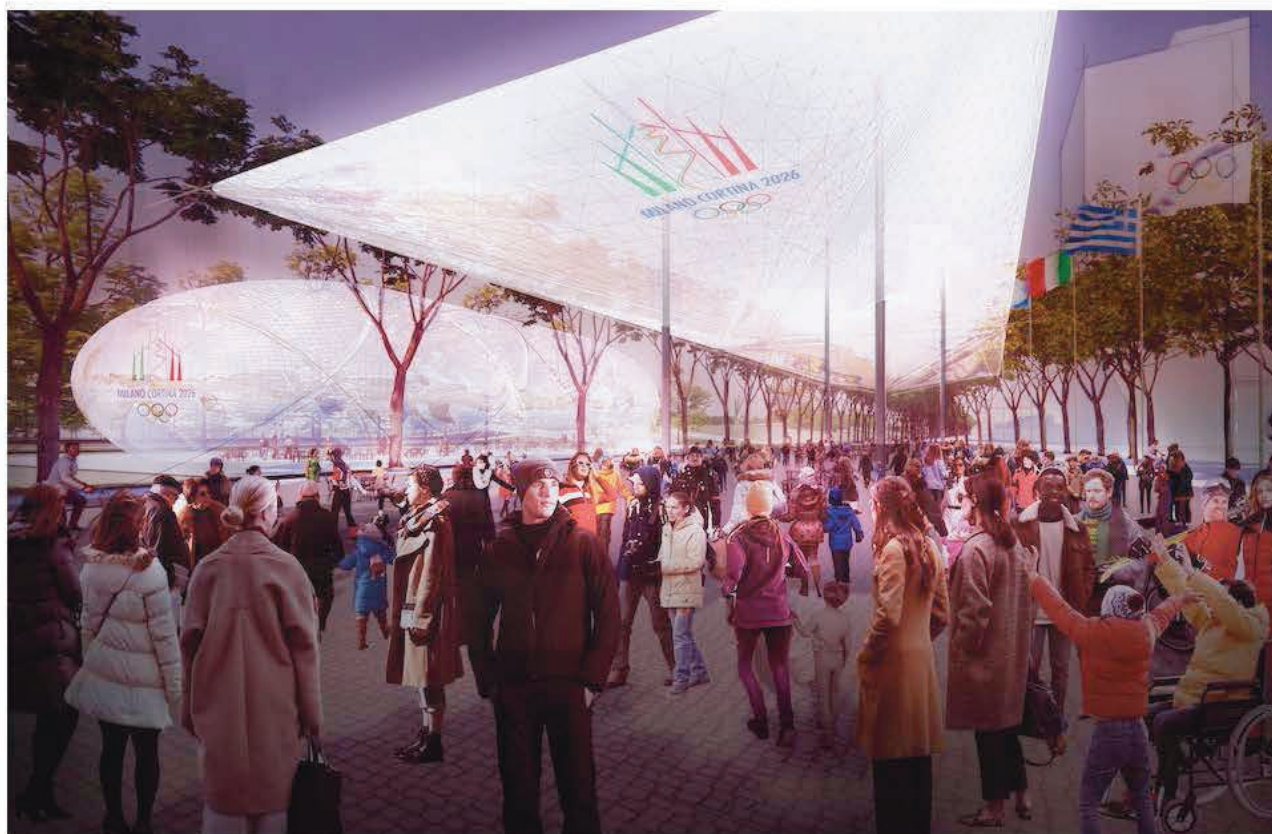
14. IL DISTRETTO LODI

Coerentemente con il suggerimento delle Linee Guida del concorso, il Masterplan propone di collocare, intorno a una nuova piazza nel Distretto Lodi, il centro dedicato al terziario (uffici, commercio) e ai servizi.

La nuova piazza rappresenta una ricucitura del tessuto urbano rispetto alla cesura dei binari e migliorerà l'accessibilità pubblica del sito grazie alla connessione diretta con la fermata della Metropolitana e con la Stazione ferroviaria di Porta Romana. I nuovi spazi pubblici, aperti ed attrattivi, accoglieranno cittadini, fruitori abituali e visitatori, e rappresenteranno una delle principali porte di accesso al "Parco Romana", ai nuovi percorsi pedonali, ciclabili e di mobilità innovativa.

Quanto pensi che questa soluzione possa contribuire alla riqualificazione dell'area? *

- Molto, trasformerà finalmente piazzale Lodi da luogo di transito a luogo da vivere
- Abbastanza, ma potrebbe essere meno frammentata
- Poco, il sistema della piazza risulta comunque frammentato
- Per nulla
- Non ho ancora un'opinione in merito
- Altro



15. IL VILLAGGIO OLIMPICO E IL FUTURO STUDENTATO

Il Masterplan "Parco Romana" colloca nel quadrante sud-ovest (verso le vie Ripamonti/Lorenzini) gli spazi per il Villaggio Atleti in vista dell'evento olimpico di Milano-Cortina 2026, insieme a servizi pubblici. La scelta di posizionamento del Villaggio Olimpico è quella che permette di rigenerare fin da subito un'ampia porzione dello Scalo nel rispetto delle tempistiche cui Milano si è impegnata con accordi olimpici internazionali. Trascorsa la funzione temporanea di Villaggio Olimpico, gli alloggi per gli atleti convertiti alla futura destinazione residenziale per studenti genereranno un quartiere giovane, agganciato agli ambiti di attrazione limitrofi già esistenti e immerso nella natura.

Quanto pensi che questa soluzione possa contribuire alla riqualificazione dello Scalo e delle aree limitrofe? *

- Molto
- Abbastanza
- Poco
- Per nulla
- Non ho ancora un'opinione in merito
- Altro

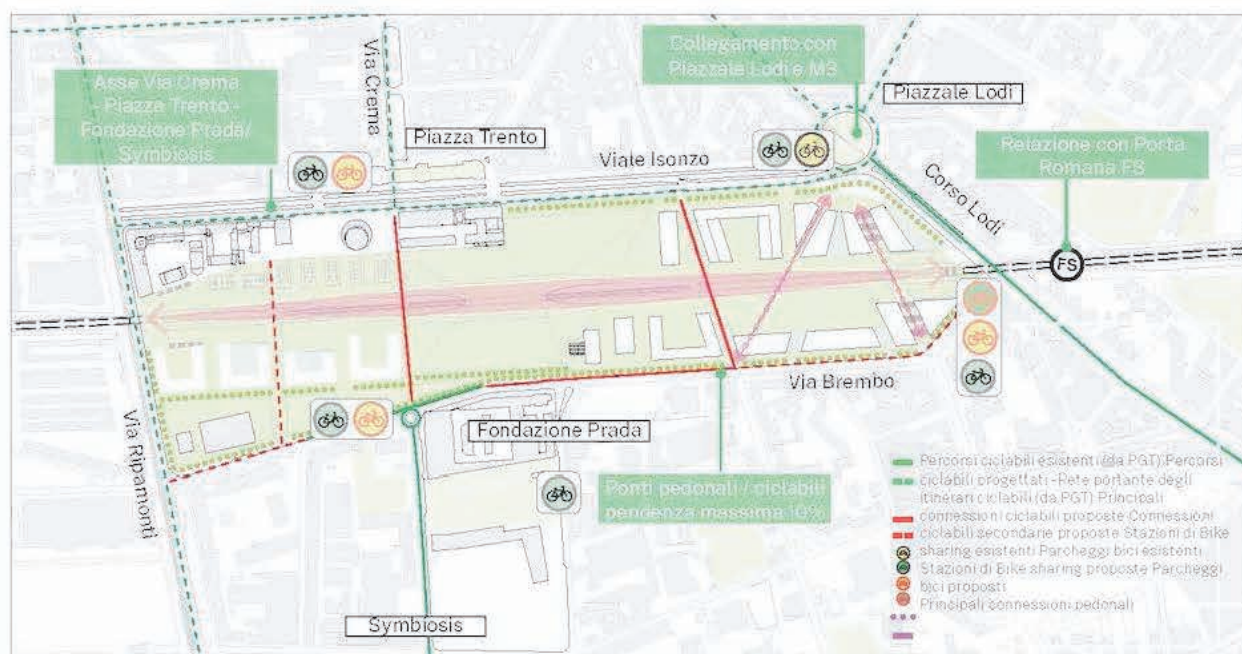
IV SEZIONE - ASSETTO DELLE INFRASTRUTTURE E RETE DELLE CONNESSIONI

16. LA STRATEGIA PER LA MOBILITÀ DOLCE

Il Masterplan “Parco Romana” propone soluzioni infrastrutturali e di connessione che realizzano una permeabilità totale dello Scalo coerente con il principio della “città dei 15 minuti” (circa 1,5 km di distanza dai servizi). L’assetto delle connessioni proposte favorisce strategie di mobilità dolce, volte a rinforzare e favorire i collegamenti ciclabili e pedonali, e l’uso di sistemi di trasporto pubblico, per creare un quartiere car free (senza auto).

Pensi che queste soluzioni siano fondamentali nel progettare la riqualificazione dello Scalo di Porta Romana? *

- Sì, assolutamente, a mio avviso è la scelta migliore considerate le dimensioni contenute dello Scalo e la necessità di preservare aree a verde.
- Sì, ma per me contano di più altri elementi del progetto.
- Poco, non ritengo che la soluzione proposta risponda a tutte le necessità.
- No, per niente.
- Non ho ancora un’opinione in merito.
- Altro

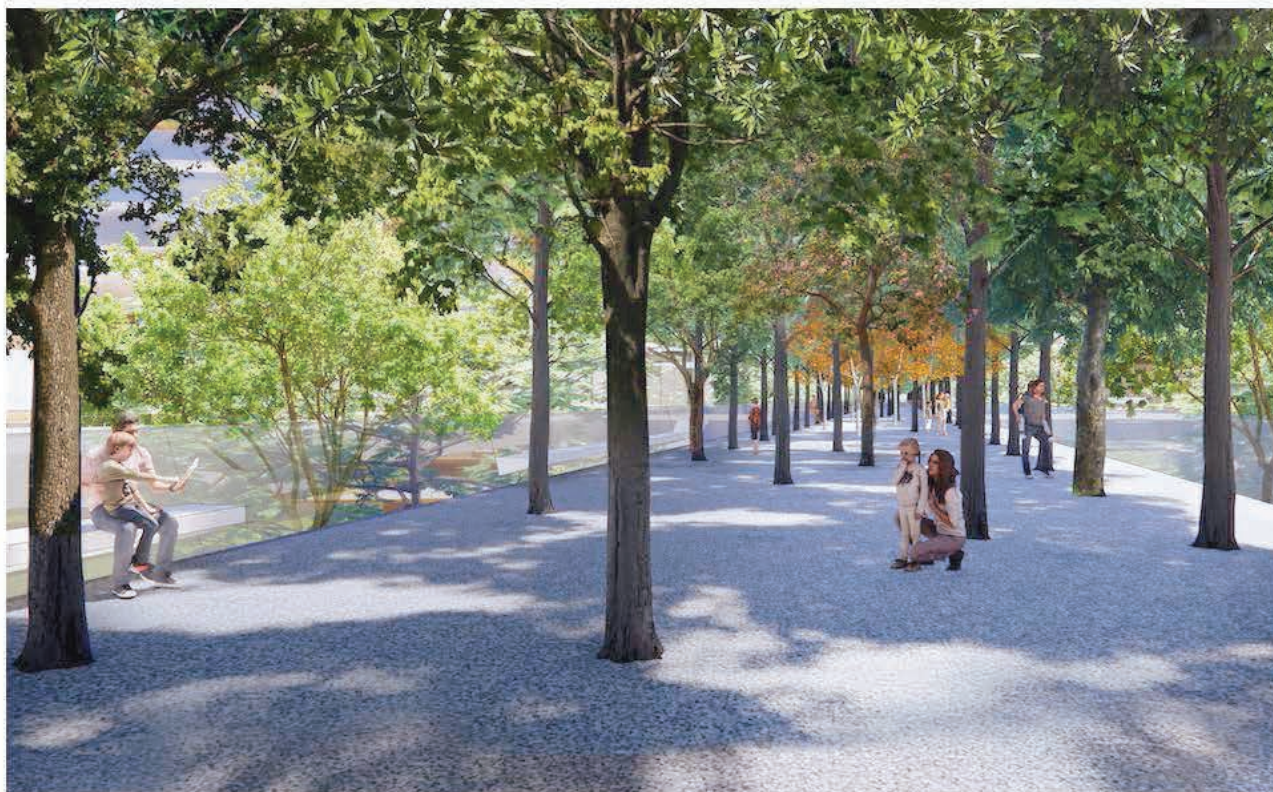


17. MOBILITÀ CICLABILE

Il Masterplan "Parco Romana" disegna una nuova rete di 1,5 km di piste ciclabili interne, connessa a quelle esistenti, che creerà nuovi percorsi sicuri, dove respirare aria pulita, lontano dalle strade trafficate e inquinate. Grazie a tali percorsi, saranno favoriti i collegamenti in senso nord-sud (tra Fondazione Prada/Symbiosis, piazza Trento/via Crema e via Brembo/via Isonzo) ed est-ovest (tra via Ripamonti e piazzale Lodi), oggi molto complessi.

Ritieni che le connessioni proposte siano adeguate? *

- Sì, mi sembra risolvano i problemi di connessione esistenti.
- No, sono necessarie ulteriori connessioni ciclabili e pedonali.
- Non ho ancora un'opinione in merito.
- Altro



18. LA LINEA VERDE

Il Masterplan "Parco Romana" ipotizza la realizzazione di una linea verde, la cosiddetta "foresta sospesa", come possibile connessione aggiuntiva est-ovest al di sopra dei binari. La proposta è una suggestione per ulteriori interventi di mitigazione della ferrovia oltre a quelli già previsti - da sottoporre a verifica di fattibilità tecnica ed economica - e da realizzare in fase avanzata di sviluppo della rigenerazione. Tale ipotesi persegue il fine di proteggere ancor più le proprietà residenziali e terziarie dall'impatto acustico e visivo dei treni.

Cosa pensi in proposito? *

- L'idea di un lungo percorso verde di collegamento tra le estremità est ed ovest dello scalo è molto bella, spero che possa essere realizzata.
- È una soluzione che mi sembra troppo invasiva, ovvero che non ha utilità.
- Credo che la presenza dei binari attivi della ferrovia rappresenterà un elemento di disturbo difficilmente mitigabile, in ogni caso.
- Non ho ancora un'opinione in merito.
- Altro:

V SEZIONE - DISEGNO E CARATTERE DELLO SPAZIO PUBBLICO



19. IL CAMPO SELVATICO

Il grande parco pubblico proposto dal Masterplan ha l'obiettivo di accogliere fruitori abituali e visitatori occasionali in un paesaggio privo di barriere architettoniche, dove la natura – nelle varietà delle stagioni – è protagonista nella sua forma più spontanea e selvatica. Uno spazio verde con sentieri che si incrociano e piccole radure, che creano un ambiente condiviso tra l'uomo e la natura.

Condividi questa scelta dei progettisti? *

- Sì, è un'idea molto suggestiva e contemporanea, un avamposto ideale e fisico del Parco Agricolo Sud.
- Solo in parte, perché avrei preferito ci fossero più alberi e servizi per il parco.
- No, non è la soluzione progettuale adatta a un'area del centro della città.
- Non ho ancora un'opinione in merito.
- Altro

Attivazione ed esperienza del piano terra



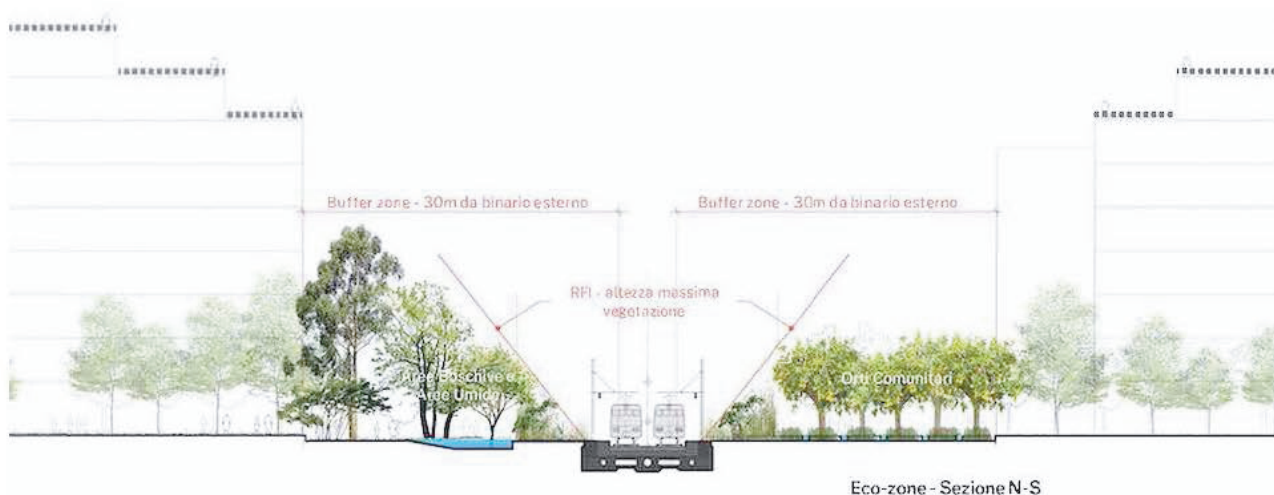
20. I SERVIZI E LE ATTIVITÀ DI INTERESSE COLLETTIVO NELLO SCALO PORTA ROMANA

Le ampie zone non occupate dagli edifici (in particolare il grande parco centrale e il sistema delle piazze pubbliche lungo il perimetro del sito), sono pensate dal Masterplan "Parco Romana" anche come luoghi per ospitare servizi e attività di interesse collettivo, per la comunità di fruitori abituali e di visitatori occasionali.

Quali servizi e attività vorresti trovare, nello Scalo di Porta Romana rigenerato?

(Seleziona fino a un massimo di 4 risposte) *

- Attrezzature sportive a libero utilizzo
- Aree giochi per bambini con giochi inclusivi per disabili
- Servizi per la ciclobilità
- Concerti e spettacoli
- Spazi coperti per eventi culturali e mostre
- Aree naturali con valenza di corridoio ecologico (sull'esempio dei parchi naturali londinesi)
- Bar, ristoranti, caffè
- Aree cani
- Chioschi alimentari (food corner)
- Mercati a km zero per produttori agricoli
- Spazi outdoor attrezzati per smart working (connettività e alimentazione elettrica)
- Altro

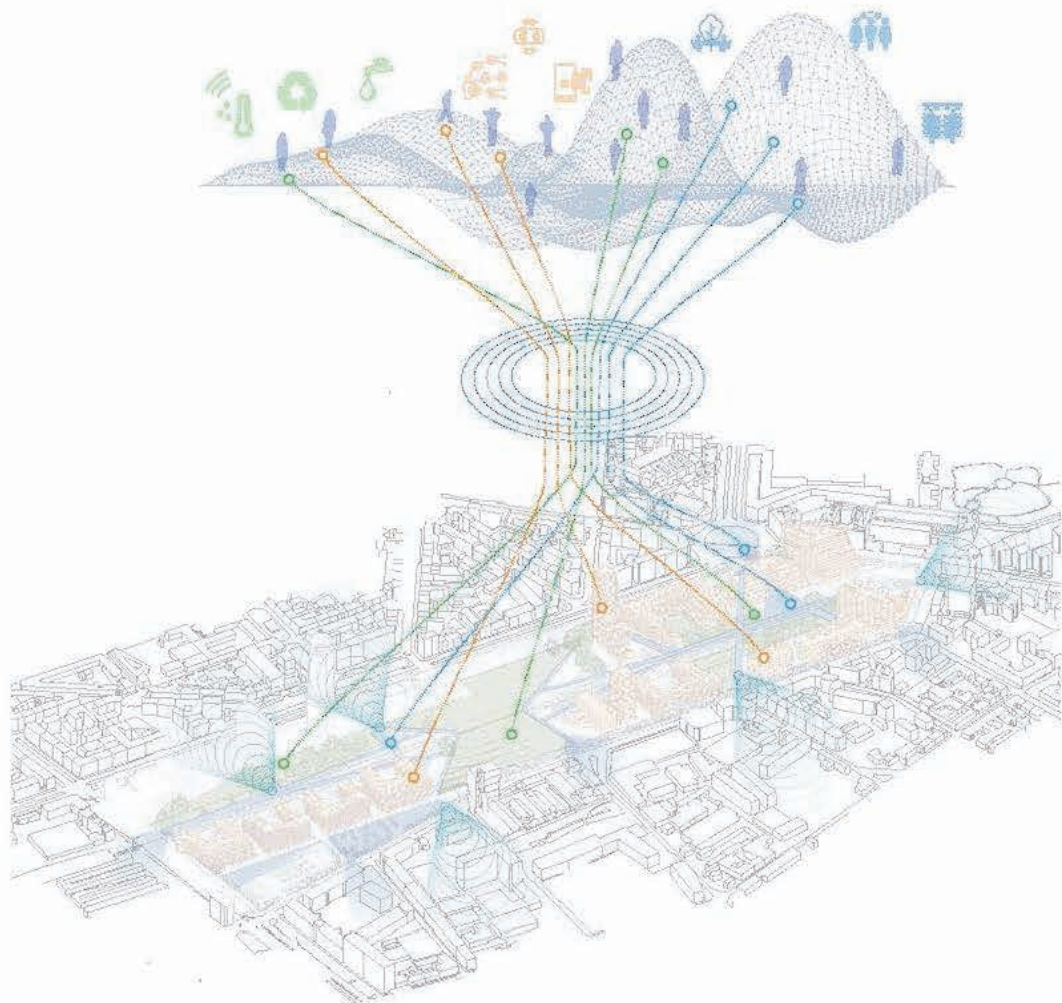


21. LA ECO-ZONE

Il Masterplan "Parco Romana" ipotizza di occupare la zona di rispetto ferroviario (30 metri lungo i lati delle rotaie attive), con la cosiddetta Eco-Zone: un'area caratterizzata da vegetazione boschiva, zone umide e orti urbani. Oltre alla funzione mitigatrice dell'impatto visivo e sonoro dei treni in transito, l'Eco-Zone crea un nuovo spazio pubblico e l'accesso libero a un paesaggio naturale tramite un sistema di passerelle sopraelevate.

Cosa ne pensi di questa ipotesi progettuale? *

- Mi piace molto questa soluzione che guarda al futuro e agli usi collettivi, con una grande attenzione al cambiamento climatico.
- Ritengo fondamentale trovare una soluzione per ottimizzare l'area non edificabile intorno alla ferrovia, ma questo mi sembra un approccio troppo avveniristico e di difficile manutenzione.
- Mi piace l'idea, ma temo le conseguenze della creazione di una nuova zona umida in prossimità dell'abitato.
- Non ho ancora un'opinione in merito.
- Altro



22. UN QUARTIERE DIGITALE (SMART DISTRICT)

L'intero Masterplan sarà innervato da un sistema digitale che arricchisca in ogni modo l'esperienza del cittadino, sia nello spazio pubblico sia in quello privato. La piattaforma del "Parco Romana" sfrutterà la tecnologia per rendere più intelligente la fruizione di spazi e servizi in molteplici ambiti (ad es. per i trasporti e il sistema di mobilità, per l'uso degli uffici, nell'abitare etc.). Le nuove comunità digitali così generate potranno essere permanenti oppure temporanee, come nel caso degli atleti e di tutti coloro che saranno coinvolti nell'avventura del Villaggio Olimpico.

Quanto pensi che l'uso della tecnologia potrà migliorare la qualità della vita e della fruizione di "Parco Romana"? *

- Molto, grazie a uno sviluppo tecnologico integrato nello sviluppo fisico dell'area.
- Abbastanza, anche se si corre il rischio di escludere chi non ha dimestichezza con la tecnologia.
- Per nulla, i luoghi si vivono con esperienza reale e non virtuale.
- Non ho ancora un'opinione in merito.
- Altro

23. I SERVIZI PUBBLICI E DI INTERESSE PUBBLICO

Quali servizi pubblici e di interesse pubblico pensi siano essenziali nello sviluppo del nuovo Scalo? (Seleziona fino a un massimo di 3 risposte) *

- Asili nido
- Scuole
- Centri di ricerca scientifica
- Poliambulatori / studi medici
- Servizi socio-assistenziali
- Strutture sportive/palestre
- Coworking per start up e giovani professionisti
- Spazi espositivi / conferenze
- Biblioteche e servizi culturali
- Negozi di vicinato e servizi di prossimità
- Altro

VI SEZIONE - AMBIENTE ED ECOLOGIA

24. L'APPROCCIO DI SOSTENIBILITÀ

Il Masterplan "Parco Romana" propone, per la futura realizzazione della rigenerazione dello Scalo, un approccio integrato e innovativo di sostenibilità ambientale: materiali, tecniche costruttive e produzione energetica puntano a ottenere importanti risultati di economia circolare e autonomia energetica, secondo una strategia condivisa di transizione ambientale.

Per realizzare concretamente questo approccio, il Masterplan definisce specifici obiettivi e indicatori di sostenibilità ambientale (KPI), in un processo monitorato digitalmente che rende lo Scalo di Porta Romana un nuovo riferimento per i fattori di sostenibilità ambientale, sociale e di Corporate Governance (ESG).

Condividi questo approccio progettuale? *

- Certo, oggi non si può prescindere da un approccio che tenga conto dei fattori di sostenibilità, specie per la realizzazione di un intervento di questa scala.
- No, non credo che queste strategie di sostenibilità siano veramente perseguibili e soprattutto monitorabili, al di là delle intenzioni.
- Non ho ancora un'opinione in merito.
- Altro

25. LA CIRCOLARITÀ DEL SISTEMA IDRICO

Il Masterplan "Parco Romana" riserva la massima attenzione alla sostenibilità dal punto di vista idrico. Nascoste sotto il grande parco centrale, infatti, grandi cisterne e apparecchiature di filtraggio raccolgono e puliscono l'acqua piovana, che viene poi canalizzata nella Eco-zone ai lati dei binari e distribuita per sostenere il verde durante tutto l'anno, indipendentemente dalle forniture idriche comunali.

Al contempo, l'acqua di falda servirà alla climatizzazione degli edifici e sarà riutilizzata per gli usi agricoli. Queste scelte permettono di ottenere una generale mitigazione della temperatura nell'intero sito.

Condividi questo approccio progettuale? *

- Mi piace molto.
- Mi sembra un approccio troppo complesso e di dubbia efficacia.
- Non ho ancora un'opinione in merito.
- Altro

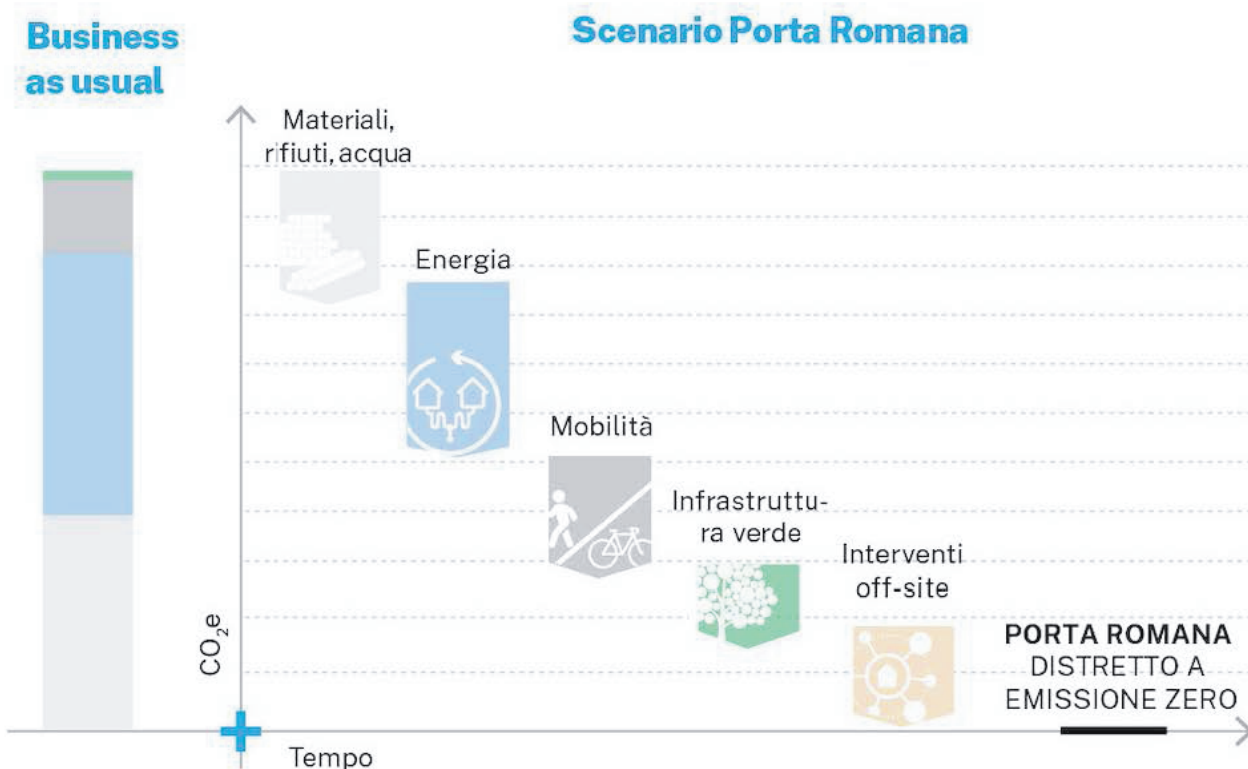
VII SEZIONE - RESILIENZA ECONOMICA

26. LO SVILUPPO MODULARE

Il Masterplan "Parco Romana" è concepito per uno sviluppo di infrastrutture e edifici progressivo, flessibile e modulare, che si allinea alla realizzazione dei lavori ferroviari e anticipa la realizzazione del Villaggio Olimpico (pronto nel 2025 nel rispetto degli accordi internazionali).

Esprimi la tua opinione in merito. *

- Mi sembra assolutamente necessario, per un progetto di così ampio respiro, che sia pronto ad adattarsi alle contingenze.
- Sono d'accordo, anche se bisognerà valutare attentamente le scelte nei vari passaggi costruttivi perché tutto funzioni al meglio.
- Bisognerà prestare la massima attenzione affinché tutto il previsto sia realizzato, in particolare le aree verdi e gli spazi collettivi.
- Non ho ancora un'opinione in merito.
- Altro



27. IL DIGITAL TWIN (GEMELLO DIGITALE)

Il Masterplan “Parco Romana” ha un “Digital Twin” (“gemello digitale”), cioè una replica virtuale dello sviluppo fisico del piano, che integra il modello per verificare il progetto e il funzionamento dei luoghi nell'intero ciclo di vita, da un punto di vista economico, sociale, culturale e ambientale.

Condividi questa scelta dei progettisti? *

- Sì, mi sembra una modalità molto interessante di programmare un intervento di rigenerazione urbana.
- Parzialmente, ma non mi affiderei solo a un modello virtuale per gestire lo sviluppo del progetto.
- No, non credo che un modello virtuale possa aiutare a gestire la complessità dello sviluppo reale.
- Non ho ancora un'opinione in merito.
- Altro

Il sondaggio è stato completato. Grazie per aver partecipato.

La finestra può essere chiusa.

LE RISPOSTE APERTE DEL QUESTIONARIO

NOTE DI LETTURA

Gran parte delle domande dava la possibilità, nella risposta «Altro» di esprimere pareri, osservazioni suggerimenti, che sono stati analizzati per evincere gli orientamenti e i giudizi prevalenti nel capitolo di rendicontazione e che vengono esposti in questa parte documentale uno per uno, collegati alle relative domande.

Concept del Progetto

11. UNA NUOVA INCLUSIONE

Il Masterplan “Parco Romana” sviluppa il concetto di “inclusione” declinandolo in cinque elementi caratterizzanti:

- l'integrazione tra natura e città in un nuovo quartiere a obiettivo zero emissioni,
- un parco per tutti che crea nuova comunità,
- una coesistenza bilanciata e integrata di funzioni diverse (residenze, uffici, commercio, servizi e attività per il tempo libero), dal carattere flessibile e capace di trasformarsi nel tempo, come nel Villaggio Olimpico i cui edifici destinati agli atleti ospiteranno tra l'altro - dopo i Giochi - residenze per studenti,
- la ricucitura di una cesura della città, grazie a una rete di connessioni nord-sud e est-ovest, che dialoga con il tessuto urbano esistente,
- lo sviluppo dell'area secondo una programmazione per fasi, guidata dai dati (data driven) economici, sociali, culturali e ambientali durante tutto il ciclo di vita del progetto.

Cosa ne pensi?

- La ricucitura è opinabile e il bilanciamento tra funzioni diverse è sbilanciata verso uffici e residenze.
- Il concept in sé è molto interessante e credo che rappresenti appieno la nuova vocazione di Milano. Tuttavia non credo che il concept si rifletta nella progettazione effettiva del Masterplan. A mio avviso, non sono riusciti a riportare nella progettazione reale l'idea di base. Non vedo una reale ricucitura tra la zona nord e sud, ma solo parziale attraverso dei collegamenti di dimensioni non adeguate. La vera carenza di questo masterplan è la creazione di un parco. Lo spazio a verde ha le dimensioni dei vicini giardini Candia e dai render non si ha evidenza di spazi progettati pensando ai bambini, i quali sono i primi fruitori dei parchi cittadini. Il concept è molto bello, ma purtroppo la sua ingegnerizzazione è stata una cocente delusione.
- Non mi pare preminente l'esigenza in zona di ulteriori residenze, uffici, commercio (gli edifici sfitti anche uso ufficio non mancano), ma di natura e quindi di una percentuale maggiore dedicata al verde “vero” (ovvero non aumentando l'altezza degli edifici per aumentare il verde): spero quindi che alla fine non risulti l'ennesimo parco trasformato in un

- "giardino condominiale" come accaduto in altri recuperi di aree dismesse.
- Servono case per i cittadini meno abbienti, non case per gli studenti, per quello esistono già i convitti universitari molti dei quali andrebbero ristrutturati
 - Mi piace ma c'è troppo poco verde.
 - È troppo vago rispetto alla fattibilità del suo elemento caratterizzante (la foresta sospesa), non dichiara se esista un piano B.
 - Mi sembrano tutte enunciazioni generiche, non meglio specificate in termini attuativi e poco riferite alla natura e alla rilevanza delle risorse spaziali in campo
 - D'accordissimo con i punti A-B-D. Il punto C non porta nulla alla zona, non arricchisce per nulla il progetto, sembra la descrizione di un qualsiasi progetto di quartiere anonimo, ed è fumoso.
 - Non lo conosco abbastanza per giudicarlo.
 - Non mi piace perché il parco centrale è un fazzoletto e il progetto non risolve né via Isonzo, né via Brembo.
 - Mi piace abbastanza. Avrei preferito un parco più grande e meno edifici, ma lo stile architettonico mi piace.
 - Troppo "cemento".
 - Troppo residenziale su Ripamonti, le attività sono concentrate su Corso Lodi
 - Mi piace ma dovrebbe esserci più verde e meno speculazione urbanistica per arricchire speculatori edili.
 - Parcheggi vicini per usufruire delle strutture? Al solito, disagi per chi necessita di spostarsi in auto.
 - Punterei solo sul Parco. È l'unica cosa di cui ha bisogno la città.
 - Si potrebbero incrementare gli spazi verdi se l'edilizia prevedesse edifici più alti (grattacieli). Quelli progettati sono troppo bassi e consumano troppo suolo.
 - Non mi piace, palazzi troppo alti condensati in zona piazzale Lodi.
 - Come già auspicato da anni, sarebbe stato meglio portare la stazione delle linee "S" all'interno dell'area dello Scalo, ove meglio connettabile alla linea M3. E coprire i binari ferroviari con un boulevard centrale pedonale che intersecasse i collegamenti Nord-Sud derivati dal prolungamento (sull'area dello Scalo) della viabilità trasversale a v.le Isonzo e alle vie Lorenzini - Brembo.
 - Il punto a) non è centrato perché il progetto non include la riqualificazione/evoluzione delle aree circostanti e quindi non c'è integrazione vera.
 - Mi piace molto il progetto, sarebbe necessario altresì implementare una congiunzione dal parco Candia alla futura piazza Lodi con abbattimento delle barriere architettoniche, progetto ambizioso che consentirebbe di riqualificare anche tutta la zona limitrofa.
 - Dedicherei più spazio al verde.
 - Mi piace, è moderno, sostenibile e in linea con la vocazione internazionale di Milano...
 - Ma se tutto quello che c'è intorno non è a zero emissioni come fate a tenere lontane le emissioni delle zone a non zero emissioni?
 - Deve prevalere il verde in maniera significativa.
 - Poca fantasia. Scontato.
 - Spero sia fruibile facilmente da ogni lato del parco e che il verde la faccia da padrone!
 - Mi piace molto, ma spero non diventi un'area abbandonata ostaggio della criminalità.
 - Sono slogan, non principi.
 - Non mi piace l'idea delle residenze a studenti.
 - Mi piace, se il concetto di inclusione comprenderà anche i ceti non abbienti.
 - Mi piace ma vorrei vedere degli indicatori per capire cosa significa in concreto
 - Non ritengo che i punti a) e b) siano sviluppati davvero.
 - Sarebbe stato più opportuno creare un nuovo polmone di verde con laghetti riducendo al massimo gli spazi edificabili.
 - Bello sarebbe che non ci fosse la torre. E meno strutture
 - Tutto molto bello. Non è molto chiaro se vi sarà una percentuale di edilizia convenzionata, come dichiarato inizialmente, o se sarà tutta edilizia libera, estremamente costosa e riservata a pochi.
 - Mi sembra ci siano troppe intenzioni.
 - Mi piace ma vorrei che venisse dedicato maggiore spazio al parco (verde, piante, attività all'aperto) e poco ad attività rumorose (discoteche, birrerie).
 - Milano ha poco verde e questa è una occasione da non perdere.
 - Troppo cemento poco verde.
 - Avrei preferito che il tratto ferroviario fosse interrato ed un migliore collegamento tra la stazione ferroviaria e quella metropolitana.
 - Da verificare come verranno applicati questi slogan.
 - Le connessioni con il tessuto urbano esistente, in particolare lungo l'asse est-ovest, potrebbero essere più forti e studiate in modo da essere davvero integrate con il contesto.
 - Sono preoccupata per come verrà gestito e controllato dopo le Olimpiadi. Il progetto è bellissimo ma rischia di diventare una terra di nessuno con tantissima criminalità.
 - Non mi piace perché creare un nuovo quartiere di uffici e residenze da ricchi per ricchi non genera inclusione ma anzi un'ulteriore frazione tra nord e sud rispetto allo Scalo Romano. La connessione/inclusione non si crea con dei ponti
 - Inclusione si ha se la residenza è accessibile a tutti, non solo a pochi ricchi
 - Preferirei più verde.
 - Mi piace ma fa ridere la locuzione "50 % a verde" mentre come al solito la parte a parco (vero parco) è minoritaria, contando nel 50 % qualunque fazzoletto di verde anche se schiacciato tra le case e la ferrovia.
 - Spero ci riescano.
 - Troppi edifici e troppo cemento.
 - Si parla molto di parco, quando in realtà il "parco" è limitato ad una striscia di rispetto (10 /15 m di larghezza a ridosso dei binari) e a una collina (con una certa pendenza vista la necessità di scavalcare i binari) che fornisce pochissimo parco effettivamente vivibile. Le corti residenziali non dovrebbero essere conteggiate nella superficie a parco.
 - In linea di massima mi piace, ma sull'interramento dei binari e il rinnovo della stazione FS si sarebbe potuto fare di più.
 - Vedremo se i fatti corrisponderanno agli slogan.
 - Relativamente d'accordo, non avete ancora capito che dovette fare parchi più grandi e fruibili e meno residenze e uffici, la quantità di residenze e uffici e negozi sfitti a Milano è impressionante e improduttiva, non ne servono altre!
 - Lo sviluppo del verde è sacrificato rispetto alle aspettative e a quanto promesso in precedenza.
 - L'importante è che casa Jannacci non venga chiusa perché è un punto molto importante per tante persone a Milano
 - Penso che dovrebbe coinvolgere maggiormente l'area che va da via Calabiana a via Marco D'Agrate. La via Marco D'Agrate va sgomberata e riqualificata per dare maggiore spazio a

residenze di studenti e attività commerciali degne di essere chiamate tali.

- Poco verde.
- *** Commento rimosso per linguaggio scurrile ***
- Preferirei vedere grattacieli.
- Avrei preferito edifici più alti, anche in modo da avere più verde.
- Mi sarebbe piaciuto qualche grattacielo.
- *** Commento rimosso per linguaggio scurrile ***
- Potrebbe rappresentare un angolo futuristico, come la Sustainable Village
- Milano ne sbaglia una dopo l'altra. Una città senza un'identità.
- Una programmazione per fasi rischia di essere facilmente soggiogata dalla politica e dagli interessi del momento.
- Ho opinioni diversi sulle lettere che non si possono esprimere con un unico pensiero.
- Mi piace l'obiettivo di ricucire una zona ampia di città includendo più natura possibile.
- Mi piacerebbe uno spazio prevalentemente usufruibile per lo sport all'aria aperta
- La partecipazione si fa prima di un masterplan, non dopo.
- Molto fumo e poco arrosto. In primis si dovrebbe aumentare lo spazio dedicato al verde, prevedendo la concentrazione delle volumetrie in altezza.
- Attenzione al quartiere popolare vicino. Alcuni progetti di rinnovamento urbanistico con obiettivi di inclusione sociale si sono poi rivelati economicamente e culturalmente inaccessibili per gli indigenti.
- Avrei preferito più verde, l'interramento del treno e una maggiore facilità di interscambio tra metro e passante. Il progetto sembra incompleto.
- Presenta alcune pecche, a mio giudizio gravi, che spero possano essere corrette
- Avrei preferito più natura e meno città.
- Poco aperto alle aree esterne allo scalo.
- Tra affermazioni e impianto non c'è rispondenza.
- Concetti molto generali e piuttosto scontati.
- Manca del tutto il discorso sicurezza.
- L'unica "inclusione" è quella di anche quest'area nei Fondi. Il resto è maquillage.
- Mi piace l'insieme ma senza esagerare con l'altezza dei palazzi per enfatizzare di più gli spazi verdi.
- Pare fortemente compromesso l'obiettivo di coesistenza bilanciata di funzioni diverse: la quantità di edifici destinati a residenze ed uffici è enorme. L'edificazione di imponenti costruzioni (anche se con impiego di materiali sostenibili) è in contrasto con la valorizzazione della natura. Bene la cucitura nord-sud est-ovest.
- Buongiorno, trovo essenziale una Armoniosa coesistenza di più elementi oltre ai succitati ma servirebbe un sito per gli incontri confronti fra persone: coperto, naturale (si sottintende a zero cemento e zero metallo... bensì in legno e terrecotte, a gradinate al centro e circolare, con attorno aree ad arancia, ovvero concentriche e a spicchi convergenti le diverse sezioni per le varie fasce d'età ed i significativi scopi.
- È molto ruffiano.
- Non mi piace perché la divisione creata dalla ferrovia è imbarazzante.
- Mi piace molto ma, nell'integrazione natura-città, ha dei punti di centrale importanza dalla realizzabilità e sostenibilità palesemente solo... sulla carta! Probabilmente nel team dei paesaggisti farebbe una differenza positiva e

determinante l'introduzione di una figura evidentemente assente, ovvero quella di un/a bravo/a agronomo/a.

- Il bilanciamento tra natura ed urbanizzazione appare sbilanciato in favore del costruito.
- Spero che sia una Vera opportunità per una riqualificazione che non dimensiona l'arte.
- Si poteva fare molto di più. Meno consumo del suolo, più natura
- L'area parco doveva essere aumentata.
- Punti troppo vaghi, condivisibili ma estremamente generici
- Positiva l'impostazione generale. Scarsa attenzione alla residenza sociale (rischio gentrificazione). Linea ferroviaria trattata in modo superficiale. Problema generale da Roma a Romana visto che attraversa aree residenziali.
- Al momento reputo non sia prioritario con una pandemia in corso e tutti i problemi economici correlati.
- Il lato ovest non risponde alle esigenze del quartiere, zona con tanti (troppi) studentati e nessun negozio (tutta la zona Ripamonti a cavallo della ferrovia vede sol un supermercato) e nessun negozio di quartiere. Il progetto accentua questa situazione, rendendo la zona sempre più un quartiere "dormitorio". Ci voglio servizi a ovest, che è molto più carente rispetto alla zona est. Ci vogliono, a ovest, servizi di quartiere (negozi di tutti i generi, centri sportivi, chiese, scuole.
- Non si parla mai di ferrovia. Progetti immensi lungo una linea ferroviaria maltrattata da chiunque, servono i treni sulla ferrovia, prima di tutto, poi si penserà al resto, invece l'unico scopo del progetto è quello di nascondere la ferrovia
- Sembra un elemento troppo a sé stante rispetto alla città costruita
- Non mi piace perché persegue la logica degli ultimi decenni: consumo di suolo e elevate cubature di cls.
- Nel complesso mi piace.
- Sono stati considerate le abitudini di chi vive nelle zone limitrofe?
- Si parla di "inclusione" ma si "isola" il progetto in maniera definita dal contorno
- Sbagliato mischiare abitazioni-negozi-uffici.
- Non sono felice di avere residenze per studenti.
- Mi aspettavo un'area più ampia dedicata al parco.
- Mi piace ma: 1) il progetto deve essere più parco e meno giardinetto 2) limitare la proliferazione di edifici, sviluppandone pochi in altezza 3) rivedere i collegamenti tra M3 e stazione (non oggetto diretto del masterplan) 4) potenziare i mezzi di trasporto al futuro parco, le attuali frequenze di 65 e 77 non bastano (non oggetto diretto del masterplan).
- Ritengo sia un progetto avvincente, ma lo renderei unico aumentando lo spazio verde e alzando i palazzi/grattacieli.
- Troppe poche aree verdi. Il bando parlava del 50% e questo piano ha esattamente il 50% di aree verdi. Alzare i palazzi per dare maggior continuità allo skyline della torre A2A avrebbe consentito di destinare più spazio verde ai cittadini.
- Molto rigido nell'impianto urbanistico.
- Non si capisce. comunicazione errata.
- Essendo un progetto non definitivo spero in qualche variazione oltre al fatto che speravo in una maggior tutela dello spazio verde.
- Mi piace, mi sarebbe piaciuto vedere uno spazio verde più esteso.
- Prima lo devo vedere.
- Migliorabile il rapporto tra costruito e spazi aperti, con maggior interrelazione.

- Ci sono dei cortocircuiti tra contenuti teorici e scelte progettuali.
- Mi piace se si innesta in un reticolo di connessioni con l'ambiente circostante, ad esempio con una rete di ciclabili che portano in tutta la zona 5 e 4.
- Mi piace, ma vorrei più verde.
- Giudizio misto.
- Idea in linea con l'immagine che vuole assumere Milano. Mi preoccupa l'impatto socio-territoriale dell'intervento, per il rischio di produrre gentrificazione e quindi espulsione di abitanti in zone ancor più marginali.
- Trovo che si sia legittimato un furto di città pubblica con la cessione ad FS e addirittura la regia di COIMA di una rilevante porzione della città. discorso valido per tutti gli scali a bando.
- Il Masterplan e la documentazione disponibile è generica e incompleta.
- Il concept dialoga poco con il tessuto urbano circostante.
- Interessante nell'aspetto ecologico – ambientale.
- Troppe parole inutili.
- Mi piace ma non particolarmente innovativo.
- Avrei preferito più verde.
- Dovrei approfondire ma i concetti sono condivisibili.
- Tutto troppo concept. Ad oggi aria fritta.
- Concept molto moderno. La stazione scalo romana però avrebbe dovuto essere interrata.
- Punto C sbagliato. Le residenze per studenti non riqualificheranno area.
- È interessante ma mia avrei aspettata più verde più prati. Spero che gli edifici che costruiranno non costruiranno la vista da corso Lodi verso direzioni e Ripamonti dove ora c'è una bella apertura e tramonti molto affascinanti
- Vivo a Sta Giulia Rogoredo per cui vedremo, magari qui va meglio....
- Non ho ancora un'opinione precisa, ma il progetto mi piace, spero molto nel verde e mi preoccupa la torre di A2A, l'avrei messa più verso tipa monti e non su piazzale Lodi perché toglierà luce, mentre dove c'è il vecchio consorzio agrario non da fastidio a nessuno.
- Mi piace molto, ma avrei preferito due centralità più dense e puntuali ai due lati estremi e un parco più grande al centro.
- Non dipende certo da voi, a questo punto, ma un bel parco sarebbe stato sufficiente. Milano è piena di abitazioni vuote, edifici da riqualificare, uffici disabitati. Non abbiamo bisogno di altre costruzioni.
- Il concept sembra interessante ma i dettagli e l'esecuzione faranno la differenza.
- Sono tutti punti molto condivisibili ma necessitano maggiori spiegazioni.
- Gli edifici così come sono distribuiti non creano inclusione e non ricuciono, ma creano una cesura tra l'esterno dell'area e l'interno.
- Meno edifici e più verde.
- È un progetto BRUTTO che non risolve moltissime problematiche, creandone di nuove.
- Il verde pubblico fruibile è troppo poco rispetto all'area da recuperare.
- Come verranno eseguiti questi punti? Si tratta di un elenco piuttosto sterile e ricco di paroloni.
- Mi piace ma vorrei un collegamento progettuale con area sud Milano
- Slogan.
- Giudizio medio: molta retorica sull'uso della parola inclusione. Il parco è ovviamente aperto a tutti, ci mancherebbe, andrà reso ospitale oltre che "selvaggio". La connessione tra parco e "eco-zones" sembra assente, le ecozones (soprattutto in assenza di high line) rischiano di essere isolate, credo che andrebbero incluse meglio nel progetto del parco. Le vedo a rischio recinzione.
- Mi piace moltissimo ma ho delle riserve sulle zone umide.
- Buon punto di partenza rispetto al degrado di oggi ma è necessario un parco più grande di quello ipotizzato e più inclusivo, ovvero che sia più accessibile e visibile dai quartieri oggi esistenti, invece con questo progetto sembra essere esclusivo soltanto dei nuovi building in quanto circondato da questi.
- Please, skyscrapers. tall skyscrapers with nice building envelopes.
- Va interrato l'intero tratto di ferrovia.
- Mi sarei aspettato più verde.
- Troppi pochi alberi a fusto alto.
- Non mi sembra nulla di particolare né differente da altri sviluppi immobiliari. Il valore aggiunto del parco è un semplice obbligo. Non c'è progetto dello spazio pubblico. Le volumetrie riposte sono notevoli. Attualmente il progetto è uno slogan privo di contenuto. È stato rispettato quanto richiesto da accordo e PGT. Un privato così potente deve offrire un livello di progetto dello spazio pubblico degno della zona in cui si inserisce e della città che sta lasciando che si riempiano preziosi spazi liberi con edifici enormi senza una programmazione di crescita reale. Siamo sempre al limite della speculazione edilizia che si usa chiamare oggi "rigenerazione urbana".
- È solo retorica, una maschera per coprire e non si capisce perché nascondere i legittimi contenuti formali tecnici ed economici del progetto.
- Vorrei più aree verdi.
- Sembra quasi un'inclusione interna allo Scalo con qualche spunto di connessione e inclusione dello Scalo con la cittadinanza e le aree limitrofe.
- Mi piacerebbe molto ma non ho nessuna fiducia sul reale sviluppo di queste peculiarità.
- Mi piace abbastanza, alcuni punti li trovo poco chiari nel programma.
- Troppi edifici e poco verde profondo.
- I palazzi sono troppi e troppo alti! da fuori nessuno può capire che c'è un parco.
- Mi sembrano più che altro slogan poco riconducibili al progetto.
- I cinque elementi caratterizzanti sono solo teorici e poco veritieri.
- Interessante ma è troppo: fondamentale ridurre le aree destinate ad uso uffici e commerciali per i quali c'è già vasta offerta in città (soprattutto NON dedicarvi interi palazzi) a favore di un incremento dell'area destinata a parco
- Mi piace, ma non è completamente realizzato.
- Tenere connessi quartieri prima isolati significa dare una mixité agli abitanti, di mischiare i redditi alti del centro con quelli bassi della periferia sud, non è solo una questione di connessioni e di tessuto urbano, la ricucitura è un fatto socioeconomico va progettato e comunicato meglio.
- Non vedo integrazione tra gli uffici di corso Lodi e il lontano parco di fronte a Prada.
- A parole molto importante ma non mi pare che il progetto risponda a questi valori
- Mi piace, ma sono preoccupata che possa diventare una zona degradata dopo le olimpiadi.
- Carente di carattere e non dialoga con la città, non sfrutta

la ferrovia creando/imponendo una nuova stazione sotto il ponte di via Ripamonti.

- Buono, forse necessita di qualche cambiamento per consentire una più facile inclusione con le aree adiacenti.
- Concetto fumoso. Il parco è troppo piccolo.
- Non vedo una grande ricucitura in quanto mi pare che il progetto sia molto chiuso su se stesso.
- Bello, ma potrebbe essere migliorato.
- Il progetto NON sviluppa il concetto indicato.
- Trovo assolutamente troppo alti i palazzi e le torri che non consentirebbero di vedere il parco.
- La destinazione degli spazi pubblici e culturali dovrà essere costruita e condivisa dalle associazioni e popolazione dei municipi interessati ma utile a tutta la città
- Trovo la domanda faziosa.
- Bello ma con problemi di sostenibilità
- Non mi piace perché questo "inserimento" nuovo sembra una grande nave arenata / incagliatasi.
- Vorrei conoscere le cubature degli immobili.
- Sono tutte buone premesse ma devono atterrare.
- OK su a+b+c NON evidenti d+e.
- Li condivido tutti, ma la definizione del masterplan mi sembra non riesca a declinarli tutti.
- Abitando vicino avrei un muro di abitazioni davanti.
- Mi piace, ma poteva essere sviluppato più in altezza, lasciando maggiori aree verdi. Inoltre deve essere migliorato il collegamento con la fermata della stazione di Porta Romana.
- Manca un impulso allo sviluppo di ricerca e imprenditorialità, criteri che hanno fatto grande Milano e di cui oggi c'è molto bisogno.
- Un tema importante ritengo sia che il progetto non divenga un "sito specchio" solo per una patina internazionale, ma che realmente vada a riqualificare efficacemente la città e il quartiere, non che diventi una iniziativa fine a se stessa.
- I principi affermati sono buoni, ma la realizzazione non è coerente. poco verde, molto cemento, edifici troppo alti, ecc.
- Poco verde, troppo cemento, zero spazio per bambini, troppi palazzoni.
- Mi piace, è moderno, sostenibile e di vocazione internazionale ma non tiene conto di come Milano viene realmente vissuta e amministrata. Il richiamo rurale, se non gestito correttamente nella sua quotidianità, rischia di diventare degrado urbano.
- Appoggio residenze se limitate ad uso studenti.
- Vorrei più spazi dedicati al verde.
- Non mi piace. Si crea bellezza e riqualificazione, togliendo degrado, solo facendo cose belle (vedasi Garibaldi o Citylife, da cui questo progetto è lontanissimo).
- Mi piace, è sostenibile e in linea con una vocazione condivisibile (moderno e internazionale sono termini retorici. Milano ha una sua vocazione. Punto).
- L'impressione è che la rete di connessioni si fermi proprio a Scalo Romana, lasciando la zona a sud di quest'area (Vigentino, via Quaranta, Antonini) completamente al di fuori di qualsiasi ipotesi di inclusione e connessione.
- Non mi piace, c'è poco verde e la linea ferroviaria andrebbe interrata.
- Si potrebbe fare di più soprattutto infrastrutture.
- Troppa percentuale di nuove costruzioni rispetto ad area verde.
- Mi piace ma non è un quartiere, la parte nord sarà il completamente della zona più centrale di Milano, la

parte sud sarà l'inizio della periferia. Ma almeno potremo scavalcare facilmente i binari.

- In che lingua scrivete?
- Il verde proposto è poco fruibile, molto antropizzato e insufficiente in confronto ai mc da costruire.
- NON MI PIACE. Ma chi dovevamo includere quando abbiamo messo a nuovo Garibaldi e Citylife? Sono state semplicemente fatte delle riqualificazioni di alto livello, che hanno funzionato. Perché qui dobbiamo fare qualcosa di diverso in stile quartiere Santa Giulia? Iniziamo col riqualificare bene la zona come fatto in Garibaldi, e l'inclusione verrà da sé.
- Non l'avrei disegnato così settorializzato.
- Ovviamente mi piace ma dipende dai dettagli di come viene fatto.

12.

DISTRIBUZIONE COMPLESSIVA DELLE FUNZIONI E RAPPORTO CON IL CONTESTO

La rigenerazione dell'asse ferroviario dà vita – nel cuore dello Scalo – a un grande parco, libero e aperto a tutti, e a ulteriori spazi pubblici che costituiscono luoghi di nuova socialità (verde + spazi pubblici per oltre il 50 % della superficie dell'area).

Intorno al parco si sviluppa un mix di funzioni che distribuisce:

- **una residenza diffusa a nord, sud e ovest in continuità con il tessuto urbano consolidato e vicino agli assi viari esistenti, tra cui si colloca in via temporanea il Villaggio Olimpico (sud-ovest) che diventerà uno studentato,**
- **un nuovo distretto dedicato al terziario a est, prospiciente l'area di piazzale Lodi e di via Brembo.**

Il progetto prevede un sistema di spazi pubblici diffusi in rapporto al contesto esistente.

Cosa pensi di questa impostazione generale?

- Il distretto dedicato al terziario si sviluppa in gran parte lungo corso Lodi dove, dall'altra parte del corso, a pochi metri di distanza, ci sono residenze private che verranno "soffocate" dalle altezze proposte per i nuovi uffici. Se così, questo non è affatto rispettoso del contesto attuale, come invece dichiarato essere l'obiettivo del masterplan, in quanto va a limitare pesantemente la vista che ora si gode da quelle abitazioni. Sostituire la vista di un tramonto con il retro dei nuovi edifici terziari non arricchirà quelle abitazioni ma anzi le impoverirà. Spero quindi che vengano presi in considerazione anche i diritti dei residenti di corso Lodi e Via Brembo.
- Non mi convince lo spazio centrale non presidiato.
- Ho forti perplessità sull'altezza degli edifici ad uso uffici, identificati con la lettera A nella planimetria generale sopra riportata. In particolare l'edificio più prossimo a Piazzale Lodi che dall'angolo della medesima piazza si estende lungo Corso Lodi. Avrei preferito 2 edifici più bassi e quindi meno impattanti dal punto di vista visivo. Abito in Via Brembo, in prossimità di Corso Lodi, e un palazzo così alto (almeno da quanto ho potuto capire dai rendering) lo considero non gradevole da vedere.
- Vorrei meglio capire in cosa consiste il distretto dedicato al terziario est, prospiciente all'area di piazzale Lodi e di via Brembo.
- Diminuire numero edifici a favore del verde. Troppo cemento.
- Mi piace, ho solo paura che l'utenza (extracomunitari\spacciatori) possa rovinare il progetto e far retrocedere ancora la zona.
- Al posto dello studentato, nidi, materne, case per i cittadini meno abbienti, più sicurezza visto che si parla di parco libero e aperto a tutti potrebbe finire come a City Life, oramai estremamente poco sicura o come i parchi cittadini, quali Pagano o Sempione che sfuggono da qualunque controllo.
- Avrei preferito un parco più esteso e meno edifici.
- L'impostazione di base mi sembra adatta ma preferirei uno sviluppo in altezza degli edifici in modo da allargare il parco pubblico.
- Troppo poco verde rispetto il costruito.
- Da verificare.
- L'impostazione è perfetta, ma manca il dettaglio importante di come si relazioni il masterplan con lo sviluppo previsto dalla torre di A2A e dalle strade coinvolte.
- Trovo questa impostazione del tutto inadeguata rispetto alle esigenze di rigenerazione del contesto urbano e di valorizzazione ambientale dell'area dello scalo.
- Dal progetto non si capisce se ci saranno bagni pubblici.
- Preferirei una maggior percentuale di superficie dedicata al verde ed allo spazio pubblico, pur mantenendo inalterata la cubatura edificabile mediante un maggior sviluppo in altezza degli edifici. Si otterrebbe anche un miglior dialogo con la torre di A2A.
- Il parco, pur essendo di circa 90 mila metri quadri, sembra veramente troppo piccolo: bisogna alzare gli edifici costruiti attorno lasciando maggiore spazio al parco! Anche perché: le grandi riqualificazioni (quelle riuscite) che hanno interessato Milano negli ultimi anni hanno previsto la costruzione di gruppi di grattacieli, come in Garibaldi o Citylife. Qui invece ci sarà solo la torre A2A. Gli altri edifici bassi rischiano di essere così totalmente anonimi, mentre più grattacieli avrebbero certamente caratterizzato e valorizzato enormemente di più l'area, rilanciandola nella sua riqualificazione. Tra l'altro la torre A2A rimarrebbe da sola a sveltare nell'area, e si sa bene che questi edifici così alti hanno bisogno, per essere valorizzati, di altri affianco di simile altezza.
- Questo progetto così rischia di assomigliare a riqualificazioni poco riuscite di Milano, come quella del quartiere Santa Giulia.
- Non mi piace perché il progetto frammenta lo spazio e il verde centrale è un fazzoletto.
- Avrei evitato edifici commerciali e per il terziario, limitando il residenziale a quello sociale.
- L'area dedicata al terziario poteva essere ridotta, non sono certa verrà tutta utilizzata.
- Basta che non porti via parcheggi dei residenti.
- Avrei mischiato residenziale e commerciale. In Ripamonti solo alloggi per studenti dove ce ne sono anche troppi
- Non ripetere stesso errore di city life in cui vi è solo cemento e il verde è una parvenza.
- Avrei esteso il tutto ad aree verdi.
- Il distretto dedicato al terziario è inutile. Sarebbe stato meglio parco o funzioni sociali anche lì.
- La cosa importante è che le attività commerciali/servizi circostanti non siano solo per ricchi, dando vita al fenomeno della gentrification. Vedi la palestra Virgin al posto del Maestoso.
- L'impostazione proposta potrebbe essere adatta per lo scalo ma sarà anche importante che i nuovi spazi privati abbiano altezze tali da non occultare l'attuale vista di cui si gode dai condomini più alti della parte iniziale di via Brembo al fine di non depauperarne il relativo valore e pregio.
- Meglio edifici polifunzionali con commercio + servizi alla collettività al Piano Terra (max. Primo Piano) e uffici + residenza ed altre attività ad essa compatibili presso i livelli superiori. Da preferire la tipologia edilizia a corte.
- Si costruisce molto in zona Lodi (peraltro mancando di integrare le stazioni del passante con la metropolitana) e da Ripamonti a Lodi non c'è alcun servizio di collegamento

leggero con la metro/passante.

- È una buona impostazione. Andrebbe però rivista l'area di via Brembo, ad oggi non certamente sicura.
- Non mi è chiaro quanti nuovi spazi residenziali di pregio (no studentato) vi saranno.
- Aumenterei il verde al 70 per cento.
- Bisognava fare di più per il verde, almeno il 70 % concentrando le volumetrie su edifici a torre.
- Non ho capito l'altezza dei palazzi Lodi Brembo.
- Attraversamento Viale Isonzo?
- Non sono certa della necessità di un nuovo distretto dedicato al terziario
- Avrei dedicato maggiore spazio al verde.
- Non vorrei lo studentato.
- Risulta molto scomoda la collocazione dello studentato a ovest, molto più distante dalla metro, sapendo che sono proprio gli studenti a utilizzare maggiormente la metropolitana perché non dispongono di mezzi privati.
- Credo che una maggiore concentrazione dell'edificio lascerebbe maggior spazio alle aree a parco.
- Diventerà una piazza di e un giardino di spaccio a causa dell'incuria e della mancanza di controlli, come succede in quasi tutti i parchi pubblici.
- Servirebbe un rendering più chiaro.
- Importante che ci siano attività commerciali come negozi.
- Il parco è piccolo altro che grande.
- Bella l'idea. Ma che non diventi una stazione troppo invadente. Ho visto troppe pensiline e coperture.
- Mi piace ma ho paura che sia stato dedicato poco spazio al verde pubblico. Fate meno edifici e più alberi e natura.
- A livello planimetrico i blocchi si risolvono in maniera troppo rigida e ripetitiva e nella zona ad est risultano deboli e semplicemente generati negli spazi di risulta dati dagli incroci dei percorsi.
- Avrei preferito una distribuzione del verde in tre segmenti più piccoli intervallati dal costruito.
- Sulla carta mi sembra che si armonizzi in modo efficace con il contesto urbano in cui andrà ad inserirsi.
- Ritengo che sia stato dato troppo spazio ad edifici privati di utilizzo residenziale ed uffici; essendo un'area pubblica della città mi sarei aspettata maggiore spazio al verde (prato vivibile), edifici con utilità pubblica (teatro, piscina, cinema, auditorium, scuola, esercizi commerciali) ed in generale luoghi di aggregazione pubblica di cui si sente un gran bisogno oggi più che mai e che mancano nella zona sud di Milano.
- Banale, sciatta, sembra un PRU anni'90 stile il vicino ex- OM, non degna di una città europea del 21esimo secolo.
- Mi piacerebbe rimanesse più verde.
- Schema troppo rigido.
- Sensata, ma si va a perdere la Casa Rossa e il dormitorio di viale Isonzo. Sono tanti posti letto per i senzatetto cancellati e non si è sentito parlare di alternative.
- Il 50 % di aree verdi non è sufficiente.
- Sarebbe stato meglio costruire più in altezza e lasciare maggiore spazio al verde
- Mi auguro si ponga attenzione alle barriere architettoniche a partire dalla pavimentazione che dovrebbe essere comoda anche per chi usa la sedia a rotelle, stampelle, non vendenti, anziani, ecc.
- Perché non sfruttare maggiormente gli spazi in verticale con edifici più alti a vantaggio di maggior area verde?
- Avrei messo più verde.
- Zona 5 non ha bisogno di un nuovo distretto terziario - di

spazi verdi si.

- Credo sia molto importante che nessuna realtà sociale della zona debba essere danneggiata da tale progetto.
- L'importante è che le realtà sociali della zona, che funzionano, non vengano chiuse.
- Va coinvolta maggiormente la via Marco D'Agate invece di privilegiare le zone che sono già integrate e sviluppate.
- *** Commento rimosso per linguaggio scurrile ***
- Dovrebbe esserci 65-80% di spazi verdi e pubblici elemento indispensabile per Milano e il quartiere.
- Avrei preferito che gli edifici fossero disposti più in altezza e non in orizzontale, lasciando quindi più spazio per le aree pedonali e verdi.
- La percentuale di spazio verde dovrebbe essere più alto.
- Ottimo progetto ma da non trascurare la futura manutenzione e sicurezza di un'area così vasta.
- Più verde sviluppando in altezza.
- Lo studentato ha senso nell'ottica della presenza di poli universitari vicini, ma l'unico è la nuova sede della Bocconi (notoriamente frequentato da studenti abbienti in cui i genitori non si sognerebbero minimamente di mandarci i propri figli). Forse, oltre a studentato si deve pensare ad affitti o vendita e privati, che potrebbero pensare di acquistare eventuali proprietà già adesso e ne potrebbero godere dopo le Olimpiadi. Questo sarebbe un gran sostegno economico per il progetto (visone win win).
- A Milano sono nata, da 4 nonni milanesi. Quella che vuole costruire questa giunta non è la mia Milano.
- Molto fumo e poco arrosto. In primis si dovrebbe aumentare lo spazio dedicato al verde, prevedendo la concentrazione delle volumetrie in altezza.
- È necessario porre attenzione all'architettura, affinché sia congrua con quella già presente.
- Mi piace ma mi pare ci sia tanto cemento.
- Parco troppo piccolo e senza alcun disegno, non si capisce come fruire delle fasce di rispetto della ferrovia.
- I principi sono molto generici e non diversi da tutti gli altri progetti che in genere prevedono 1/3 verde, 1/3 residenziale, 1/3 uffici.
- Cercare di colmare le carenze o assenze di strutture dei 2 municipi (il iv ed il v)
- Il parco sarà aperto 24h su 24 o come tutti gli altri recintato e aperto ad orari? Quale sarà la volumetria e l'altezza degli edifici in funzione delle varie sotto aree?
- Poteva essere l'occasione di eliminare una cesura urbana: ma interrare la ferrovia costa troppo alla speculazione. La nuova isola privata non ricuce.
- Ottima l'impostazione, occorre pianificare da subito quello che sarà il sistema di trasporti che nei prossimi 10 anni dovrà sostenere questo importante cambiamento verso l'area sud riqualificando periferia ed abilitando un modo di vivere la città diverso (es. estensione linea metro).
- Il Distretto Lodi dedicato al terziario risulta eccessivamente edificato sia in termini di numero di edifici che di relative dimensioni (superfici e altezze). Considerando che l'accesso a est è uno dei principali accessi al Parco Romana (data l'adiacenza a Metro e Stazione Ferroviaria) necessiterebbe di un'apertura maggiore tale da consentire una visuale di insieme di tutto il Parco (valorizzando la linearità del territorio su cui si sviluppa). Dovrebbe invogliare tutta la cittadinanza, non solo quella che vive e lavora nell'area, ad entrare e vivere il Parco usufruendo di ampi spazi verdi e di facilities volte alla socialità e al benessere pubblico.
- Preferirei l'area residenziale verso P.le Lodi- via Brembo ed

- il terziario verso Ripamonti dove già ci sono altri palazzi di uffici.
- È banale...studiatevi il Beruto!!
 - Avrei preferito pochi palazzi ma alti e più verde.
 - Sarebbero meglio meno palazzi più alti per consumare meno il suolo e lasciare più spazio alla natura.
 - Non si capisce se e come la ferrovia viene interrata anche verso sud dopo corso Lodi.
 - Trovo il rapporto verde spazi pubblici sbilanciato. Ci vorrebbe più verde.
 - L'area parco doveva essere maggiore.
 - Eccessivo consumo di suolo, avrei destinato il terreno interamente o quasi interamente a parco evitando il cumulo studentato distretto terziario - valutazione estetica impossibile in assenza di rendering, il tessuto urbano intorno è già piuttosto disgregato e sono stati realizzati in maniera casuale edifici anche molto brutti (residenza studentesca su via Isonzo, con vistosi problemi di inquinamento luminoso).
 - Il villaggio olimpico dovrebbe essere dedicato a residenza sociale per i giovani. Da quanto si vede attualmente solo 25% è per residenza sociale.
 - Insufficiente raccordo tra stazione S9 e M3.
 - Come progetto sembra ambizioso.
 - Avrei preferito ancora più spazio verde visto che la zona è sprovvista di grandi aree verdi.
 - Ottima impostazione, salvo che per la torre di A2A, che non ha alcuna coerenza con l'ambiente circostante.
 - La zona, soprattutto verso ovest, ha bisogno di negozi, non di studentati (che sono già tanti).
 - Il capolinea dei filobus è in mezzo alla strada, la fermata S di Porta Romana continua a restare dove non deve, cioè sotto un ponte marcio e lontano dalla metropolitana. Lo spazio andava usato per un capolinea filoviario serio, una fermata S (possibilmente chiamata Isonzo e non Lodi, visto che la rete S già serve Lodi come città), e un interscambio decente con la metropolitana. È inutile blaterare di ambientalismo se poi si continua a far di tutto per impedire il radicamento dell'uso del trasporto pubblico nella popolazione.
 - Credo che si debbano rivedere gli edifici lato Corso Lodi angolo Via Brembo, molto impattanti per il contesto e la piazza. Propongo di valutare un'altezza ridotta di tali edifici o meglio uno spostamento più interno. Il resto ok.
 - Tutto il cemento grava su piazza Lodi e vie limitrofe, sproporzione della distribuzione delle cubature, zona già congestionata dal traffico.
 - Mi sembra adatta. Cercherei di sviluppare una parte dedicata ai servizi per il quartiere (città in 15 min) e più co-housing.
 - A sé stanti contesto e funzione ci stanno ma, ripeto, andrebbero ridotte alla metà le cubature di cls.
 - Avrei preferito più aree verdi e uno sviluppo maggiormente verticale.
 - Tutto bello, mi ripeto: non desidero avere masse di studenti.
 - La distribuzione funziona, aggiungerei spazi all'aperto per aggregazione sociale come un teatro all'aperto. Interpretare l'evocazione di alcuni edifici come colline, consolidando la percezione di paesaggio naturale, questa sensazione potrebbe essere rafforzato dalla presenza di luoghi pubblici sulla parte più alta di alcuni edifici del progetto Parco Romana arricchendo l'esperienza paesaggistica con punti di vista significative e viste panoramiche.
 - Si potrebbero aumentare gli spazi verdi e alzare i palazzi/grattacieli.
 - Abbiamo proposto una quantità sicuramente doppia di verde con un vero parco.
 - Saremmo più felici di lasciare più spazio verde/parco.
 - Soprattutto a Sud, dell'area interessata, ci sono parecchi edifici industriali abbandonati (via Ortles, via Romilli, via Marco D'Agrate e via Quaranta) che potrebbero essere riqualificati per il settore terziario. Questo lascerebbe più spazio al verde urbano e sarebbe uno stimolo alla riqualifica della zona.
 - Meno edifici di medie dimensioni e più torri alte stile city life / porta nuova.
 - Mi piace molto che ci sia lo spazio verde.
 - Necessaria una maggior diversificazione delle funzioni.
 - Non mi convince la distanza fisica tra studentato (perciò utenti che sano i mezzi pubblici) e la distanza con le principali fermate dei mezzi pubblici.
 - Non abbiamo bisogno di un grattacielo enorme.
 - Maggiore interrimento dei binari.
 - Le residenze mi paiono molto quadrate, con uno stile freddo e poco adatto alla ns città. insomma, sono proprio bruttine.
 - Mi preoccupa il numero dei piani dei palazzi di residenza.
 - Svilupperei la parte di parco.
 - Terziario e residenza diffusa dovrebbero essere a loro volta mixati.
 - Non c'è alcun bisogno di nuove volumetrie, specie di edilizia libera.
 - Mancano elementi quantitativi (n residenti, n uffici, n parcheggi etc).
 - Mi sembra mancare una modalità di accesso carraio con spazio parcheggi interrati.
 - Auspicio piani terra maggiormente permeabili anche nelle zone più residenziali.
 - Mi aspetterei di capire come si conetterà a Piazza Trento e il senso del grattacielo A2A.
 - La zona è già densamente popolata e molto frequentata per il grande passaggio dai comuni limitrofi. L'ideale è un polmone verde che porti rilassatezza e non vada ad aumentare l'affluenza di gente.
 - Si potevano sviluppare di più le altezze degli edifici e destinare più del 50% a verde, mi pare un po' poco.
 - Aumenterei l'area verde del parco.
 - Parco piccolo, binari da interrare completamente lungo tutto lo Scalo, edifici da fare più alti in stile grattacielo per liberare spazio per il parco!
 - Non mi sembra si possa parlare di un grande parco. Lo spazio verde calpestabile è abbastanza limitato. Sicuramente è un abbellimento dello scalo rispetto alla situazione attuale.
 - L'impostazione è molto buona ed efficace, ma andrebbe aumentato lo spazio verde sfruttando meglio la verticalità degli edifici.
 - L'impostazione proposta mi sembra interessante per lo Scalo di Porta Romana
 - Il "grande parco" non è così grande e rischia di non essere così lussureggiante come nei rendering.
 - L'importante è che sia un quartiere senza auto. Milano soffre per le troppe auto, le strade sono autostrade e/o parcheggi.
 - Le volumetrie sono troppo basse e diffuse sull'area lasciando poco spazio al verde. Avrei preferito torri che dialogassero con a2a hq e che creassero una centralità più marcata simile a quelle di Citylife e Porta Garibaldi.
 - Vedi risposta precedente.
 - Il distretto terziario, considerando anche Symbiosis a sud del parco, sembra sovradimensionato, si può dedicare un po' di più al verde. La ferrovia va assolutamente interrata

- totalmente per cucire le due parti della città.
- Non capisco come venga calcolato il 50% di superficie dedicato a verde+spazi pubblici (aperti a tutti o alcuni solo a residenti?).
 - Ci sono troppi edifici! era necessario prevederne meno e magari più alti per poter ottenere più spazi verdi.
 - Bene il raddrizzamento della ferrovia, ma la fermata Porta Romana FS dovrebbe essere portata ad ovest di Corso Lodi, per avvicinarla alla fermata della metro
 - Manca una nuova stazione in corrispondenza di Via Ripamonti.
 - In questo progetto ci sono troppe costruzioni, ci aspettavamo molto più verde di così.
 - Il verde pubblico è pensato male.
 - Il verde pubblico fruibile dovrebbe occupare un'area maggiore.
 - L'impostazione generale è interessante, tuttavia la distribuzione degli edifici è troppo "clusterizzata" (quasi solo terziario in piazza Lodi, quasi solo residenziale in via Ripamonti). Una soluzione "ibrida" simil zona Porta Nuova e CityLife sarebbe più armonico nel complesso.
 - Avrei integrato meglio via Crema e piazza Trento.
 - Bisogna lasciare più verde. Meno edifici e più alti se serve, ma non si può ridurre il parco semplicemente allo spazio di fronte a Fondazione Prada.
 - Non capisco perché non si interra la ferrovia e non si costruisce una stazione collegata con MM.
 - Eccesso di costruito.
 - Impostazione chiara, morfologia dei lotti migliorabile. Le "corti aperte" delle residenze e degli uffici" (che ricordano i PRU tipo vicina area ex OM) andrebbero riviste. Sono spazi pubblici o privati? aperti o recintati? come contribuiscono alla connessione con le eco-zone?
 - Inserirei delle aree sportive (Campo di basket, calcetto, Calisthenics ecc.).
 - La superficie a verde è troppo poca.
 - Verde da reimpostare per renderlo maggiormente fruibile.
 - È necessario che il parco sia più grande e accessibile e che vengano forniti servizi di prossimità soprattutto per la zona a sud, dato che oggi poco disponibili, soprattutto negli isolati compresi tra via Benaco e via Ripamonti.
 - Please, SKYSCRAPERS, no bullshit. Tall skyscrapers with nice building envelopes.
 - Temo diventi come il boschetto della droga di Rogoredo.
 - Bello ma ci vogliono più alberi.
 - Creerei meno uffici e spazi pubblici e più residenze private a edilizia libera e convenzionata.
 - L'impostazione di massima mi sembra corretta l'attenzione agli spazi pubblici molto ridotta. L'investitore deve impegnarsi nel realizzare quanto richiesto dall'accordo di programma (50% di verde) studiando soluzioni innovative e contemporanee negli spazi aperti non negli edifici privati. Che siano a basso impatto per consumi bene ma al pubblico deve arrivare molto di più.
 - Tutto molto frammentato e poco realistico per le reali capacità di gestione e manutenzione di Milano.
 - Non ho capito come viene integrato il contesto dei quartieri intorno allo scalo. le connessioni nord sud sono troppo poche.
 - Buon progetto, ma l'area a parco poteva essere maggiore, sviluppando più in altezza gli edifici.
 - La città si sta svuotando. Le volumetrie destinate a terziario soprattutto rimarranno contenitori vuoti, utili solo per garantire il capitale investito.
 - Meno uffici più spazi commerciali.
 - Vergognosa perché crea una sorta di "Milano 3" in città.
 - Un'area verde di per sé non crea automaticamente nuova socialità. Certo è che la socialità e le relazioni possono essere facilitate dalla conformazione degli spazi ma poi la socialità va facilitata con dei servizi e intenzionalmente con delle figure apposite. Le residenze che tipologie saranno? A canone libero, convenzionato, concordato, sociale?. Cosa vuol dire sistema di spazi pubblici diffusi in rapporto al contesto esistente?
 - Troppo bassa la % a verde pubblico.
 - Vediamo il risultato.
 - palazzi sono troppi e troppo alti, nessuno può capire che c'è un parco.
 - Mi sfugge perché il tratto ferroviario sia coperto nel tratto del parco e non in corrispondenza della residenza verso cui genera la maggiore criticità per rumore polveri ecc.
 - Mi piace sotto vari aspetti (comunicazione nord-sud, est-ovest; la presenza di un parco in una zona poco verde...), l'unico timore è che Corso Lodi, già troppo trafficato, si "sovraccarichi" ulteriormente.
 - Il modello proposto è a mio avviso troppo edificato, mancano corridoi verdi di collegamento con il parco agricolo Milano sud.
 - Occorre avere una traduzione più chiara della dichiarazione di intenti.
 - Troppo terziario, troppa residenza, con volumetrie alte, massicce, che formano una barriera quasi del tutto continua sul perimetro dell'area d'intervento.
 - Concordo con l'impostazione ma limitare l'area destinata al terziario agli edifici su piazza Lodi e lungo l'attraversamento nord-sud, così da ampliare l'area destinata a parco. Bilanciare la necessaria funzione di transito dell'area adiacente a piazzale Lodi con la costruzione del resto dell'area intorno al senso dello "stare" (riposare, sostare) e dell'"abitare". Aggiungere una barriera verde ad alberi lungo tutto il perimetro dello scalo con funzione antirumore e per incrementare la permeabilità del parco con i quartieri circostanti.
 - L'impostazione è interessante, ma si sarebbe potuto fare di più: maggiore area a parco, meno terziario, no edifici completamente commerciali.
 - OK, ma la parte verso Piazza Lodi e Corso Lodi è troppo piena e con edifici troppo alti.
 - Per come è stato disegnato e fotografato dai rendere il parco sembra più un elemento del paesaggio, rischia di essere percepito come lo sfondo di una cartolina di Prada, più che una infrastruttura verde dedicata al benessere delle persone, se fosse un parco con la "regia" di un grande giardino trasmetterebbe più accessibilità.
 - Mi aspettavo che il parco fosse visibile dai vari punti dello scalo, invece non condivido questa distinzione tra nord est di uffici e sud ovest parco/impianti sportivi.
 - L'area verde dovrebbe essere almeno 70%.
 - Il verde è decisamente sottodimensionato e troppo vicino alla ferrovia per cui poco fruibile.
 - Il parco poteva e doveva essere il doppio più grande, recuperando spazio alzando i palazzi in costruzione e creando grattacieli. Questa riqualificazione non creerà attrattiva per la zona, come invece fatto in Garibaldi o Citylife.
 - Avrei preferito più spazio verde e maggior connessione con le aree limitrofe.
 - Concordo in linea di massima con l'alternanza di spazi

pubblici, verde ed edifici, tuttavia ritengo che il verde pubblico dovrebbe meritare maggiore spazio perché la zona presenta poche aree verdi pubbliche. La zona è tra l'altro molto trafficata e inquinata, a causa della circonvallazione (Via Tibaldi e Umbria) e corso Lodi, si sente pertanto l'esigenza di maggiori aree verdi. Mentre non mancano nuovi uffici in costruzione soprattutto nella zona adiacente a Fondazione Prada.

- lo trovo adeguato tranne l'altezza eccessiva degli edifici.
- L'impostazione di massima è comprensibile e condivisibile, sulla base del masterplan, però, il quadrante est risulta eccessivamente affollato.
- Percentuale di verde insufficiente.
- Mi piacerebbe che anche l'area sud-ovest sia sviluppata con attività commerciali come quella a est.
- A parte il verde centrale all'area, quanto concorre al 50% è intercluso dalla nuova edificazione e quindi ben poco percepibile e godibile dalla città a sud di via Lorenzini.
- Mi sembra che il verde pubblico effettivamente utilizzabile sarà dimezzato rispetto a quello indicato sul masterplan.
- Troppe costruzioni sul già affollato piazzale Lodi.
- Mi piace descritta così.
- Realizzazione non è coerente. poco verde, molto cemento, edifici troppo alti, ecc.
- Il parco deve essere aperto e includere le varie costruzioni in modo che chiunque lo possa attraversare in ogni punto si trovi (nord, sud, est, ovest)
- La percezione a colpo d'occhio lascia intuire la volontà di concentrare il verde "ordinato" e la continuità territoriale principalmente sul fronte della proprietà Prada. Tutto il resto viene distribuito sul territorio restante. Comprensibile ma non tanto condivisibile.
- Ok, ma il parco è troppo piccolo. Dovrebbe occupare almeno il 50% della superficie.
- Confermo disaccordo su edifici residenziali, ad eccezione di quelli per studenti
- Bene lo spazio pubblico diffuso, ma di qualità. Bisogna alzare l'altezza degli edifici per costruire meno e liberare spazio al parco. La ferrovia a vista porterà solo degrado, andava interrata molto di più. È inutile far vedere tanti alberi nel render se poi sono alberi che non verranno mai piantati (quelli sulle scale, sui balconi): ci state prendendo in giro con questo finto verde? L'unica cosa verde è il parco. Il resto è cemento!
- Domanda mal posta. Qual è il tema? Le funzioni, i volumi edilizi o lo spazio pubblico? L'impostazione in sé è adatta per qualsiasi luogo da riprogettare, l'importante è l'equilibrio tra le parti. Qui manca un equilibrio tra spazio pubblico e volumi costruiti, eccessivi.
- Il parco è troppo piccolo. Vedo solo cemento cemento e cemento. Edifici troppo bassi per diventare iconici (vedi garibaldi): alzandoli si poteva liberare spazio per il parco!
- Il villaggio olimpico è stato collocato nella posizione più svantaggiata rispetto all'accessibilità al trasporto pubblico su ferro (FS e MM). La trasformazione di tutta la SL del Villaggio Olimpico in studentato è sovradimensionata e sproporzionata rispetto al complesso delle funzioni proposte nello Scalo e probabilmente anche rispetto alla domanda di Residenza Universitaria nell'ambito urbano di riferimento.
- E dei quartieri limitrofi (Ripamonti, Fatima) non se ne parla avrà impatto pesante dal punto di vista del traffico anche questi quartieri privi di servizi (solo team 24) lo scalo si trova in mezzo fra Ripamonti e corso Lodi, sono previsti ponti di collegamento sud nord?

- Spazi verdi troppo piccoli e frammentati.
- Non c'è parco, solo giardinetti condominiali.
- C'è meno verde rispetto al progetto iniziale.
- Troppa residenza e pochi servizi ai cittadini.
- Quello che succede dentro allo scalo deve andare a modificare anche oltre il perimetro dello scalo stesso. Gli alberi devono essere piantati dentro lo scalo ma anche nelle vie tangenti.
- Avrei voluto più verde nel distretto Lodi, e non questa netta separazione tra Nord dove sono previsti solo uffici e sud dove c'è il parco.
- Valorizzare meglio area ovest/Ripamonti.
- Maggiore spazio dedicato al verde pubblico.
- L'idea è ok ma il parco dovrebbe essere più ampio.
- Non è vero che il verde copre il 50%.
- Penso che l'edificazione sia eccessiva rispetto ai fabbisogni dell'area.
- Trovo bellissimo il piano proposto, fondamentale il seminterramento dei binari ferroviari.
- Buona l'impostazione generale, ma non si possono equiparare verde e sazi pubblici. Bisogna fissare una percentuale minima di superficie a verde permeabile e non generico spazi pubblici cementificati.
- Cemento cemento e cemento. Bisogna fare grattacieli e liberare spazio al parco!
- Il villaggio dovrebbe essere più ampio, e poi in mezzo al verde inserire anche una fontana.
- Non mi piace. Guardate le riqualificazioni riuscite, Garibaldi e City Life. Bisogna fare grattacieli per liberare ulteriore spazio al parco che è troppo piccolo. Inoltre i grattacieli sono spesso edifici iconici, che caratterizzano e riqualificano la zona. Cosa sarebbero oggi Garibaldi e Citylife se non si fossero fatti i grattacieli?

13.

IL PARCO PUBBLICO

Grazie all'interramento parziale dei binari (previsto dagli accordi istituzionali), sarà possibile ricucire la storica frattura tra nord e sud dei quartieri intorno allo Scalo Romana. La soluzione ipotizzata dal Masterplan per realizzare questa ricucitura è quella di realizzare un grande parco centrale, accessibile e aperto alla città, che costituisce il cuore dello Scalo rigenerato e ne è il principale elemento di riconnessione.

Cosa pensi di questa soluzione?

- Le dimensioni del parco sono decisamente troppo modeste.
- Non si tiene conto della sicurezza nelle aree verdi.
- Credo che questa sia una descrizione poco veritiera del progetto. Il parco è molto piccolo in una zona della città con grandissima carenza di verde. Mi sarei aspettato un vero parco che andasse dalla direttrice data dall'asse via Crema-via Adamello all'asse di via Modena-via Calabiana, anche a costo di dover aumentare le altezze degli edifici o di concentrarli maggiormente nelle zone est e ovest dell'area. La priorità sarebbe dovuta andare alla realizzazione di un vero parco unitario.
- Di dimensioni maggiori di quelle proposte. Ultimo appunto, l'interramento solo parziale dei binari (100 m) non permette la reale ricucitura urbana di cui si è parlato in fase di presentazione del progetto. Su questo credo che il masterplan non rispetti le indicazioni del bando.
- Mi piace l'idea di un parco unitario ma preferirei uno sviluppo in altezza degli edifici in modo da allargare lo spazio destinato al verde.
- Avrei preferito che la terra di scavo venisse messa ai lati dei binari per tutta la lunghezza del tracciato ferroviario, creando dei bastioni (secondo tradizione milanese). Vista la normativa sulle gallerie, avrei poi coperto in tre punti (sostanzialmente è la collina proposta dal master ma ripetuta anche a est e a ovest).
- Avrei voluto che l'area dedicata al verde fosse superiore, invece si limita minimo del 50%.
- Mi piace l'idea di un parco unitario, ma bisognerebbe prevedere una superficie più estesa, interrando per un tratto più esteso i binari, che rappresentano una cesura da evitare.
- Il parziale interramento non risolve in alcun modo né i problemi di mitigazione del tracciato ferroviario, né quelli della cesura urbana da questo generata. Come in altre occasioni, il verde urbano e lo spazio pubblico svolgono una funzione residuale e non sono adeguatamente valorizzati per la loro multifunzionalità (sociale ed ecologico-ambientale).
- Ottima soluzione ma avrei sfruttato più la verticalità degli edifici per permettere l'esistenza di un parco più grande concentrando il più possibile le costruzioni sul perimetro senza toccare l'interno, tipo il Central Park di New York.
- Bello ma non c'è una toilette in tutto il progetto.
- Tutto perfetto se poi ci sarà cura del verde e controllo del territorio (non piccolo) in modo che non si insedi nessun tipo di criminalità.
- Avrei preferito un parco lineare a ridosso di via Isonzo e una via Brembo più urbana con negozi, spazi commerciali, ecc...
- Il parco non occupa il 50% della superficie come era stato dichiarato. Dovrebbe essere molto più grosso.
- Ok parco unitario ma non campo selvatico.
- Ci arriviamo volando?
- Avrei fatto sì che il parco fosse più grande. Questa zona di Milano ne ha un gran bisogno.
- Mi piace l'idea di un parco unitario con funzioni di ricucitura. Peccato per la puntualità degli scavalchi dovuta alla parzialità della copertura dei binari.
- Vorrei anche aree attrezzate per sport e infanzia e animali (area cani)
- Più verde anche sui lati.
- Doveva occupare più area.
- Avrei interrato una lunghezza maggiore di binari.
- La parte interrata dei binari sarebbe dovuta essere un po' più lunga in modo da rendere ancora più consistenze l'area a verde libero.
- Diventerà una piazza di e un giardino di spaccio a causa dell'incuria e della mancanza di controlli, come succede in quasi tutti i parchi pubblici.
- Necessita la realizzazione di spazi pubblici realmente sfruttabili per un recupero del sociale perso tra i ragazzi, come attualmente è stato eretto l'area concerti da tenere in considerazione 3. per spazio pubblico futuro - area concerti - ritrovo piste pattinaggio, skate, rampe e quant'altro.
- Parco centrale ok, ma questo parco è piccolo. Troppo cemento.
- Va bene la prima. Ci aggiungerei anche un bel lago. Dato che sotto che una fonte di acqua.
- Avrei visto uno specchio d'acqua e torri più alte.
- Allargate la zona verde. L'idea del parco sospeso mi piace.
- Costruzioni solo sul perimetro tutto il resto Verde profondo.
- *** Commento rimosso per linguaggio scurrile ***
- Un parco completamente aperto potrebbe generare problemi di ordine pubblico e sicurezza e potrebbe essere utilizzato da barboni e spacciatori per "bivaccare" e spacciare.
- Mi piace l'idea di un parco unitario, ma ritengo fondamentale una soluzione che mantenga il decoro per evitare situazioni di bivaccamento.
- Mi piace l'idea di un parco unitario ma Riserverei ancora più spazio al verde purché ne sia garantita la tranquillità ed un'adeguata manutenzione.
- Avrei preferito un grande parco su tutta l'area, sviluppando le cubature in verticale per avere oltre il 75% di verde.
- Bene al centro, ma auspicabili altri passaggi.
- Mi piace ma rimane troppo piccolo: avrei preferito palazzi più alti e meno sparsi, lasciando più spazio a un verde reale.
- Abbassare il piano del ferro mi sembra un inutile spreco di energia elettrica; sarebbe meglio alzarlo di 5-7 metri il piano del parco. La collinetta centrale attutirebbe i rumori del traffico di circonvallazione.
- Avrei preferito una superficie più ampia e organica rispetto a quanto evidenziato dal master Plan. Le aree verdi sono meno di quelle che immaginavo mi piace ma avrei preferito un interramento maggiore dei binari, un parco più esteso sfruttando cubatura in altezza.
- Non è un parco ma poco più di un giardino di quartiere - moltissimi spazi sono pertinentziali e quindi non contribuiscono all'idea di grande parco urbano
- Mi piace ma avrei preferito un interramento maggiore dei binari, un parco più esteso sfruttando cubatura in altezza.
- Più verde in percentuale.
- Oltre al parco avrei voluto più spazi verdi parcellizzati e meno costruito.
- *** Commento rimosso per linguaggio scurrile ***

- Avrei voluto un parco più grande e meno edifici in particolare terziario.
- È buona l'idea di interrare i binari del treno, tuttavia andrebbe fatto integralmente lungo tutto lo scalo, anche perché il progetto sarà finito in un futuro dove i treni in città dovrebbero essere integralmente interrati.
- Il progetto di paesaggio è molto povero.
- Ottima l'idea del parco unitario ma mi auguro che sia dato più movimento possibile al terreno per dare senso di varietà e togliere monotonia (un parco piatto è alquanto noioso) e che si inseriscano elementi d'acqua in movimento (non immobili stagni).
- Bene l'idea del parco centrale che dovrebbe essere ampliato facendo sviluppare più in altezza gli edifici. A mio parere deve essere aumentata la lunghezza della parte interrata della ferrovia. Il parco deve essere fruibile e quindi la natura selvaggia non va bene con la fruibilità effettiva del verde.
- Mi piace ma non vedo uno spazio per il mercato della Coldiretti che già è attivo da anni davanti a Prada e non mi è chiaro se ci sono delle ciclabili.
- Penso che il verde sia insufficiente, si parlava di almeno il 70%.
- Mi piace l'idea ma avrei preferito fosse molto più esteso.
- Attenzione solo che non diventi un posto poco sicuro dove si spaccia o cose simili
- Idea buona, ma l'interramento dovrebbe essere più esteso. A City Life è stata fatta una strada interrata timida. Una più capace avrebbe tolto traffico di superficie.
- Municipio V : manca di una fermata metro (corso Lodi è troppo lontana) e manca di piscina comunale e di mercato rionale.
- L'interramento è troppo breve, dovrebbe essere realizzato lungo tutta l'area. Perché non proseguire anche oltre la stazione di Porta Romana collegando il parco Candia e gli spazi verdi di via Longanesi?.
- Giardinetti condominiale e verde decorativo si sposano bene al cemento.
- Va bene così, ma aggiungerei ancora più verde sparso ovunque, anche nelle piazze con dei tratti di Prato. Infondo la piazza è di "passaggio" il prato è sostare, è "vivere" l'ambiente. metterei anche delle panche in legno per sostare.
- Mi piace l'idea del parco, suggerirei di rivedere il concetto di mini-hub ferroviario con l'integrazione di una stazione metropolitana che faciliti l'accesso alla zona sud di Milano, in questo modo lo scalo diventerebbe un HUB verde di sicuro sviluppo.
- Piacevole l'idea del parco unitario al centro, dovrebbe essere tuttavia integrato con ulteriore verde parcellizzato e diffuso su tutta l'area.
- Basta parchi solo per i ricchi!!!
- Un parco così grande andrà reso sicuro, perché non diventi ulteriore causa di degrado.
- Mi piace l'idea di un parco unitario, ma mi preoccupa la sua sicurezza (soprattutto nelle ore serali) e il suo mantenimento.
- Sposterei l'interramento in sostituzione del cavalcavia ferroviario di via Ripamonti
- La porzione di verde dovrebbe essere la chiave di volta di questo intervento. In questo Masterplan vi è una corretta impostazione ma manca il coraggio di far diventare il verde l'elemento principale del progetto.
- Non sono convinto della fruibilità del parco come estremità della campagna che entra in città; punterei ad un parco pubblico curato.
- Mi piace l'idea del parco, ma deve essere ben controllato per evitare bivacchi o attività illecite che spesso trovano terreno fertile in zone come queste.
- I binari dovrebbero essere interrati completamente. Avete mai provato a fare jogging costeggiando una ferrovia?
- D'accordo sul parco unitario, attenzione che non diventi area abbandonata e pericolosa.
- Mi spaventa il parziale interrimento della ferrovia e il parco aperto purtroppo per facilitare brutte frequentazioni.
- Mi piace l'idea di un parco unitario come centro dello sviluppo dell'area e penso che assolve alla funzione di ricucitura dello Scalo, ma sarebbe stato meglio una superficie maggiore.
- Vedi sopra. Unico scopo, nascondere la ferrovia, non far sì che serva a qualcosa
- Trovo il mix adeguato ma noto che gli edifici commerciali hanno uno sviluppo molto orizzontale, rischiando di sottrarre spazio significativo al parco. Privilegerei uno sviluppo orizzontale come fatto in Porta Nuova.
- Guarda caso il verde è solo in una zona proprio davanti alla Fondazione Prada in modo da non interferire per il resto se si toglie la vista agli altri cittadini ... e poi il traffico merci che transiterà dalla stazione di porta romana che peso avrà? insisto e piazza Lodi ipercementificata? piano completamente sproporzionato.
- Il Parco dovrebbe avere un'estensione maggiore.
- Avrei preferito l'interramento integrale dell'asse ferroviario.
- Mi piace l'idea di parco unitario ma la ferrovia va interrata per tutta la tratta interessata.
- Avrei spostato i binari ferroviari più a ridosso possibile a viale Isonzo e realizzato le banchine della fermata Porta Romana (dismettendo poi le vecchie banchine) per facilitare l'interscambio ferrovia/metropolitana/linee filoviarie. Recupererei il vecchio edificio di stazione, destinandolo ad altre funzioni (pubbliche o private).
- Mi piace l'idea di un parco unitario, ma la superficie non mi sembra adeguata, il 50% raggiunto con alberi diffusi tra il cemento non è una buona soluzione.
- Preferisco un costruendo ridotto al 25%, parcellizzato e "isolato" in un parco unitario con "cuore" esteso.
- Bella l'idea del parco, ma non deve sembrare un deserto. Alberi ad alto fusto e variazioni plano-altimetriche sono gradite.
- Ottima idea... in un contesto urbano diverso.
- Condivido in pieno l'idea del parco pubblico, il progetto rimane circondato da strade a due corsie e in due casi anche da quattro corsie più corsia bus e tram. Pensare alla eventuale possibilità di creare una piattaforma pedonale sopraelevata, una piazza sospesa alta 6 o 7 metri che colleghi l'area pedonale di Via Crema superando il traffico di bus, tram e quattro corsie di auto di Via Isonzo e Piazza Trento, arrivando alla zona della torre A2A continuando con la stessa piattaforma sopraelevata che potrebbe facilmente collegarsi con il grande Parco Selvatico rimanendo di fatto alla stessa quota della Foresta Sospesa est-ovest. Inoltre, la piattaforma rialzata potrebbe estendersi fino a superare anche il traffico di Via Brembo concludendosi di fatto nel parcheggio a est della Fondazione Prada, risolvendo la differenza di quote con rampe al 4%. In questo modo si riuscirebbe a collegare il Centro e il Parco Vettabbia senza interruzione di continuità, il che renderebbe il tutto percorribile in bici eliminando tanti incroci rafforzando il collegamento Nord - Sud. In questo modo, inoltre, il progetto del Parco Romana diventa un pretesto per proiettare Milano in un esempio per il ridisegno delle città del futuro dove un nuovo umanesimo

focalizza l'attenzione della città sul ruolo dell'uomo come centro della qualità della vita, in modo che si riappropri degli spazi. Questo concetto si dovrebbe allacciare a una visione più complessiva che dovrebbe includere un collegamento pedonale a est con il Parco Candia e a sua volta con Piazza Insubria fino al progetto del parco della Vittoria e a Ovest collegando l'asse della foresta sospesa con il parco delle memorie industriali fino al Parco Ravizza creando di fatto una cintura circolare pedonale. Sarebbe interessante evitare che questo significativo asse est-ovest non finisca su due arterie di traffico di automobili ma che continuasse verso altri luoghi verdi. In questo modo la città mette al centro l'uomo e la natura elevano il life style dei cittadini e rendendo la città più vivibile.

- Mi piace ma ne avrei messo ancora di più.
- Verde troppo poco e parcellizzato.
- Mi piace l'idea di un parco unitario, ma dovrebbe avere dimensioni maggiori.
- Avrei preferito l'interramento di tutta la ferrovia.
- La zona a sud dell'area coinvolta offre aree di particolare degrado. Specialmente nell'area nelle vicinanze del dormitorio pubblico. Si potrebbe pensare di estendere il parco verso Verso via Calabiana per integrare il parco che fa angolo con viale Ortles (al momento utilizzato solo da vagabondi) inoltre sarebbe da utile pensare ad un'estensione in via Benaco per permettere una pista ciclabile che permetta di arrivare fino al parco della Vettabbia.
- Secondo me si poteva fare uno sforzo e interrare del tutto la ferrovia a partire dal ponte di viale Puglie.
- Mi piace l'idea di un parco per ricucire i quartieri circostanti, ma manca una miglior mediazione tra nord e sud in prossimità del cavalcavia Ripamonti.
- Ottimo il dolphin verde. Pessima la scelta "da cartolina" delle passerelle verdi sospese.
- Area ineditata e verde per mitigare i problemi ambientali di Milano
- Mi piace l'idea di un parco unitario, ma preferirei che i binari siano interrati lungo tutta l'area.
- Maggiore interramento dei binari.
- Avrei preferito un verde fruibile a una passerella iconica ed estetizzante.
- Mi piace l'idea del parco ma mi sarei aspettato una maggior presenza di corsi d'acqua.
- La sera il parco diventa una cesura, le zone in corrispondenza dei binari interrati potrebbero essere più vivaci e attraversabili anche in quella fascia oraria.
- Penso si poteva fare di più. Il parco avrebbe dovuto essere più esteso. A Milano c'è bisogno di verde, soprattutto on questa zona.
- Mi piace l'idea dell'area parco centrale che unisca nord e sud ma la quota di verde e in particolare di verde pubblico potrebbe essere maggiore.
- Mi piacerebbe un parco più ampio.
- Sia il parco unitario che parcellizzato potrebbero essere 2 buone soluzioni. va separata la pastorizia dall'uso pubblico (sterco) così come dai rendering manca un design originale che dia un tocco in più. non si capisce dai rendering se sia solo un pratone o ci sia anche una bella fauna. andrebbe fatto un bel progetto di design del verde e suddivisione degli spazi in modo da avere campi aperti così come passeggiate faunistiche ed il tutto con un disegno armonico. da valutare anche se vale la pena di farlo tutto in pendenza o può avere senso costruire un piano unico o quantomeno una parte centrale piana. non si può giocare a palla sulle pendenze così

come effettuare molte altre attività... (concerti, etc).

- Trovo ottima l'idea del parco unitario. Penso comunque che la ricucitura possa essere ottenuta principalmente grazie ai collegamenti nord-sud, che devono essere comodi e sicuri a tutte le ore. Suggestirei anche di includere collegamenti ciclabili rapidi (in sede propria, non promiscui), da estendere alle vie circostanti riducendo al minimo i punti di conflitto con altri flussi di traffico.
- Ci voleva molto più verde.
- Il parco è piccolo e bisognava fare grattacieli per liberare spazi al parco.
- Dal disegno mi pare che la parte degli edifici vs via grembo abbiamo poco spazio verde verso la strada.
- Sono iniziative ben vendute e pubblicizzate, sembrerebbe tutto molto bello. Come è messo il nostro verde lo si vede ogni giorno. Forse qui, essendo zona abbastanza centrale, credo avrà più attenzione, si avrà più cura.
- L'idea del parco unitario è ottima ma le sue dimensioni potrebbero essere molto più ampie concentrando l'edificazione ai margini.
- L'idea del parco unitario è sicuramente la migliore, ma è comunque troppo piccolo.
- Bene per l'idea di sanare la frattura fra nord e sud dei quartieri.
- Ok il grande parco ma l'idea del bosco non mi convince, se non è fruibile diventa luogo di degrado e separazione.
- L'estensione del parco non è sufficiente.
- Avrei preferito pochi grattacieli e un vero grande parco.
- Non credo che "l'asse" verde possa effettivamente funzionare da elemento di ricucitura in quanto di difficile fruibilità.
- Vorrei un parco unitario più grande. questo è come il parchetto Candia.
- Mi piace l'idea del parco unitario anche se il verde pubblico fruibile dovrebbe occupare un'area maggiore Piazza Trento/ via Crema dovrebbero essere collegate da percorso pedonale a scavalcare il viale Isonzo.
- Mi piace l'idea di un parco unitario ma avrei cercato di renderlo un po' più grande
- Il parco pubblico potrebbe essere ulteriormente ampliato.
- Penso che sviluppando maggiormente in altezza gli edifici (ad esempio del 15%), sarebbe possibile ridurre di 1/6 il consumo di suolo a favore del verde. Ad esempio, rinunciando ai due edifici più bassi sul lato di via Brembo (la cui cubatura andrebbe recuperata aumentando il numero di piani degli altri edifici ad uso uffici), si realizzerebbe un secondo parco in corrispondenza dell'ingresso da via Benaco, a vantaggio anche del lato est dell'area. A mio parere ciò costituirebbe un valore aggiunto anche per l'area orientale destinata a terziario.
- Preferisco un parco più ampio, meno costruzioni ma sviluppate in altezza.
- Please, SKYSCRAPERS, no bullshit. Tall skyscrapers with nice building envelopes.
- Temo diventi come il boschetto della droga di Rogaredo.
- Penso che l'area parco dovrebbe essere più grande, per dare l'occasione di creare uno spazio diverso dagli altri parchetti di Milano. Uno spazio come quelli di Amburgo, o di Londra, dove non arriva il rumore del traffico e ci si riconnette alla wilderness. Gli spazi costruiti devono essere concentrati, non diffusi. Altrimenti replicheremo il Parco delle Industrie dietro via Spadolini, un altro giardino dove all'orizzonte imperano sempre immensi palazzi. La Natura non c'è, è giusto un decoro, non è sicuramente un luogo dove si sentono gli uccelli cantare o l'acqua scorrere. Vv Regent's Park, Hyde

- Park, Victoria's Park in London.
- Parco intercluso solo a favore di apertura visuale per Fondazione Prada.
 - Mi piace l'idea, risolve bene la ricucitura. Trovo assolutamente inutile la foresta sospesa sopra ai binari. Opera costosa che non aggiunge nulla al pubblico ma aumenta il valore degli affacci privati degli edifici prospicienti. Suggestisco di approfondire il progetto del parco lineare al fianco dei binari non interrati al fine di garantire qualità a questo verde pubblico. Il tema è molto interessante quanto delicato. Costruire una via aerea è un gesto sproporzionato. I riferimenti ad altre città sono completamente fuori luogo; i casi citati sono occupazioni di percorsi ferroviari dismessi che hanno lasciato spazio alle green line. Qui la ferrovia rimane e ci cammino sopra. Perché dovrei farlo se ho un parco alberato e disegnato alla base?
 - Il parco centrale per ora non convince, nonostante offra maggiore continuità rispetto al resto che è tutto frammentato.
 - Mi piace l'idea, ma doveva essere più grande l'area a parco.
 - Mi piace molto. È molto importante curare la cucitura con parco Candia.
 - È vergognoso che sia stato suddiviso così a discapito di chi ci abita davanti con palazzi molto alti.
 - Non so se un'area verde, unitaria o diffusa collega i quartieri, mi sembra una questione tecnica urbanistica. Comunque l'obbiettivo ex quello di riparare e rigenerare i legami tra i quartieri, attraverso lo scalo romana, giusto? I binari perché si sotterrano e perché non si tolgono? Per una questione economica? È una scelta sostenibile da un punto di vista ambientale sotterrare i binari?
 - Mi piace il parco pubblico ma lo vorrei più esteso.
 - I palazzi sono troppi e troppo alti, nessuno può capire che c'è un parco.
 - Pare messo lì a solo vantaggio dell'edificio della Fondazione Prada.
 - Mi piace ma l'interramento dei binari dovrebbe essere totale.
 - La parte verde sembra solo uno spazio di risulta tra le costruzioni ed ha obiettivi pretenziosi, poco realizzabili (l'apparato radicale degli alberi da sistemare sulla passerella che copre il nastro ferroviario non avrebbe l'adeguato spazio vitale, poco profondo per alberi di medio-alto fusto).
 - Avrei preferito un maggior tratto di interrimento per la linea ferroviaria: magari più tratti da 99 metri ciascuno.
 - Lo spazio dato al verde è troppo limitato.
 - Idea buona, ma è necessario collegare la via Leo Longanesi al parco previsto e alla via Sannio con dei ponti o dei sottopassi, in modo da ricucire veramente nord e sud.
 - Coprite tutta la ferrovia, sopra realizzate un vero boulevard centrale e ai lati piantate gli alberi. La proposta di fare una sopraelevata alberata non funziona per niente, create un buon luogo pieno di difetti sia nella fruizione che nella costruzione.
 - Mi piace l'idea del parco ma avrei preferito fosse più esteso
 - Ci vuole più verde, meno edifici ma più alti e moderni stile porta nuova, almeno per quelli ad uso ufficio, binari totalmente interrati.
 - Parco troppo piccolo. Bisognava fare meno palazzi, più alti tipo grattacieli, per recuperare spazio per il parco.
 - Avrei preferito un'area verde più estesa.
 - Mi piace il parco unitario ma la presenza di viale Isonzo non ne permette il collegamento con la parte nord della città. Inoltre avrei voluto vedere un collegamento pedonale/ciclabile con il parco delle memorie.
 - Concordo con l'idea del parco unitario, ma avrei preferito una percentuale maggiore di parco rispetto al costruito (cfr commento sulla domanda precedente).
 - Sarebbe molto interessante l'idea di un grande parco pubblico, tuttavia il progetto sembra piuttosto proporre una fascia di collegamento centrale e poi spazi verdi di risulta molto legati agli edifici intorno. La passerella della "foresta sospesa" non dovrebbe essere conteggiata come verde pubblico.
 - Avrei preferito un'estensione del verde maggiore rispetto a quella progettata, cioè molto più grande rispetto al parco Ravizza. Le città verdi del Nordeuropa - Londra, Berlino, Dublino, ecc. - hanno spazi verdi che permettono ai residenti e non di immergersi nel verde senza essere accompagnati dal rombare dei motori.
 - Mi piace l'idea del parco unitario anche se la dimensione rispetto all'area non si può dire generosa visto che è circa quella del vicino Ravizza, cosa si ricuce non è chiaro poiché a ben vedere si può semplicemente scavalcare in un tratto piuttosto limitato l'area dello scalo ma non sembra esserci una partenza e un arrivo.
 - Mi piace il parco e i camminamenti pedonali per connettere sud e nord, mi chiedo se non sia possibile prevedere anche un sottopassaggio per le auto.
 - Il parco doveva essere più esteso e va conteggiato come verde solo laddove vi è terreno senza sotto cemento e senza conteggiare la pseudo foresta sospesa.
 - Parco unitario va bene ma non deve essere separato dalle costruzioni, il parco dovrebbe essere in armonia con strutture più eco sostenibili, ci vorrebbero molti più alberi.
 - La percezione a colpo d'occhio lascia intuire la volontà di concentrare il verde "ordinato" e la continuità territoriale principalmente sul fronte della proprietà Prada. Tutto il resto viene distribuito sul territorio restante. Comprensibile ma non tanto condivisibile.
 - Spero venga rispettato in pulizia ed utilizzo.
 - Questa zona è sprovvista di parchi estesi, tipo il Sempione. Quindi serve un parco grande come il Sempione, tenuto come il Sempione, recuperando spazio alzando l'altezza degli edifici di nuova costruzione.
 - Togliete la parola "grande" quando parlate di questo parco. sappiamo bene che metratura ha il parco Sempione, e come al solito ci devono essere cittadini di serie a con parchi di serie a e cittadini di serie b con parchi di serie b.
 - Il parco è troppo piccolo.
 - L'area verde andrebbe ampliata.
 - Non esiste il parco!
 - Avrei preferito un parco più esteso da est ad ovest.
 - Mi piace l'idea di un parco unitario, ma dovrebbe essere maggiormente esteso ed il fatto di tenerlo allo stato "selvaggio" è troppo ambizioso.
 - Il verde deve essere fruibile, un corridoio ecologico come esercizio di stile serve a poco.
 - Aumentare parco verso ovest con galleria più estesa.
 - Il treno va interrato completamente ci sono molteplici sistemi, anche se più costosi per farlo, anche se viene detto che non è possibile. Le rotaie creano nonostante i passaggi una spaccatura insanabile, degrado, inquinamento ambientale per le residenze lusso, e criminalità.
 - Troppo pochi alberi nel parco.
 - Mi piace l'idea del parco centrale per risolvere l'asse nord-sud, e la passerella verde sopra i binari che permette di connettere l'asse est-ovest. Entrambi li considero elementi imprescindibili del progetto.

- Mi piace l'idea di un parco unitario ma non mi sembra effettivamente realizzata nel Masterplan.
- Mi piace l'idea del parco unitario, sarebbe auspicabile che le aree a verde siano per quanto possibili, naturali e permeabili.
- No. parco troppo piccolo. bisogna fare grattacieli, di modo da liberare ulteriore spazio per il parco e affinché diventino edifici iconici: questo riqualificherebbe la zona come fatto in Garibaldi, non questi edifici insipidi di contorno ad un parco troppo piccolo. questa zona non ha parchi degni di chiamarsi tali! a nord della città parchi di serie a (sempione), a sud della città parchi di serie b per cittadini di serie b.
- Parco troppo piccolo. bisogna costruire grattacieli per liberare ulteriore spazio al parco, e bisogna interrare la ferrovia per tutto lo scalo, perché i binari creano barriere e degrado.

14.

IL DISTRETTO LODI

Coerentemente con il suggerimento delle Linee Guida del concorso, il Masterplan propone di collocare, intorno a una nuova piazza nel Distretto Lodi, il centro dedicato al terziario (uffici, commercio) e ai servizi.

La nuova piazza rappresenta una ricucitura del tessuto urbano rispetto alla cesura dei binari e migliorerà l'accessibilità pubblica del sito grazie alla connessione diretta con la fermata della Metropolitana e con la Stazione ferroviaria di Porta Romana. I nuovi spazi pubblici, aperti ed attrattivi, accoglieranno cittadini, fruitori abituali e visitatori, e rappresenteranno una delle principali porte di accesso al "Parco Romana", ai nuovi percorsi pedonali, ciclabili e di mobilità innovativa.

Quanto pensi che questa soluzione possa contribuire alla riqualificazione dell'area?

- Il progetto è sbilanciato verso il lato nord, e non tiene conto della trasformazione dei quartieri che sono a sud dello stesso, dove sono in via di realizzazione complessi che porteranno grandi numeri di residenti/lavoratori, senza una valutazione dei flussi che si accentreranno comunque corso Lodi e su via Ripamonti
- Come risposto nella Come risposto alla domanda n° 12, sono abbastanza preoccupata che l'area intorno a Piazza Lodi diventi il distretto terziario se questo significa costruire grattacieli o edifici imponenti a ridosso delle abitazioni esistenti. Di aree adibite ad ufficio ne esisteranno già molte e poco distanti nell'area di Symbiosis per cui personalmente non capisco l'utilità di costruirne di nuove e di così vaste proporzioni
- Perché così tanti edifici su asse sud? Meglio dare spazio al verde.
- Paura che il piazzale diventi una zona ad alta congestione, come lo è spesso nelle ore di punta
- Piazza Lodi è, per la sua posizione, il punto di accesso più importante al nuovo distretto. Mi piace il concetto di Distretto Lodi, ma temo, dopo aver visto il Masterplan, che diventi un semplice attraversamento pedonale. Piazza Lodi, e la nuova piazza che verrà, dovrebbero essere studiate

sul modello di Piazza Gae Aulenti, per diventare quello che state dicendo. Al momento Piazza Lodi è una rotonda per automobili. Quanto descritto nel Masterplan non fa minimamente intendere un progetto di sviluppo di questa piazza in linea con quanto si sta dicendo.

- Troppa concentrazione di edifici nella zona MM Lodi
- Considerata la presenza di un museo perché non creare una zona museale completa liberando alcuni palazzi nobiliari come quello in cui è sito il museo del risorgimento?
- Non vedo soluzioni per i parcheggi dei residenti. È un grosso problema
- Ancora con sta mobilità innovativa? x forza in bicicletta ci volete mandare?
- Eccessiva separazione dei servizi e terziario da residenza; tra l'altro, in un tessuto urbano caratterizzato da un complesso e interessante mx funzionale.
- Aiuterà sicuramente a semplificare il passaggio, ma va riqualificata tutta l'area di via Brembo.
- Attualmente il ponte di piazza Lodi sancisce un confine tra zona sicura e meno sicura. Inoltre un parco è certamente un plus se mantenuto e presidiato a dovere.
- Mi piace molto il progetto, sarebbe necessario altresì implementare una congiunzione dal parco Candia al futura piazzale Lodi con abbattimento delle barriere architettoniche, progetto ambizioso che consentirebbe di riqualificare anche tutta la zona limitrofa
- Molto ma serve collegare gli spazi di Symbiosis con metropolitana o altri mezzi a piazzale Lodi. Avete idea di quante persone al giorno percorreranno quello spazio due volte al giorno
- ?
- Diventerà una piazza di e un giardino di spaccio a causa dell'incuria e della mancanza di controlli, come succede in quasi tutti i parchi pubblici
- Tutto va bene, basta che a "giochi finiti" si realizzi quanto decritto prima per i giovani.
- L'impostazione sembra buona ma bisogna evitare che si trasformi in una "Defanse" tipo Parigi.
- Va bene la prima. Ma aggiungerei anche un lago.
- Rivoluzionerà l'area, sarebbe bello se i percorsi ciclabili proseguissero in modo continuato anche al di fuori dell'area, collegandola sia con il centro sia con la periferia. Sarà necessario unire i frammenti di ciclabili sparsi per Milano, non con una semplice linea bianca in mezzo alla strada che causa un inaccettabile aumento del traffico!
- Valutare sottopassaggio/scalinata tra corso Lodi e via don bosco, unirebbe un altro spazio con la vicina piazza San Luigi.
- Molto sicuramente sarà un miglioramento rilevante per la riqualificazione di piazza Lodi. Dato l'obiettivo di inclusione e riqualificazione del sud al nord dichiarato da progetto, mi sarei aspettata un simile trattamento anche per le altre 2 piazze (Ripamonti e Corso Lodi) con presenza di servizi e esercizi commerciali.
- non ha senso fare una nuova piazza senza ridisegnare contestualmente anche piazza Lodi.
- Auspico ad un maggiore sviluppo verticale in questa zona.
- nel rendering gli alberi escono direttamente da questo mare di cemento e non ci sono corsie per i ciclisti.
- Non riqualificherà l'area, ma incrementerà il divario tra le fasce di reddito e di abitanti che vivono nell'area sfavorendo le fasce più deboli ed incentiverà investitori e incremento di

prezzi oltre a non tenere conto della vocazione come “borgo urbano”.

- La riqualificazione passa anche dalla pulizia della zona, dalla sicurezza, dall'estirpare spacciatori... altrimenti sarà una cattedrale nel degrado.
- Vorrei maggiori informazioni sull'altezza delle costruzioni poiché io abito proprio di fronte e mi piace non avere edifici davanti.
- Credo che Lodi sia già abbastanza congestionata per ospitare “centri commerciali, esistono già Ipercoop ed Esselunga senza parlare della stessa Esselunga anche in Ripamonti”. Necessita di un spazio aperto e di un parco. Inoltre Ipercoop e Esselunga sono già presenti nella zona, sarebbe una assurda ridondanza. Ok per i servizi e creare un accesso ai binari moderno.
- Sulla carta un'idea vincente ma temo le difficoltà della gestione dello spazio e che ne risultino nuove aree di degrado.
- Molto, soprattutto rende ancora più ampia piazza Lodi che andrà anch'essa però rivisitata per la viabilità del traffico con un'area pedonale magari più grande.
- La copertura della ferrovia fatta in quel modo è infattibile e insostenibile, oltre a non essere prevista la stazione di Ripamonti.
- La piazza non è male ma per cortesia un occhio di riguardo ad altre ricuciture inclusive, tipo la connessione tra la stazione Romana e la M3 che vedo un po' problematica, oppure gli attraversamenti interni al parco della linea FS.
- Non è assolutamente congruente col paesaggio circostanze, fatto di case basse colorate e antiche.
- La piazza deve rappresentare un insieme unitario non troppo frammentato ovvero con troppi livelli distanziati da scalinate lunghe.
- Non male se è possibile avere una fermata metro per il quartiere Vigentino.
- Volumetrie fuori controllo nell'ambito piazza ad alta accessibilità. Buona bolla.
- Non dovrebbero occultare La vista degli attuali palazzi all'inizio di via Brembo per non depauperarne il valore e pregio.
- D'accordo con l'impostazione, ok per l'ambito uffici che sicuramente porterà tanti investimenti e tanto traffico. Occorre tuttavia garantire una continuità di servizi anche fuori dall'orario degli uffici (es. Isola) per passare da un'area potenzialmente pericolosa di sera ad un'area viva ancora di più nelle ore extra ufficio (ristorazione, luoghi di ritrovo, aree sport, luoghi attrezzati per smartworking, hotel/accomodation).
- Valida l'idea di sviluppare il Distretto dedicato al terziario e ai servizi ma l'impatto degli edifici è eccessivo (palazzi troppo grandi e alti specie quello previsto in prossimità della Metro). Si rischia di perdere in termini di attrattiva, in particolare per i visitatori. La porta di accesso al Parco dovrebbe essere emblema del concept con cui il Parco stesso si sviluppa con valorizzazione particolare all'aspetto Green e Social. Con palazzi tanto alti la Piazza e i viali/passarelle non vedrebbero neppure la luce naturale del sole!
- I due palazzi vicino piazza Lodi costituiscono una chiusura dell'area che snatura l'attuale apertura della piazza e del cavalcavia verso la direzione ovest ostruendo la vista est ovest. In aggiunta costituiscono una “chiusura” architettonica alla fruizione visiva del parco dal lato orientale limitandone la piena fruizione.
- Santa Giulia è stata un flop, Porta Nuova è vuota...siete

recidivi?

- La decisione di non integrare la stazione FS all'interno del progetto, appare immotivata, non moderna e poco coraggiosa.
- Poco. Un'area focalizzata a commercio è destinata ad essere un'area di transito. Biblioteche? Musei? Laboratori?
- Il raccordo S9/M3 resta comunque scomodo.
- La “mobilità innovativa” è sistemare la S9.
- porterà solo altro cemento, non c'è verde, un altro non luogo di facile degrado: solo uffici e commercio.
- La Stazione ferroviaria di Porta Romana deve essere spostata all'interno del parco
- Bene, ma non risolve la cesura assiale di corso Lodi. Ci sono pochi punti di attraversamento pedonale e le auto tagliano la zona. Le strade piene di auto sono il vero divisore, non la ferrovia, specie con l'interramento previsto.
- Una nuova piazza sospesa ove collocare intorno maggiori edifici iconici (come già fatto in altre aree della città) potrebbe essere uno spunto.
- Molto, ma la presenza della ferrovia dovrà essere ben schermata. Il sistema ferroviario è posizionato a una quota che obbliga il rialzamento dei ponti pedonali e delle piattaforme comunitarie, per tale ragione sarebbe opportuno tentare di abbassare il binario ferroviario di almeno un metro in modo da rendere meno protagonista la presenza del treno che oltre ad apportare un disquilibrio acustico con conseguente devalorizzazione degli immobili, ha anche un problema di sicurezza sia per gli umani che per gli eventuali animali che fanno parte dell'ecosistema del Parco Romana. Per l'intero progetto, inoltre, bisognerà fare molta attenzione a tenere conto della falda acquifera e trovare dei sistemi che sappiano integrare i vantaggi ed eventuali svantaggi.
- Sarebbe utile modificare la scala che da corso Lodi porta in via Sannio. Realizzando una scala aperta e parallela alla ferrovia. Attualmente si crea un bidello molto pericoloso la sera per la sicurezza.
- Soprattutto a Sud, dell'area interessata, ci sono parecchi edifici industriali abbandonati (via Ortles, via Romilli, via Marco D'Agrate e via Quaranta) che potrebbero essere riqualificati per locali e negozi. Questo lascerebbe più spazio al verde urbano e riqualifica dell'area.
- Non ho capito se la stazione metro3 e la ferrovia saranno collegate e vicine, senza fare scale.
- Fatico a nominare quello spazio “piazza”. Piazza Lodi non sarà mai una piazza. Lo spazio pubblico al massimo contribuirà alla permeabilità del nuovo quartiere.
- Il nodo infrastrutturale non è risolto, la stazione della circle line dovrebbe essere trasferita all'interno dello scalo e contigua al sistema MM e linea 90/91
- sono i servizi a ricucire un territorio, nel masterplan non vedo alcuna chiarezza né analisi del territorio.
- Si può fare di meglio del render. Non sono Urbanista ma avrebbe senso vedere il terziario a lato Isonzo e Brembo e il Piazzale Lodi diretto sullo Scalo senza barriere.
- La palestra al posto del cinema Maestoso è comunque un disastro per la piazza
- Poco ambizioso.
- molto, è fondamentale che il terziario sia vicino alla metro perché sia una metà anche per chi arriva da missori o altre zone.
- Sicuramente sì, è comunque importante garantire il transito rapido dei pedoni tra la piazza e le stazioni del passante e della metropolitana, garantendo percorsi veloci e senza colli di bottiglia.

- Il progetto della nuova stazione scalo romana non è adeguato si perché non riduce l'inquinamento acustico e soprattutto troppo aperto a rischio per la sicurezza del quartiere.
- Piazza Lodi è fondamentale per questo progetto e nei rendering sembra solo un attraversamento pedonale.
- Vedi risposte precedenti.
- Non mi è chiaro da progetto e rendering come sarà il risultato finale.
- Troppi edifici. era meglio fare pochi edifici, iconici e lasciare il resto verde.
- Mi piace l'idea del distretto, un po' meno gli edifici che a vista sembrano appesantire la piazza con palazzi a grande massa.
- Trasformerà certamente la zona in luogo da vivere ma spero che i servizi e il terziario che si insedieranno non diventino elitari ed escludenti per una fetta di popolazione
- Trovo che in questa area ci sono già molti esercizi commerciali tra cui palestre ristoranti ,bar ed alimentari perciò aveva più senso costruire queste cose nel lato Ripamonti dove non c'è nulla di tutto ciò.
- Molto, ma rimane un'occasione mancata.
- La stazione ferroviaria rimane inutilmente lontana perdendo l'occasione di un reale interscambio.
- La piazza risulta affollata di palazzi e il passaggio dalla piazza alla stazione non è stato sufficientemente sviluppato, lasciando invariato l'accesso da corso Lodi tramite scale poco sicure e poco lineari che potrebbero confermarsi come luogo poco sicuro, come già avviene ora. bisognerebbe ricucire in modo lineare (anche solo sostituendo tale scala tortuosa con una lineare parallela ai binari.
- Mettete però più alberi non arbusti bassi.
- Troppi edifici e troppo alti sul lato est. Le case storiche di via Brembo vengono penalizzate e non rivalutate; la visuale si chiude sommersa dal cemento. Meglio alzare edifici lato ovest dove ci sono già insediamenti industriali e non dimore d'epoca
- Le linee guida sono ben pensate, il progetto le rispetta nello schema proposto. Adesso serve un progetto che nella presentazione del vincitore non esiste. Un progetto di una piazza che affaccia su un piazzale è un bellissimo tema; ora va sviluppato. Le immagini proposte sono imbarazzanti, senza un'idea concreta. Le viste con il mercato lasciano intendere che ancora deve essere sviluppato un progetto. Spero che il Comune insista in questa operazione di richiesta e controllo della buona riuscita degli spazi pubblici.
- Molto. R' molto importante studiare adeguato collegamento (anche ciclabile) con parco Candia per garantire la continuità, evitando soluzioni poco funzionali che si potrebbero rivelare pericolose (es. sottopassaggi).
- Vergognoso, si è pensato solo al profitto.
- L'area può essere che sarà più vissuta con tutti gli spazi pubblici di proprietà pubblica che verranno creati. Ma bisogna anche promuovere un positivo impatto sull'area circostante allo scalo? Il terziario e i nuovi servizi nello Scalo vanno bene ma vanno anche rigenerati e utilizzati gli spazi del terziario presenti in zona non utilizzati o vuoti o a rischio a seguito della pandemia.
- Abbastanza anche se la frammentazione persisterà finché la mobilità dell'intera zona circostante non sarà completamente pubblica e sostenibile, le auto regnano sovrane
- I palazzi sono troppi e troppo alti, nessuno può capire che c'è un parco.
- Non mi pare affatto risolto il collegamento metropolitana-passante.
- Abbastanza ma evitare frammentazione eccessiva e destinare gli spazi del terziario principalmente a servizi utili ai residenti.
- Abbastanza, forse ancora un po' presto per riuscire ad immaginarsela.
- È troppo piena , con troppi edifici e troppo alti. Chiude molto l'area e non rispetta il concept generale.
- Io credo che la zona intorno a Piazzale Lodi sia già bella ricca di servizi ma piena di traffico e senza verde. Noi ci saremmo aspettati un po' più di verde per tamponare il preesistente inquinamento ambientale e quei palazzi alti oscurano tutti gli immobili limitrofi. Vedo una forte disparità di trattamento tra verde a sud ovest e troppo cemento a nord est.
- Farei senza dubbio prevalere edifici più alti, al fine di ridurre lo spazio dedicato a verde e alle attività della comunità e onde evitare che la torre A2A rimanga una cattedrale nel deserto.
- Meno edifici più alti e moderni.
- Piazza Lodi attualmente è una rotonda per macchine e smog. Nei rendering si vede solo un attraversamento pedonale, nessuna piazza nuova, nessuna porta di accesso all'area, come invece andrebbe fatto in stile Piazza Gae Aulenti.
- Abbastanza, ma sviluppato il collegamento sotterraneo con mm Lodi.
- La nuova piazza NON ricuce il tessuto urbano, lo divide ancora di più.
- Gli edifici a destinazione terziario-direzionale posizionati a sud, lungo via Brembo, di fatto incrementano l'effetto di cesura tra il quartiere posto a sud dello Scalo (quartiere San Luigi) e quello a nord (viale Tibaldi). In questo senso le altezze ed i volumi ipotizzati sembrano esorbitanti rispetto agli edifici già presenti lungo via Brembo.
- Non è affatto chiaro come.
- L'ipotetica copertura dei binari con passerella è una soluzione che non ha ancora ricevuto assenso quindi suggestiva ma equivoca visto che non è parte del progetto, non sembra risolto il tema veicolare dato che la piazza è agli effetti uno snodo viario e quanto ricavabile dagli elaborati disponibili evidenzia soluzioni di immissione nella rete esistente a quote che, almeno oggi, non sono complanari. Come si è pensato di regolare questo aspetto?
- Non vedo un effettivo collegamento ciclabile fra il quartiere adiacente al giardino Marcello Candia e Parco Romana.
- È solo un'operazione speculativa e non tiene conto del contesto e nemmeno della grande quantità di edifici non utilizzati.
- Molto, se le destinazioni saranno di richiamo costante. Altrimenti si rischia di avere un quartiere a frequentazione frammentata con i relativi problemi.
- Non vedo nessun distretto, ma solo una piazzetta pedonale affiancata all'orrida Piazza Lodi: una piazza che dovrebbe essere centrale e dovrebbe essere rifatta, che invece è solo una rotonda ad alta velocità degna di una strada statale! Piazzale Lodi deve essere la porta di ingresso principale a questa area e questo distretto sembra solo fumoso.
- Come si fa a pensare ad una piazza se nulla si dice/chiede sui volumi che la circondano? È naturale che la piazza in sé sia una buona idea per gli obiettivi di ricucitura che si pone, ma così sembra una legittimazione per realizzare qualsiasi volume edilizio.
- Continuate a dimenticare quartieri limitrofi, periferici a Sud.
- Troppo frammentata e troppi edifici sul lato EST.
- Aum. traffico automob. Pochi mezzi pubblici.
- Aumentare accesso al parco da zona Ovest Ripamonti.
- Molto ma deve essere perfezionamento il collegamento

- stazione porta romana, Stazione MM3, parco romana.
- Credo che Piazzale Lodi resterà solo un posto in cui prendere la metropolitana o la filovia.
- Si deve estendere la valorizzazione anche agli altri quartieri di zona, magari creando un art district.
- Bisognerebbe riconsiderare i volumi destinati ad uffici in ottica di un maggiore ricorso allo smart working generale e pensare maggiormente a funzioni pubbliche, quali scuole, biblioteche, ecc.. Ad esempio la vicina scuola elementare di via Colletta ha una struttura completamente inadeguata e potrebbe essere ricostruita nel distretto Lodi.
- PER NIENTE. Trasformate Piazzale Lodi in stile Piazza Gae Aulenti e poi ne riparliamo. Invece nei disegni si vede solo cemento e attraversamenti pedonali. Piazzale Lodi è una rotonda per automobili e tale rimarrà con questo progetto.
- Un altro centro magari più piccolo anche dalla parte di Ripamonti.

15.

Il Villaggio Olimpico e il futuro Studentato

Il Masterplan "Parco Romana" colloca nel quadrante sud-ovest (verso le vie Ripamonti/Lorenzini) gli spazi per il Villaggio Atleti in vista dell'evento olimpico di Milano-Cortina 2026, insieme a servizi pubblici. La scelta di posizionamento del Villaggio Olimpico è quella che permette di rigenerare fin da subito un'ampia porzione dello Scalo nel rispetto delle tempistiche cui Milano si è impegnata con accordi olimpici internazionali.

Trascorsa la funzione temporanea di Villaggio Olimpico, gli alloggi per gli atleti convertiti alla futura destinazione residenziale per studenti genereranno un quartiere giovane, agganciato agli ambiti di attrazione limitrofi già esistenti e immerso nella natura.

Quanto pensi che questa soluzione possa contribuire alla riqualificazione dello Scalo e delle aree limitrofe?

- Ho paura che l'intervento aumenti fortemente il costo al mq delle case ed al di là delle residenze per studenti previste non sia in grado di attirare una popolazione giovane.
- Futuri studentati sono troppi. Alcuni edifici potrebbero assolvere a housing sociale.
- Moltissimo purché più permeabile e con accessibilità dolce dal quartiere Bocconi e dai parchi Ravizza e Memorie Industriali.
- Sono d'accordo con il posizionamento del villaggio olimpico nel quadrante a sud-ovest dell'area, ma non ho apprezzato la scelta di riproporre quattro blocchi identici come quelli ipotizzati, tutti orientati verso i binari anziché verso la città. Anche solo la rotazione di due dei 4 blocchi verso l'esterno (verso sud) trasmetterebbero una immagine di maggiore apertura verso la città e verso il quartiere a sud dello scalo.
- Se poi gli spazi verranno ridestinati post olimpiadi in modo utile ha senso.
- Bisognerebbe prevedere degli edifici architettonicamente più ambiziosi e iconici, non un complesso di edifici un po' anonimo e residenziale, che non attrarrebbe i non residenti e non favorirebbe lo sviluppo di un nuovo polo attrattivo della città.
- Ok il Villaggio Olimpico, ma la futura destinazione come case per studenti non aggiunge niente alla zona, e rischia di trasformare l'area in un dormitorio. Non mi risulta che la riqualificazione di Garibaldi o City Life sia passata attraverso palazzi per studenti: da bosco verticale alle case di City Life, quegli edifici hanno riqualificato ancora di più la zona.
- Avrei optato per opzioni miste, non solo studentato. Lo studentato potrebbe dar vita a un'occupazione "mordi e fuggi" poco qualificante.
- Molto, ma andrebbe posizionato vicino a piazza Lodi!!
- La cosa importante è che le attività commerciali/servizi circostanti non siano solo per ricchi, dando vita al fenomeno della gentrification. Vedi la palestra Virgin al posto del Maestoso.
- Mi piace ma è importante che i costi per vivere nel nuovo spazio siano contenuti e inclusivi.
- In assenza di progettualità per le aree circostanti (ponte Ripamonti e ciclabili verso Parco Agricolo Sud) si rischia di sprecare di risorse per il solo utilizzo a breve termine (Olimpiadi, ndr).
- Speriamo dopo le olimpiadi non venga abbandonato tutto.
- Darei prevalenza al verde.
- Bisogna pensare alla funzione del villaggio post olimpiade e non lasciare un edificio vuoto (Vedi Expo).
- Risulta molto scomoda la collocazione dello studentato a ovest, molto più distante dalla metro, sapendo che sono proprio gli studenti a utilizzare maggiormente la metropolitana perché non dispongono di mezzi privati.
- Diventerà una piazza di e un giardino di spaccio a causa dell'incuria e della mancanza di controlli, come succede in quasi tutti i parchi pubblici.
- Non sarà facilissimo cambiare da destinazione parco olimpico a studentesca. Da gestire bene per non vanificare l'intervento.
- La proposta è in sé molto interessante. Credo debba essere, se non previsto, imposto un tempo per la conversione del villaggio olimpico per non rischiare di avere una zona degradata dopo la fine dei giochi olimpici.
- Basta che sia provvisorio per evento.
- Spero che non diventi una cattedrale nel deserto e che non si sommino alla confusione degli studenti e a locali rumorosi.
- Dopo le olimpiadi avrei tolto tutto in modo da creare un vero Central Park a Milano
- Mettere il Villaggio Olimpico nel punto più lontano dalla metropolitana non mi sembra una grande idea. Inoltre, i giovani non hanno bisogno di essere immersi nella natura, ma nei flussi e nella densità. Sarebbe il caso di unire i parchi Memorie e Ravizza
- 4 blocchi a C troppo pesanti e rigidi.
- La riqualificazione sembra significare sempre attirare tanta gente e creare luoghi affollati- secondo si potrebbe riqualificare anche in modo diverso.
- L'importante è che non vengano eliminate importanti realtà sociali presenti nel quartiere (casa Jannacci).
- Sono fiducioso, ma occhio alla lezione di Torino!
- L'importante è che la zona sia adeguatamente controllata per prevenire il formarsi di zone di spaccio di droga, cosa molto comune dei quartieri di studenti.
- Va a riqualificare aree già ripulite e destinate a studenti ghetizzerà ulteriormente via quaranta e via d'Agrate.
- A mio parere, vista la lunghezza del percorso pedonale est-ovest (di 1.1 km circa) se non venisse realizzata una fermata MM lato ovest del parco ci potrebbe essere il

rischio che non tutti gli studenti, i turisti ed i cittadini di tutte le età potrebbero usufruire di ogni area del parco... un masterplan di un'area pubblica dovrebbe tener conto della fruibilità degli spazi da parte di tutti, per non parlare dell'incremento del traffico e della futura carenza di parcheggi nelle zone residenziali limitrofe.

- Troppo lontano dalla fermata MM e ferroviaria.
- L'importante è che le destinazioni residenziali non risultino né case popolari né appartamenti di lusso solo per studenti ricchi.
- Gli studenti non sono spesso stanziali, non hanno radici sul territorio, non sono famiglie che possono ringiovanire Milano.
- È importante garantire la presenza di esercizi commerciali piccoli nella zona circostante. Il rischio è di avere sono grandi edifici mono-specializzati come uffici, studentato senza elementi che danno effettiva fruibilità all'area. Inoltre, nella pianificazione vanno considerate anche le zone circostanti edificate che presentano già volumi di uffici eccessivi.
- Non devono occultare la vista degli attuali palazzi all'inizio di via Brembo per non depauperarne il valore e pregio.
- Certamente tale soluzione contribuisce a riqualificare lo Scalo. Tuttavia, andrebbero previste anche attività sociali e commerciali nel quadrante sud-ovest che, ad oggi, risulta poco "vivo", considerato il suo carattere industriale, e che rischia di rimanere tale se si sviluppasse solo residenze.
- Giovanile ottimo ma pur sempre rispettosa e non rumorosa e vandala come le zone dei Navigli in rispetto delle abitazioni già presenti che desiderano rimanere in una zona tranquilla.
- Pessima idea! tutti i villaggi olimpici nel mondo hanno fallito in progetti simili
- Molto, a patto che non resti abbandonato dopo il suo utilizzo.
- Molto, ritengo sia anche uno dei nodi più delicati del Masterplan.
- Non credo sia idoneo allo studentato, sarebbe meglio la vendita degli alloggi ai privati.
- Riconvertire in alloggi a prezzi calmierati o popolari.
- Per nulla. Milano dovrebbe facilitare il radicamento delle giovani famiglie all'interno della città.
- In questa zona mancano i NEGOZI, c'è solo un grosso supermercato, mancano i NEGOZI di prossimità! Il progetto contribuisce a fare un quartiere "dormitorio" (case e studentati per dormire, ma niente per "vivere").
- Benissimo, ma i treni servono.
- L'area trarrà un sicuro giovamento, ma l'assenza di una fermata della circle line in zona Ripamonti sembra essere una grave lacuna del masterplan
- Uno studentato lontano dalla metro? Rivedere la posizione.
- Spero che la fretta di costruire non ci porti a fare errori difficilmente rimediabili.
- Credo sia fondamentale lo sviluppo di aree sportive all'aperto poiché il Municipio 5 ne ha bisogno
- Molto, ma la foresta sospesa non dovrebbe, a mio avviso, concludersi sul traffico automobilistico di Via Ripamonti. La passeggiata della foresta sospesa dovrebbe proseguire congiungendosi con il parco delle memorie Industriali e Parco Ravizza, in modo da permettere agli atleti internazionali di percorrere una sorta di "green belt" che va ben oltre il lotto di scalo romana ma che gli permetterà di intrecciarsi con la città di Milano in modo più umanista.
- A Milano esistono residenze per studenti mai aperti, poi

ristrutturati e di nuovo chiusi. Con un surplus di case, alloggi, caseggiati chiusi la preoccupazione per gli studenti è solo pretestuoso.

- Sicuramente con la scusa del villaggio olimpico, immancabilmente il comune dovrà tentare di riqualificare le aree limitrofe, ma credo che il concetto dovrebbe estendersi maggiormente verso la zona sud dell'area, in quanto risulta piacevole nell'intorno del primo isolato. Già l'asse viale Brenta e Viale Ortles costituiranno una frattura tra la zona riqualificata e quella che rimarrà nel degrado.
- Sarebbe meglio pensare alle esigenze abitative piuttosto che fare regali alla Bocconi e Fondazione Prada.
- Ribadisco che collocare gli studentati lontano da metro e ferrovia non è una scelta oculata. In questo modo è stato privilegiato il terziario ma non certo gli utenti più fragili.
- Costeranno troppo per diventare abitazioni di giovani.
- Il villaggio dovrebbe essere localizzato in prossimità del nodo Lodi, anche perché la volumetria è contenuta e compatibile con il mix funzionale previsto
- Non sono d'accordo con la destinazione del villaggio Olimpico a solo residenziale per studenti.
- Dipende se si penserà a cosa farne dopo, se no sarà come Expo, un disastro
- Le olimpiadi sono un noto generatore di debito pubblico: non una volta negli ultimi 50 anni hanno rispettato le previsioni di spesa.
- Rischia di creare una sorta di ghetto per studenti separato dal resto
- Lo spero.
- Ci sono altri poli studenteschi. La zona è già molto caotica e disordinata, una popolazione giovane porterebbe a ulteriore deterioramento della poca tranquillità.
- Vedi risposte precedenti.
- Stessa proposta che ho sviluppato nella Tesi Magistrale.
- Manca una nuova stazione in corrispondenza di Via Ripamonti.
- Importantissimi che finito l'evento questo pezzo di città vada in mano ai cittadini e agli studenti includendo quante più fasce di popolazione diversificata. inclusione sociale, contaminazione e eterogeneità sono gli ingredienti per una città che vibra.
- Il villaggio Olimpico sicuramente sarà un decisivo passo avanti nella riqualificazione dello Scalo e zone limitrofe, tuttavia con il corrente Masterplan, il Villaggio Olimpico è troppo "concentrato" nel quadrante sud-ovest, quando potrebbe essere più distribuito verso il quadrante sud-est Piazzale Lodi. Il rischio a fine olimpiadi di avere un mero quartiere dormitorio (simile all'attuale zona di via Spadolini).
- Dipende dalla qualità anche estetica del villaggio, futuro studentato. Un'area bella, integrata e vivibile non può che riqualificare.
- Penso che la posizione sia particolarmente azzeccata. Anche in questo caso, però, penso che un maggiore sviluppo in altezza gioverebbe ad un minore uso di suolo con possibile aumento della superficie del parco. Lo sviluppo in altezza risulta possibile considerando che il mantenimento degli edifici industriali esistenti nell'angolo sud-ovest, fa sì che gli edifici del futuro studentato siano molto distanti dagli edifici ad uso uffici presenti in via Lorenzini. Sarebbe poi interessante fare dialogare meglio il futuro studentato con quello attualmente in costruzione al posto dell'ex Consorzio Agrario da parte di Hines.
- Please, SKYSCRAPERS, no bullshit. Tall skyscrapers with

- nice building envelopes.
- È importante dopo l'evento non creare un luogo decadente e abbandonato.
 - Mettete però più alberi.
 - Il villaggio olimpico è la leva per velocizzare la riqualificazione, ma questa deve prescindere perché l'area resterà anche dopo le Olimpiadi.
 - Poco. È la parte di progetto meno sviluppata e meno raccordata alla città. Nessun pensiero su mezzi pubblici o connessioni nuove per servire un quartiere che andrà ad appesantire una linea già troppo carica di via Ripamonti. Se parliamo di passante sarebbe opportuno aggiungere una parte di progetto pubblico interno all'area per una BELLA fermata dedicata
 - Nutro qualche dubbio sul fatto che l'affluenza di studenti contribuiscano in maniera positiva alla nobilitazione commerciale dell'area.
 - Creerà una frattura tra chi vive già qui, quartiere popolare e quelli che arriveranno borghesi ricchi e studenti.
 - Gli studenti sono la fascia di popolazione più semplice su cui pensare e a immaginare la creazione di un servizio abitativo e probabilmente più semplice da un punto di vista economico perché solitamente gli studenti puntualmente pagano gli affitti. Comunque lo studentato di chi sarà proprietà? Che canoni avrà? Ci sono altre residenze? A quali canoni? Libero, convenzionato, concordato, sociale? Verranno rigenerati gli spazi per senza dimora della Fondazione Fratelli San Francesco e sarà favorita l'inclusione con gli abitanti cittadini e con tutta l'area?
 - I palazzi sono troppi e troppo alti, nessuno può capire che c'è un parco.
 - Non è stato minimamente pensato il carico del tratto veicolare su cui gravita che già oggi è decisamente congestionato e lo sarà ancor di più visto che non mi sembra sia stata pensata una viabilità interna al sito. Va bene privilegiate bici e pedoni ma non è che non pensando alla viabilità veicolare si risolve il problema del traffico...
 - Abbastanza, attenzione a non concentrare troppi studentati nell'area. Evitare di inserire gli studentati fra due edifici residenziali, collocarli invece entrambi all'estremità ovest.
 - Abbastanza, anche se l'assetto finale con i 2 studentati al centro e gli edifici residenziali ai lati non mi pare funzionale. Forse si potrebbero tenere i 2 futuri studentati all'estremità (gli studenti occuperanno questi luoghi solo per qualche anno) e completare l'area con le residenze in area più tranquilla all'interno.
 - È importante che siano case utili anche per non studenti.
 - I blocchi bassi e densi sembrano una evoluzione delle corti prospicienti il parco delle memorie industriali, che mi pare non abbiano avuto gran successo. L'orientamento verso nord delle corti non ha molto senso, considerando che si creeranno zone d'ombra proprio dove si vorrebbe ci fosse "vita comune".
 - Se viene fatto sicuramente serve, ma sono preoccupato dalla quantità di nuovi palazzi e la loro dimensione.
 - Villaggio olimpico ok, la destinazione a studentato non servirà per nulla alla riqualificazione dell'area.
 - Abbastanza ma reputo essenziale il potenziamento dei collegamenti pubblici ed in particolare una fermata della circle line su via Ripamonti.
 - Abbastanza, ma attenzione perché nella macro zona ci sono già parecchi studentati Bocconi, il timore è che Milano Sud possa diventare quartiere dormitorio.
 - La zonizzazione e la suddivisione dei quartieri per classi di popolazione differenti sono tecniche obsolete, non credo che la proposta funzioni.
 - Per le aree limitrofe sarebbe più importante avere da subito il verde e i servizi, anziché ancora edifici con anni di lavori davanti...e scarsa informazione sulla soluzione della mobilità veicolare che il masterplan non sembra approfondire, sembra poi che quanto a residenze per studenti ve ne siano in abbondanza visto l'edificio esistente su via Isonzo, quello in corso di riqualificazione dell'ex consorzio agrario, la vicina Bocconi e il nuovo edificio in via Giovenale...
 - È importante non si trascuri poi il passaggio di destinazione.
 - Va sistemato anche il provveditorato di fronte in via Ripamonti. Anzi propongo di includerlo nel progetto così da diventare parte integrante. Ha poi una cubatura che può fruttare parecchio e risparmiare qualche nuova costruzione dall'altra parte.
 - Molto ma temo per l'opprimente impatto della cortina che si verrà a creare sulla via Lorenzini.
 - Temo sempre gli interventi pro eventi olimpici. In Italia, fino ad ora, si sono rivelati dei fallimenti in fatto di conversione. Avrei tenuto fuori le Olimpiadi dal progetto.
 - Mi auguro che le "tempistiche" non diventino un alibi reiterabile. Proporrei un maggior mix funzionale: accanto ad una destinazione prevalente a studentato penserei a residenze in social housing a prezzi calmierati o in affitto. Che significa "quartiere giovane"? Ci sono "quartieri vecchi" o "quartieri per la mezza età"?
 - Fare uno studentato dovrebbe riqualificare la zona? Perché non fate un bello studentato in via Torino?
 - Creerà maggiori difficoltà nella viabilità automobilistica.
 - Bisogna prevedere bene, cosa avverrà nel periodo post olimpico, molti quartieri nati così (vedi Torino) sono diventati degradati. Il progetto ha respiro e distanze dal centro per essere un quartiere di lusso molto più del progetto Garibaldi.
 - Fate residenziale, non solo per studenti.
 - Penso che le residenze andrebbero destinate massimamente ad edilizia sociale e cohousing; oltre che a studentato.
 - Per niente. Non capisco come uno studentato dovrebbe riqualificare un'area. Fate uno studentato in Corso Garibaldi e poi ne riparliamo!

Assetto delle infrastrutture e rete delle connessioni

16.

LA STRATEGIA PER LA MOBILITÀ DOLCE

Il Masterplan "Parco Romana" propone soluzioni infrastrutturali e di connessione che realizzano una permeabilità totale dello Scalo coerente con il principio della "città dei 15 minuti" (circa 1,5 km di distanza dai servizi). L'assetto delle connessioni proposte favorisce strategie di mobilità dolce, volte a rinforzare e favorire i collegamenti ciclabili e pedonali, e l'uso di sistemi di trasporto pubblico, per creare un quartiere car free (senza auto).

Pensi che queste soluzioni siano fondamentali nel progettare la riqualificazione dello Scalo di Porta Romana?

- Senza un deposito custodito delle biciclette private ubicato presso le fermate Metto e FS, NON vi sarà mobilità in bicicletta, perché il rischio furti è altissimo e il bike sharing è una percentuale minima, non utilizzata dai residenti. Inoltre manca completamente una rete sera di piste ciclabili indipendenti a sud dello scalo che faccia rete verso metro e treno.
- Sì, assolutamente, il masterplan deve però tenere conto della necessità di posteggi sotterranei a disposizione del quartiere.
- Attenzione alla ricucitura con piazza Trento, perché viale Isonzo rischia di essere un elemento di frattura.
- Non è un quartiere car free. È un parco delimitato a nord e a sud da due strade, ciascuna delle quali finalmente vedrà sorgere degli edifici sul lato rimasto vuoto. Va bene così. Le macchine raggiungeranno i nuovi edifici e gli edifici affacceranno sul parco. È la stessa situazione del parco Sempione o dei giardini di porta Venezia. Chiamarlo car free è un eufemismo (o forse un modo per vendere meglio il progetto).
- La proposta non risolve affatto le esigenze di interscambio e intermodalità (FS-MM- CircleLine-trasporto di superficie linee 90 e 24. Nessun intervento di riqualificazione di Piazzale Lodi, di alleggerimento dei flussi su Via Ripamonti. I nuovi flussi di traffico generati dal cosiddetto quartiere "car free" vengono scaricati tutti all'esterno, a intasare situazioni già critiche (traffico/parcheggi).
- Bisogna collegate bene piazza Trento e via Palladio.
- Poco. Ritengo che il progetto offra un contributo, ma che questi problemi vadano considerati a una scala molto più ampia. Ma una scala più ampia non è appannaggio di questo concorso ed è giusto che sia così.
- Sì, per rendere fruibile il quartiere occorre "spianare" la ferrovia: ricordiamoci che non ci sono solo atleti e giovani, ma anche gli abitanti ormai anziani di un quartiere un tempo popolare.
- Sì, ma troppo condensati gli edifici verso piazza Lodi.
- Avete rotto con il car free le bici e i monopattini.
- In parte sì, ma si poteva fare molto meglio: come già auspicato da anni, sarebbe stato più coerente portare la stazione delle linee ferroviarie "S" all'interno dell'area dello Scalo, ove meglio connettabile alla linea Metropolitana 3 e alle filovie 90/91 e 92.
- La città non è ancora pronta ad essere senza auto, non può essere imposto con la forza ai residenti.
- Ritengo che il modello car free sia penalizzante e idealista, un altro discorso è quello di sviluppare al massimo opportunità di trasporto pubblico e/o ecologico, ma bandire le auto è irrealistico, soprattutto in un quartiere di viabilità tutti sommato scorrevole.
- Diventerà una piazza di e un giardino di spaccio a causa dell'incuria e della mancanza di controlli, come succede in quasi tutti i parchi pubblici.
- Sì, prevedendo collegamenti adatti anche a fasce d'età meno giovani e con più difficoltà di movimento (madri con bambini, passeggini, ecc.). Sarebbero comodi bus a dimensione ridotta, frequenti e agili, come nelle piccole città di provincia. La foresta sospesa è una presa in giro. Contate a verde anche i vasi dei fiori degli edifici?
- No per niente soprattutto perché ci vivo.
- Sono soluzioni molto importanti ma, come già detto, non molto utili se permettono lo spostamento ciclabile in sicurezza solo nella zona. È fondamentale unire le ciclabili collegando l'area con il resto della città.
- Usate parole assurde...
- Applicare modello city Life con auto che entrano solo in parcheggi sotterranei.
- Beh facile stare nei 15 minuti quando sei hai un'area in centro.
- Ripeto manca collegamento parco Ravizza-Memorie-Scalo. Sarebbe l'ideale.
- Ottimo, ma nei rendering sembra che la gente in bici si deve trovare la propria strada in mezzo alle masse dei consumatori e fruitori pedonali. Già adesso la zona navigli, corso Como o altre zone pedonali sono infrequentabili in bici nei momenti di punta. Ci vorrebbero piste a parte per le bici.
- Non ho visto soluzioni per il trasporto pubblico sul versante di via Ripamonti.
- Sì, ma bisogna creare delle vere connessioni e piste anche esterne allo scalo per evitare che si crei un ulteriore frammento inutile di mobilità dolce completamente sconnesso dalla rete (ad esempio migliorando la pista ciclabile in corso Lodi e creandone una in corso di porta romana).
- Collegamento m3 e stazione FS ridicolo.
- Manca una pianificazione del sistema del trasporto pubblico nell'area, è evidente l'assenza della stazione Ripamonti.
- La stazione era da spostare a sx di corso Lodi.
- Buona scelta, ho dubbi sulla effettiva durata nel tempo e di funzione di smorzamento rumori del treno della passeggiata in pensilina sopra la ferrovia. Avrei preferito un maggiore interrimento della ferrovia o una soluzione in galleria artificiale più lunga.
- Ottima l'idea della ciclabile, visto che tutto il quartiere Vigentino ne è carente (o quasi del tutto assente). Ma un intero quartiere necessita di una fermata metro. Siamo tutti vincolati alla via Ripamonti ad una corsia (per andata) che spesso risulta intasata. Questo crea malcontento.
- Se realizzate edilizia residenziale le auto dovranno arrivarci lo stesso, con il rischio di ingolfare ancora di più le direttrici attuali, corso Lodi (soprattutto) e via Ripamonti.
- Dipende cosa si intendono servizi.
- Avrei interrato maggiormente i binari per evitare le passerelle aeree.
- Le connessioni tra porzioni di città e la creazione di assi ciclopedonali sono la chiave per lo sviluppo sostenibile

di Milano. Il progetto va in questa direzione. Purtroppo il mancato interrimento totale dei binari rimane un nodo irrisolto.

- le parole sono importanti dipende dai fatti.
- sostanzialmente d'accordo ma non risolve il raccordo S9/M3.
- condivido il principio, ma non lo vedo realizzato, visto che tutti i commerci sono solo ad est (mentre sul lato Ripamonti non c'è niente).
- sarebbe stato utile prevedere anche uno o due assi di attraversamento veicolare, che non avrebbero stravolto l'idea di mobilità dolce ma avrebbero reso più permeabile l'asse ferroviario. Sarà inoltre importante prevedere in corrispondenza del capolinea della 90/91 in viale Isonzo/ Piazzale Lodi un allargamento della carreggiata che permetta un più efficiente incrocio e scambio dei mezzi al capolinea senza rimanere incastrati nel traffico della circonvallazione.
- Per creare un quartiere car free serve che la ferrovia sia utilizzata, non nascosta
- Il rischio è che gli studentati pesino ulteriormente sulla linea 24 del tram, specie in assenza di una fermata della circle line in corrispondenza di Ripamonti.
- È la scelta più adatta da accompagnare al miglioramento delle ciclabili esistenti intorno.
- Non si vede incremento di stazioni/infrastrutture mobilità dolce. No collegamento Ripamonti con Lodi.
- Sì, considero che siano essenziali e per tale ragione andrebbero implementati più di quanto previsto nel progetto che comunque considero molto valido. Le connessioni devono andare ben oltre il lotto abbattendo le barriere create dal traffico, permettendo al cittadino di non essere succube del traffico cittadino ma di passeggiare liberamente dal centro alla periferia con il minor numero di soste. Confermo quanto già descritto in precedenti mie risposte.
- Si sta pensando di mettere un polo commerciale in prossimità di una zona che propone locali e ristoranti (corso Lodi interno alla circonvallazione) e offre già un centro commerciale (centro Lodi) e un punto Esselunga. Non si rischia di intaccare questa economia? Nella Zona a Sud di quest'area ci sono diversi edifici abbandonati che potrebbero essere convertiti per uffici/attività commerciali.
- Giusto puntare su altri modelli di abitabilità e mobilità. Sbagliato il sistema delle passerelle aeree.
- Car free ok, ma quanto spazio ineditato sarà pubblico?
- Bisognerà dire ai residenti dove mettere le auto, perché le auto esistono, parcheggi e garage no.
- Non sono d'accordo con l'impostazione della domanda che fa i complimenti al progetto.
- Non dovrebbe essere "car-free" ma "car-inclusive"!
- Sì una scelta da sostenere.
- La soluzione mi piace. Mi auguro che si creino le connessioni di mobilità dolce anche tra il quartiere ed il resto della città.
- Assolutamente sì, e sottolineo ancora l'importanza di garantire non solo la "mobilità lenta" legata alla fruizione del parco e delle piazze, ma anche l'attraversamento ciclabile rapido dell'area.
- Ottimo se sarà REALIZZATO anche un piano più ampio PER COLLEGARE le ciclabili/pezzi di ciclabili con le /alle periferie /ai parchi urbani /al centro... altrimenti resterà, forse, un'isola.
- Mancano almeno due strade carrabili (accessibili alle automobili) sugli assi Crema-Adamello e Mantova-Calabiana.
- Sì, ma deve essere ricucito in maniera sicura e accessibile anche con le due stazioni, metropolitana e FS, che rimane marginale e poco integrata nel riassetto generale.
- Importante che nei percorsi siano previsti punti per pause e

soste per persone anziane.

- lo creerei altre fermate della metro lungo via Ripamonti-Vigentino in modo da garantire un collegamento più capillare. Il solo tram 24 non è sufficiente per chi vive nella parte più a sud.
- È molto positivo tenere libera l'area dalle auto. In progetto però c'è una banalissima pista ciclabile. Quali sono le proposte concrete di mobilità dolce? Quali strutture verranno realizzate per il pubblico all'interno del km dello scalo? Non è chiaro quale sia in concreto la proposta.
- La connessione ciclabile è fondamentale che avvenga in aree a bassa densità di traffico ovvero via Sannio/parco Candia. È contraddittorio prevedere collegamenti ciclabili e pedonali che passino attraverso la circonvallazione di viale Umbria dove circolano auto e autobus.
- Esattamente come verrà potenziato il trasporto pubblico? Oltre a disegnare ciclabili e installare bikesharing o favorire il car-sharing? Ri Oddo che lì c'è anche la stazione di porta romana che in poco tempo porta in tante direzioni e la circonvallazione esterna.
- I palazzi sono troppi e troppo alti, nessuno può capire che c'è un parco.
- Concordo, ma occorre garantire un agevole collegamento tra la stazione M3 e quella del passante. A misura di pedone che si muove generalmente per lavoro e quindi trasporta valigie, zaini etc.
- Da migliorare le connessioni verdi, la ferrovia andrebbe interrata tutta.
- È un'ottima scelta, ma sarebbe importante trovare una soluzione per la connessione sicura ed ecologica tra Ripamonti e piazzale Lodi, per aiutare le persone con ridotta mobilità ed evitare l'attraversamento del parco centrale con il buio.
- Dovrebbe esserci un passaggio carrabile tra nord e sud, quantomeno.
- Concordo sulla mobilità dolce ma, perché funzioni, deve essere estesa anche al di fuori dello scalo Romana (in particolare verso il centro).
- La mancata integrazione della stazione FS è una grave mancanza.
- Giustissima la destinazione integralmente "car free" della superficie dello Scalo. Tuttavia, proprio nell'ottica di "ricongiungimento" tra la zona a sud ed a nord dello Scalo, nonché in previsione dell'incremento dei flussi di traffico, sarebbe opportuno valutare la fattibilità di un collegamento sotterraneo tra la via Brembo/Lorenzini e viale Isonzo/piazza Trento.
- La strategia non è particolarmente verificabile in un ambito così ristretto, ma necessita di operazioni su scala più ampia. In questo caso fondamentale sarà l'integrazione del sistema del passante per la mobilità.
- Quali sarebbero i servizi di trasporto pubblico? sulla via Lorenzini passa un solo bus e la distanza da colmare è proprio quella est-ovest. Circa poi i percorsi ciclabili, servono ad andare dalla via Lorenzini a viale Isonzo? perché poi di piste ciclabili non ce ne sono né in un senso né nell'altro... poi perché il quartiere nuovo car free e il quartiere esistente con il solo aggancio car?
- Penso che ci sia bisogno anche di una via utilizzabile dalle macchine.
- Forse ci vorrebbe anche un collegamento auto.
- Collegamento automobili.
- Essendoci pochissime piste ciclabili che proseguono oltre lo scalo non le chiamerei connessioni.

- Il quartiere car free è molto bello sulla carta ma l'auto è ancora necessaria per molte persone per lavorare.
- Ci devono essere diverse possibilità di attraversamento dell'area perché ora obbliga a giri assurdi.
- Sì, le ritengo fondamentali. ma si notano solo 2 collegamenti pedonali/ciclabili principali e 3 secondari.
- Assolutamente d'accordo con la mobilità dolce ma dovrebbe anche collegare altre arterie principali i.e. via Cassano D'Adda, viale Ortles.
- Il timore è che oltre, a Sud, tutto sia sconnesso, dimenticato e messo nell'ombra dalla luminosità di questo progetto che senza dubbio è di alto livello. Ma la periferia? Le piste ciclabili, la mobilità dolce, la socialità, il sociale e la cultura a Sud di via Lorenzini?
- Va collegato meglio con Porta Romana FS.
- Utopia.
- Zona sud poco servita aumenta isolam. periferia.
- Lo scalo è circondato su tre lati da strade ad alto scorrimento se non si interviene per il superamento di queste barriere in modo innovativo la mobilità dolce ed il car free è una utopia.
- È necessario sviluppare una migliore rete dei trasporti pubblici nell'area sud di Milano.
- Pedonalizzare le vie limitrofe significherebbe ostacolare ulteriormente quelle poche attività artigiane ancora presenti.
- Penso che tra la fermata di porta romana e quella di Tibaldi si dovrebbe costruire una stazione del treno intermedia in corrispondenza di via Ripamonti.
- Vero, ma deve essere tirata una nuova linea della metropolitana per tutta via Ripamonti, che vada fino al Golf di opera, non basta la linea di Piazza Lodi.
- Fate anche parcheggi, altro che car free.
- Sì, l'idea della città a 15 minuti e del sistema di connessione ai servizi mi piace molto, tuttavia secondo me sarebbe fondamentale sfruttare l'occasione delle Olimpiadi e dell'Accordo sugli Scali Ferroviari per realizzare un'ulteriore stazione/fermata sul lato opposto dello scalo, in corrispondenza di Via Ripamonti, così da servire meglio la parte del villaggio olimpico ed ottenere un utile interscambio col Tram, sarebbe a distanza di 1 km sia dalla stazione di Porta romana che dalla realizzanda Tibaldi, una distanza perfetta per i servizi ferroviari Suburbani, analogamente a quanto avviene nel passante ferroviario (secondo me per non modificare il masterplan, questa ulteriore stazione potrebbe essere costruita in modo speculare a quella esistente di Porta Romana, cioè ad ovest dell'asse di Via Ripamonti).
- Buona impostazione ma occorre potenziare i mezzi pubblici, in primis la connessione tramite metropolitana.
- Non è importante quanto ci metto ad andare da una parte all'altra: saranno 15 minuti nel degrado e in mezzo ai graffiti, visto che i binari rimarranno a vista. Tra l'altro lasciare i binari a vista per un così lungo tratto non permetterà questa cosa che state dicendo.
- Mah tutti i veicoli che arriveranno quantomeno delle delegazioni delle varie nazionali?? Dove andranno?? Non è previsto neanche un ingresso dalla parte del villaggio olimpico!!
- Vanno bene per la mobilità interna, non sono assolutamente sufficienti per collegare la zona al resto della città. Soprattutto in zona Ripamonti, c'è assoluta carenza di mezzi pubblici adeguati a far fronte ad una maggiore densità abitativa. Una fermata della circle line aggiuntiva o prolungamento/sdoppio della gialla da crocetta sarebbe utile. Il 24 è troppo lento.

17.

MOBILITÀ CICLABILE

Il Masterplan "Parco Romana" disegna una nuova rete di 1,5 km di piste ciclabili interne, connessa a quelle esistenti, che creerà nuovi percorsi sicuri, dove respirare aria pulita, lontano dalle strade trafficate e inquinate. Grazie a tali percorsi, saranno favoriti i collegamenti in senso nord-sud (tra Fondazione Prada/Symbiosis, piazza Trento/via Crema e via Brembo/via Isonzo) ed est-ovest (tra via Ripamonti e piazzale Lodi), oggi molto complessi.

Ritieni che le connessioni proposte siano adeguate?

- La connessione proposta a ovest è scomoda perché si deve salire con una scala sopra i binari.
- La rete esistente di piste ciclabili è frazionata, dispersa e non è RETE. Se non si progetta una rete completa e diffusa, le piste interne servono solo l'interno del progetto.
- Trovo decisivo per il successo del progetto che sia superato con mobilità dolce il cavalcavia Ripamonti e l'isolato fino al parco delle Memorie industriali.
- Ripeto attenzione alla connessione con piazza Trento viale Isonzo è molto trafficato.
- Le piste ciclabili sono più che sufficienti....
- Bisognerebbe prevedere uno sviluppo maggiore delle piste ciclabili, anche lungo il perimetro dell'ex scalo.
- Via Crema-fond Prada: connessione automobilistica?
- Bisogna collegare bene anche piazza Trento e via Palladio
- Le piste ciclabili non risolvono niente.
- Per quanto riguarda la connessione est-ovest non cambia nulla rispetto allo stato attuale.
- Sì, ma approfitterei dei lavori per riconnettere anche via Sannio-Via Tertulliano che sono al di là dello scalo e separate dal resto del quartiere attorno al quale in fondo gravitano per colpa dei binari.
- Per togliere le macchine dalle strade occorre poterle parcheggiare per usare i mezzi. Senza parcheggi diventa solo un supplizio per chi possiede un'auto e vuole usarla solo saltuariamente.
- Darei importanza alle vie pedonali più che alle ciclabili
- No alle bici. Sì ad un'area parcheggio per chi non PUO' usare mezzi/bici.
- Troppi autisti ATM senza mascherina.
- Avrei fatto anche un passaggio automobilistico / solo moto e scooter.
- Troppe connessioni ciclabili.
- E basta con ste ciclabili, siete in 4 gatti ad andare in bici.
- 1,5 km non risolvono certo il problema ciclabili a Milano, allo stato attuale questa non è una città per ciclisti. le ciclabili spesso iniziano e "muoiono" nell'arco di 30 metri.
- Ritengo opportuno prevedere una connessione tra il parco Candia e la futura piazzale Lodi con abbattimento delle barriere architettoniche, progetto ambizioso che consentirebbe di riqualificare anche tutta la zona limitrofa.
- Non sono necessarie altre connessioni viabilistiche anche per le auto. Così non avete ricucito un accidenti!
- Come sarà l'accesso dalla via Ripamonti?
- Sì, ma terrei presente anche la necessità degli anziani di potersi muovere in auto
- Basta ciclabili a discapito delle strade.
- Scarsa utilità delle piste ciclabili poco frequentate in città vengono preferiti spesso i marciapiedi seppur in presenza

- delle piste- quattrini pubblici spesso sprecati.
- Assolutamente necessarie ulteriori connessioni! Ad esempio la ciclabile in via Adamello, praticamente inesistente collega il quartiere soltanto con Prada e Simbiosys non certo con la periferia!
 - I percorsi non possono essere solo 'sospesi'.
 - Una delle poche idee giuste del Masterplan.
 - Sì, ma devono garantire percorsi ciclabili dal parco romana, passando sotto corso Lodi e uscendo da Via Sannio. Il tutto senza blocchi e infrastrutture che interrompano (es. Le scale del passante).
 - Il percorso in quota Est/Ovest è ciclabile?
 - Sembrano collegare bene l'area dello scalo ma non si capisce fin dove dovrebbero arrivare.
 - Ottimo, importante che la ciclabile di via Brembo venga collegata con quella di corso Lodi.
 - Accettabile, molto meglio dello scenario proposto per lo Scalo Farini.
 - Aria pulita in quella zona, con la tangenziale est così vicina e trafficata è patetico, vi invito a leggere i dati degli inquinanti nella zona e capire da dove arrivano... Con una copertura totale dello scalo si avrebbe comunque più mobilità dolce e meno fratture, che ci sarebbero comunque...
 - Sì, ma sono necessarie ulteriori connessioni ciclabili e pedonali esterne.
 - *** Commento rimosso per linguaggio scurrile ***
 - Servono interconnessioni con piste ciclabili da creare in città.
 - Connessione migliore verso il centro con la creazione di una pista ciclabile in corso di porta romana e a sud una connessione diretta con il parco della Vettabbia con la ciclabile in via Benaco e via Romilli.
 - Forse si potrebbe creare un collegamento tra Piazzale Trento e la Fondazione Prada, integrando quanto prevede il progetto della Torre A2A.
 - Il concetto di mobilità ciclabile dovrebbe guardare ben oltre il parco romana e la città di Milano avrebbe bisogno di un concetto che copra almeno l'intero comune (se non l'area metropolitana).
 - Sarebbe bello avere dei percorsi più lunghi per il running. In zona parchi che diano soddisfazione in questo senso sono pochi.
 - Mi piace molto, ma aggiungere dei sottopassi risolverebbe anche la mobilità motorizzata. Bisogna pensare che comunque le auto esisteranno ancora per svariati decenni e si potrebbe pensare di aggiungere degli scali sotterranei per il rifornimento dei negozi che poi si trovano in superficie. Se abbiamo un'area di '15 min a piedi' accessibile solo a bici che deve offrire dei servizi (es: alimentari) bisognerà rendere comunque semplice gli approvvigionamenti degli esercizi commerciali...
 - Non mi interessa la mobilità ciclabile.
 - Se tutto intorno il traffico è bloccato, respirare aria pulita all'interno è impossibile. Meglio pensare anche a come scaricare dal traffico corso Lodi e l'incrocio Lodi /Brenta, soprattutto in vista di una maggiore attrattività della zona. Pensare che tutte le persone che lavoreranno negli uffici si spostino con la metro è utopistico.
 - Nient'altro a cui pensare vero? Ah, forse il granito bianco del Cordusio qui starebbe bene.
 - Adeguate per favorire la mobilità short range ma non adeguate per chi arriverà da zone più lontane, per questo occorrerà investire su un prolungamento della metro nel triangolo Lodi-Ripamonti-Symbiosis.
 - Sì, sono adeguate, ma bisognerebbe sviluppare maggiormente i percorsi ciclabili all'esterno dell'area.
 - Occorre pensare all'inserimento di Porta Romana in un sistema complessivo di connessioni all'interno della città. Il lato Ovest dello scalo non sembra pensato per una ricucitura verso il resto della città.
 - Respirare aria pulita? Con la ferrovia scoperta?
 - Mi preoccupa la ferrovia.
 - Sì spera.
 - Possono essere sufficienti per la mobilità ma non per respirare aria pulita. Un po' meno di marketing gioverebbe al sondaggio.
 - Non mi interessano le bici.
 - Aria pulita... con ulteriore cemento costruito e ulteriore traffico di persone, merci, treni e quattro alberelli... un paradosso.
 - I collegamenti est/ovest progettati non mi sembrano assolutamente "percorsi sicuri dove respirare aria pulita lontano dalle strade trafficcate e inquinate". Tale non mi sembrano né le vie Lorenzini/Brembo né tantomeno la circonvallazione esterna. Prevederne uno interno.
 - Non sono adeguate perché, per la mobilità ciclabile e pedonale, occorrono numerosi "passaggi sospesi" che consentano di oltrepassare punti nevralgici (leggi circonvallazione, piazzale Lodi e altri) senza incrociare la viabilità stradale. E poi, per favore, ciclabile con pendenza massima 10% ?!?!? Può andare bene se affiancata a rampa o percorso di diversa pendenza, max 4%.
 - Bisognerebbe realizzare un percorso ciclabile anche attraverso il parco, non necessariamente asfaltato.
 - Problema è collegamento est-ovest dell'area.
 - Contraria, se questo significherà ridurre la carreggiata delle circonvallazioni
 - Sì, ma si potrebbe pensare alla eventuale possibilità di creare una piattaforma pedonale sopraelevata, una piazza sospesa alta 6 o 7 metri che colleghi l'area pedonale di Via Crema superando il traffico di bus, tram e quattro corsie di auto di Via Isonzo e Piazza Trento, arrivando alla zona della torre A2A continuando con la stessa piattaforma sopraelevata che potrebbe facilmente collegarsi con il grande Parco Selvatico rimanendo di fatto alla stessa quota della Foresta Sospesa est-ovest. Inoltre, la piattaforma rialzata potrebbe estendersi fino a superare anche il traffico di Via Brembo concludendosi di fatto nel parcheggio a est della Fondazione Prada, risolvendo la differenza di quote con rampe al 4%.
 - Il problema dell'inquinamento mi sta molto a cuore. Tutto ciò che può contribuire a ridurlo e dare un po' di pace ai nostri poveri brocchi è ben accetto.
 - Manca una strada per le auto per passare da nord a sud e ricucire i quartieri. non tutti usano la bicicletta o possono spostarsi a piedi.
 - Sono necessarie connessioni con viabilità tradizionale.
 - Sicuramente si sta provando a migliorare la ciclabilità dell'area. Ma rimangono molte zone prive di piste ciclabili sicure (via Brembo / Benaco / Calabiana / Bonomelli / Romilli / Riva di Trento). Si potrebbe pensare ad una ciclabile, alternativa a corso Lodi, che colleghi scalo romana direttamente al parco della Vettabbia.
 - Le auto vanno razionalizzare e non combattute. Di fatto senza un grande parcheggio pubblico e fintanto che la città non sarà servita H24 da mezzi pubblici efficienti ci troveremo con un maggiore carico di auto senza i dovuti posti per il loro parcheggio.
 - Le piste ciclabili non funzionano sia per la doppia fila che per la velocità richiesta a chi lavora a Milano.

- Risolve i problemi ma le ciclabili dovrebbero poi raggiungere il Duomo, non solo fermarsi in Corso Lodi/Piazzale Medaglie D'Oro.
- Come domanda precedente.
- Sono necessarie ulteriori connessioni pedonali/ciclabili.
- Sono state tralasciate altre connessioni, l'utenza non è solo costituita da ciclisti e podisti
- Ottimo, ma bisogna collegare/fare nuove piste, una vera rete, per esempio in modo che si collega con il centro. Non solo girare in aree limitate.
- Non vedo alcun disegno che illustri la connessione ciclabile verso il centro o la periferia.
- "Pendenze max 10%"? impossibile da utilizzarsi per disabili e carrozzine, solo per ciclisti scalatori! al massimo 3/4%.
- Le pendenze del 10 pct sono per gli atleti del giro d'Italia!
- Non mi sembra che sussistano particolari problemi di connessione.
- Mancano accessi carrabili e parcheggi adeguati.
- Mi piace ma i percorsi ciclabili potrebbero attraversare anche il parco in senso nord-sud.
- L'importante che ci siano marciapiedi sicuri per i pedoni.
- È da chiarire come faranno i cittadini a passare sui ponti sospesi.
- Sì, ma non credo che pochi km di piste ciclabili in più bastino a rendere la zona veramente fruibile in bici.
- I collegamenti nord-sud visibili sulla mappa sembrano adeguati, purché siano realizzati in sede propria non promiscua, sufficientemente ampi (in particolare nei punti di scavalco della ferrovia), e minimizzando le intersezioni con altri flussi di traffico. I collegamenti est-ovest sono meno chiari.
- Spero che la mobilità dolce sia sviluppata bene, con una pista ciclabile che arrivi fino in duomo, ma anche in periferia sud (vigentino) e che possa attivare anche fino a Chiaravalle, sfruttando la bellissima strada già esistente di Vaiano Valle, creando così una unione tra centro città e la bellissima periferia agricola sud.
- Nella valutazione delle opere a scomputo oneri, occorrerebbe realizzare tratti di piste ciclabili esterne al Parco per creare connessioni alla rete esistente.
- Sì, ma la ciclabilità deve uscire anche da quel quartiere! Arrivare in porta romana dal duomo in bici non ha percorsi senza pavé, vanno creati. E va calmierato di più il traffico in tutta la zona, ci sono troppe auto.
- Le ciclabili devono essere connesse al resto della città in ogni direzione e con attenzione anche alle periferie altrimenti non servono a nulla.
- Le nuove connessioni sono adeguate ma le vecchie assolutamente no. Si rischia che non siano connesse a nulla come ora.
- Ok la mobilità ciclabile, ma non esclusivamente quella.
- Penso essenziale le misure pensate. Più interessante collegare lo scalo con parchi limitrofi ad esso, attraverso connessioni ciclo-pedonali. Iniziare una rete estesa per tutta la città.
- Sono necessarie connessioni ciclabili fino al parco sud.
- Sì, anche se si dovrebbe prevedere uno "scavalco" permanente della via Isonzo all'altezza di piazza Trento sarebbe.
- Sì, il piano proposto è valido ed interessante. Tuttavia sarebbe indispensabile la pedonalizzazione/maggiore ciclabilità di via Crema per dare continuità con il resto del quartiere e raccordare meglio il centro città con lo Scalo.
- Servono altre connessioni ciclabili e pedonali sparse nel raggio di 1,5km per collegare realmente i quartieri limitrofi, non è possibile che ci sia principalmente corso Lodi e poco altro seriamente ciclabile.
- Mi sembra risolvano i problemi di connessione esistenti. Completerei rafforzando però le connessioni con via Adige (che è terminale del sistema lineare che porta a piazza Libia e Largo marinari d'Italia. Escluderla dal progetto è un errore, ma certamente rimediabile.
- Milano ha bisogno di lavorare non possiamo andare tutti in bicicletta.
- Sì tutto molto interessante. Io spero che si darà il giusto rilievo alla connessione con via Benaco, in quanto tale asse porta direttamente ai Parchi Vettabbia e Cassinis. Una pista ciclabile che, percorrendo le vie Benaco, Romilli e San Dionigi collega lo Scalo al Parco Sud, sarebbe interessante per tutti i residenti di Porta Romana e Scalo Romana, nonché un grande incentivo alla riqualificazione dei quartieri più a sud.
- Sì, ma bisognerebbe lavorare anche sul prosieguo di tali assi verso l'interno della città, altrimenti risultano inutilizzabili perché finiscono nel vuoto.
- E chi ha poche o nulle capacità motorie come si muove???
- Ricordatevi alberi autoctoni a fusto alto.
- Le piste ciclabili vanno benissimo. Il punto è che dovrebbero estendersi lungo tutta la città. Se dopo che arrivo a piazza Lodi non ho altre piste verso il nord della città sono costretto ad andare su strada con tutti i pericoli che ne conseguono. Quindi occorrerebbe creare una rete ciclistica capillare che vada oltre alle zone limitrofe allo scalo.
- Le connessioni sono corrette ma non c'è altro di concreto. Ponti e piste ciclabili. Troppo poco per un progetto di questo respiro. Troppo poco per parlare di innovazione. A cosa si riferisce questa innovazione negli spazi pubblici?
- Le connessioni proposte sono piene di conflittualità d'uso.
- Per quello che si vede nella cartina le connessioni ciclabili sono previste in circonvallazione e comunque in aree ad alta densità di traffico. Occorre comprendere anche via Sannio e zone limitrofe per coerenza paesaggistica e bassa intensità di traffico.
- A me sembra che siano connessioni limitate a un'area molto stretta e limitata all'interconnessione interna allo scalo e se sono piste ciclabili, in stile di urbanisti tattico, il costo è anche molto contenuto. La mobilità della bici dovrebbe riguardare la connessione con i quartieri circostanti e potenziare e migliorare tutta la rete ciclabile dell'area in modo che tutto sia percorribile facilmente e in sicurezza.
- I palazzi sono troppi e troppo alti, nessuno può capire che c'è un parco.
- Un chilometro e mezzo di piste è dato ridicolo considerando l'estensione dell'area.
- Le connessioni ciclabili est-ovest migliorano l'accessibilità tra Piazzale Lodi e Via Ripamonti ma dislocate sul perimetro dell'area in adiacenza alle vie di traffico non costituiscono un percorso "dove respirare aria pulita e lontane dalle strade trafficate e inquinate".
- Sì, ma attenzione alla qualità delle connessioni appena fuori dallo scalo romana.
- Serve anche una connessione per le auto.
- Bisogna anche pensare a chi non usa la bici ma altri mezzi.
- Di massima sì, sarebbe interessante collegare le piste ciclabili con il parco della Vettabbia e con il centro città.
- L'area ha un'estensione elevata, soprattutto est-ovest, motivo per cui è indispensabile prevedere quante più connessioni possibili, soprattutto nell'ottica di "avvicinare" le aree di Ripamonti e di Fondazione Prada/Symbiosis ai collegamenti

M3 e S9.

- La strategia non è particolarmente verificabile in un ambito così ristretto, ma necessita di operazioni su scala più ampia. In questo caso fondamentale sarà l'integrazione del sistema del passante per la mobilità.
- Sì, a patto che non siano realizzati a scapito della mobilità pedonale.
- Riguardo ai percorsi ciclabili sicuri concordo pienamente, per quanto all'aria pulita avrei grossi dubbi. Milano paga quasi ogni anno delle multe per il superamento dei limiti dei valori degli inquinanti fissati dalla UE. Inoltre il parco sarà "incastrato" tra due arterie molto trafficate.
- No, a meno che la bici non serva per girare nello scalo, qual è la soluzione per Piazza Trento? la pista su via Adamello arriva sino alla rotatoria con viale Ortles e poi nulla... per arrivare da Ripamonti alla metro, i collegamenti di pista ciclabile previsti da PGT sarebbero realizzati? perché diversamente, in bici si gira un po' all'interno dello scalo.
- A quanto indicato nel primo punto aggiungere che tutta la Via Ripamonti dovrebbe essere riqualificata fino al capolinea del tram 24, affinché ci sia un collegamento con la ciclabile del Parco Sud che, per quanto riguarda il verde, necessiterebbe di ulteriori cure.
- C'è bisogno anche di una connessione in più per le macchine. Corso Lodi e Ripamonti sono troppo caricate.
- Sarebbe auspicabile un passaggio per le auto per far defluire maggiormente il traffico.
- Sì, le ritengo adeguate per un collegamento pedonale/ciclabile. Sicuramente non risolve alcun problema legato al traffico e/o alla connessione veicolare.
- Le connessioni con via Ripamonti vanno curate di più.
- Il Percorso ciclabile su Ripamonti è a singhiozzo e molto pericoloso. Unico collegamento il tram che non soddisfa il numero di utenti.
- È stata presa in scarsissima considerazione il Borgo di Chiaravalle che andrebbe invece valorizzato molto di più.
- Buona l'idea della connessione, etc. Il discorso aria pulita è decisamente propagandistico e sovrastimato, benché un'area verde in più sia meglio di un'area verde in meno.
- Aumentate il verde (quello vero, come quello del parco). C'è troppo cemento diffuso, altro che verde diffuso.
- E tra via Lorenzini e via Quaranta, verso il Vigentino?
- Nuovamente utopia.
- Bella l'idea di potenziare le piste ciclabili, senza penalizzare la viabilità stradale, anche se non mi sono del tutto chiari i percorsi esatti.
- Ciclabili servono x percorrenze e non x deambulare....
- Come scavalcando i vialoni per unire nord e sud?
- Anche in questo caso ritengo che le connessioni, per essere definite tali, debbano non solo toccare ma anche modificare altre parti di città.
- In tutta l'area sud dovrà essere implementata una rete ciclopedonale
- Si deve collegare l'area al Parco Sud (magari dandogli un nome più affascinante) con il collegamento con questo si avrebbe l'area più verde di Milano e si metterebbero a tacere le critiche di coloro che dicono che c'è troppo poco verde nel progetto.
- Occorre potenziare le connessioni con depositi bici presso metropolitane e stazioni ferroviarie.
- Che senso ha collegare due cavalcavia ad alto scorrimento veicolare con un percorso ciclopedonale???
- Penso che questa parte della città sia abbastanza isolata dal resto della città.

- Le piste ciclabili sono molto importanti, ma vanno realizzate anche in strade strategiche (es. Corso di Porta Romana) e non solo all'interno di questi progetti. Prendo la bici e giro in tondo, poi decido di andare in Piazza Duomo e mi becco l'orrida situazione di Corso di Porta Romana oppure l'orrida situazione di Piazza Medaglie D'Oro, altra piazza fatta per macchine.
- Bisogna prevedere parcheggi a pagamento e/o gratuiti intorno all'area!

18.

LA LINEA VERDE

Il Masterplan "Parco Romana" ipotizza la realizzazione di una linea verde, la cosiddetta "foresta sospesa", come possibile connessione aggiuntiva est-ovest al di sopra dei binari. La proposta è una suggestione per ulteriori interventi di mitigazione della ferrovia oltre a quelli già previsti - da sottoporre a verifica di fattibilità tecnica ed economica - e da realizzare in fase avanzata di sviluppo della rigenerazione. Tale ipotesi persegue il fine di proteggere ancor più le proprietà residenziali e terziarie dall'impatto acustico e visivo dei treni.

Cosa pensi in proposito?

- Deve essere assolutamente realizzata.
- Avrei preferito che i binari venissero completamente interrati sotto un tunnel.
- L'idea è molto bella, ma i render sono alquanto irrealistici, la dimensione di quegli alberi è irrealistica. Durante la consultazione del 6 aprile, Land ha affermato che hanno previsto 2 m di terreno per gli alberi. La terra satura pesa come il calcestruzzo armato, ragion per cui si dovrebbero prevedere delle strutture con un costo esorbitante per un'opera del genere.
- Sicuramente non si avrà mai una foresta verde sospesa come da immagine di cui sopra, oppure la struttura non sarà mai snella come dai render. Bella idea ma non sarà mai come da render.
- Vi prego, prevedete dei glicini. Il glicine è parte della storia di Milano, presente sia nelle case popolari che nobiliari.
- Non risolve il problema dell'eventuale inquinamento acustico e visivo, in compenso sperpererà danari pubblici.
- La foresta sospesa è un elemento fondamentale e imprescindibile del progetto ma va migliorata con delle cascatelle d'acqua che ne scendano ai lati per creare uno scenario panoramico migliore coprendo meglio la vista del tracciato non interrato.
- Credo che sia un elemento imprescindibile del progetto, altrimenti la scelta di non interrare i binari senza alcuna mitigazione della loro presenza si ripercuoterà inevitabilmente sulla qualità finale della riqualificazione. La foresta sospesa sarebbe un'opera iconica, di grande impatto culturale e ambientale e che renderebbe l'area un esempio virtuoso anziché un'occasione mancata.
- Una porzione di circle line completamente interrata mitigherebbe meglio la ferrovia.
- Spero possa essere realizzata. Non ho capito come verrà assicurata la sicurezza delle persone nottetempo. Sono previsti cancelli in corrispondenza degli attraversamenti

nord-sud?

- Soluzione di dubbia fattibilità a detta degli stessi progettisti... non risolve il problema della mitigazione del transito ferroviario, comporta oneri di realizzazioni e gestione molto elevati... non si faceva prima a interrare i binari come realizzato in tante altre città europee?
- Anche nordsud.
- Avrei preferito un vero internamento dei binari e una maggiore superficie a parco. Questo è un ripiego.
- Avrei interrato completamente in binari.
- Se non viene realizzata questa parte il progetto è una frode
- Buona idea. Incentiverei l'uso della lingua italiana, a partire dal masterplan.
- Sperando che non sia oggetto di degrado la sera.
- Tutta la zona intorno piazza Lodi dovrebbe essere adibita a verde con gli edifici dall'altro lato.
- Sarebbe stato meglio coprire i binari ferroviari con un boulevard pedonale centrale tra Corso Lodi e Via Ripamonti, che intersecasse i collegamenti Nord-Sud derivati dal prolungamento (sull'area dello Scalo) della viabilità trasversale a v.le Isonzo e alle vie Lorenzini – Brembo.
- Credo che la presenza dei binari attivi della ferrovia rappresenterà un elemento di disturbo difficilmente mitigabile, in ogni caso. E credo che l'idea di mettere delle piante sopra ad una ferrovia sia stata pensata da chi di piante non si sia mai occupato visto che farle crescere su di una soletta di cemento con sotto tutti gli ossidi di ferro che si alzano come ovunque ci siano i binari del tram a Milano mi sembra pura follia.
- Credo che sia utile e che possa venir utilizzata anche per lo sviluppo di altri scali ferroviari (es Scalo Farini).
- Non vi è alcuna necessità di nascondere i binari, la linea ferroviaria è rettilinea e i treni sono leggeri. Manca la fermata ferroviaria Ripamonti prevista da PGT e PUMS
- Interessante. Va studiata con attenzione.
- Attenzione a replicare high Line tipo NY, perché qui oggi non c'è nulla quindi non si tratta di riqualificare l'esistente. I binari vanno mascherati in tutti i modi possibili
- Come scritto sopra, una presa in giro, per aumentare il calcolo di verde.
- Piace ma dipende da come sarà fatta.
- Avrei interrato completamente la ferrovia.
- Guarda caso il Verde è sempre in forse.
- Cambiare il nome, poco originale, sembra la metropolitana.
- Ritengo sia una bella idea quella di avere un percorso verde che colleghi est-ovest dello Scalo, ma se il principale scopo è quello di limitare l'impatto acustico di uffici e residenze private, la progetterei nel modo più semplice ed economico possibile, dedicando risorse ad aspetti di maggiore utilità pubblica.
- Penso sia vergognoso che abbia vinto un masterplan la cui idea forte deve ancora essere.
- Soggetta a verifica tecnica ed economica.
- Bisogna valutare costi e benefici, importante vengano protetti anche i frequentatori del parco dall'impatto acustico e visivo dei treni. Mi chiedo come si faccia realizzare un corridoio ecologico con i treni che sfrecciano in mezzo. Dove potranno ancorare le loro radici gli alberi? il rendering è inquietante sotto questo punto di vista.
- Occorre valutare il rapporto benefici/costi.
- È onestamente l'unica cosa di spicco del progetto, se non venisse realizzato il progetto risulterebbe banale e un'opportunità persa.
- Interrare i binari è davvero così irrealizzabile? :)
- Davvero molto originale e sembra portare qualcosa di nuovo e di caratteristico.
- Se la realizzeranno sarà la solita teoria di alberelli striminziti (vedi Piazza Olivetti).
- Purtroppo il verde che viene lasciato dal progetto è residuale li rendering disegna alberi di 20 metri, posti su una passarella???
- La presenza dei binari attivi sarà un elemento di grande disturbo difficilmente mitigabile a meno di un maggiore interrimento o galleria artificiale. Tale presenza porterà a fare cadere nel tempo il valore dell'opera e a creare problemi di gestione molto pesanti con la foresta sospesa. Dopo alcuni anni, passata la novità iniziale, il verde non basterà a coprire la presenza della ferrovia, la piattaforma sospesa degraderà ed alla fine l'opera verrà chiusa. Ovvero sarà completamente inutile.
- L'idea è bella, ma non è chiaro se ne sia stata valutata la fattibilità, e come questa possa iniziatore sulle fasce di rispetto della ferrovia.
- I binari andrebbero completamente interrati, così come un asse viario che decongestioni le strade intorno, che con le nuove costruzioni saranno più trafficate.
- La ferrovia andava interrata.
- Deve essere più che altro funzionale e non deve creare preoccupazione se la si attraversa con il buio.
- Soluzione interessante, ma più utile e futuribile una linea metropolitana.
- Non considero la presenza dei binari elemento di particolare disturbo. Penso, tra l'altro, alla complessità (tecnica/economica) di dare terreno fertile ad alberi e piante su una soletta di cemento.
- Questo elemento è fondamentale per il progetto e deve assolutamente essere sviluppato al meglio. Il rischio è che venga ridotto nel corso della fase di Value Engineering.
- Bello il nome ma non immagino un risultato piacevole.
- Niente di certo purtroppo bisogna interrare come fanno all'estero.
- Sarebbe positiva ma non verrà realizzata perché troppo costosa.
- L'idea è bella. Perché non pensarla da Romolo a Romana? La mitigazione della linea circolare interessa tutti i cittadini residenti lungo la linea non solo i futuri happy few.
- La ritengo di non facile realizzazione per motivi biologici. Come si possono insediare alberi radicati in un'area sospesa che avrà, per forza di cose, uno spessore limitato? Che tipo di vegetazione si intende installare?
- È veramente indecente l'anti-ferroviarismo presente in questo articolo.
- È l'idea vincente deve essere assolutamente realizzata.
- Lo spostamento dei binari verso viale Isonzo, purtroppo non previsto, permetterebbe una migliore continuità del verde nel resto dell'area.
- Buona idea sempre che la linea ferroviaria sia ineliminabile.
- Penso che vada realizzata solo se non complica la manutenzione e il mantenimento degli asset ferroviari. Il buon funzionamento del treno (che è trasporto pubblico) viene prima dell'estetica.
- L'idea è interessante, da valutare il reale impatto.
- Green washing.
- Credo che la linea verde sia l'elemento fondamentale del masterplan. Se, a seguito di verifica tecnica-economica, dovesse saltare, andrebbe ripensato il masterplan in toto.
- Non mi è chiaro.
- La foresta sospesa è un errore. Perché? L'infrastruttura

- inverdita e restituita alla città è una sorta di “nuova tipologia di spazio pubblico”, sdoganata dalla Promenade Plantee prima e dalla nota High Line dopo, in cui la vera rivoluzione è quella del riutilizzo di infrastrutture esistenti, obsolete e abbandonate. Una passerella ex novo in un quartiere di nuova edificazione è solo un’operazione di marketing. Milano possiede infrastrutture che meritano di essere ripensate in quartieri più svantaggiati. Questa “trovata promozionale” in un progetto di masterplan ex novo è veramente insensata.
- I raggi verdi erano un progetto, la linea verde è un’operazione di marketing territoriale.
 - Non mi piace, è una struttura posticcia che scimmiotta le high lines.
 - Punto focale del progetto.
 - L’idea è buona, va aggiunto il vetrocemento per abbattere un 30/40 decibel di rumore ogni 10 minuti che deprezzerebbe tutto il progetto.
 - I binari vanno interrati e coperti da verde.
 - Molto bella, ma attendo di vedere realtà vs rendering soprattutto per cura e mantenimento successivi.
 - Elemento essenziale del Masterplan per cui senza quella perde la sua caratteristica principale.
 - La proposta è molto bella ed è l’elemento principale del masterplan. Deve essere realizzata altrimenti l’intero masterplan perde di senso. Dovrebbe servire anche come connessione est ovest e non solo come arredo verde.
 - L’idea è bellissima, spero che si faccia il massimo per non farla decadere a seguito di verifica della fattibilità.
 - Ho dubbi sulla realizzabilità dell’opera, sui problemi della crescita delle piante nella soletta, sulla manutenzione.
 - L’dea è ottima ma preferirei fare scomparire i binari del tutto sottosuolo.
 - Non bisogna limitare la possibilità di futuri potenziamenti al servizio ferroviario metropolitano con opere di facciata troppo costrittive.
 - Il problema non è incentrato sull’impatto acustico o visivo. Vivo da anni con il treno e ci si abitua, anzi... È interessante una grande passeggiata in un percorso verde per collegare Ripamonti e Lodi, simile alla passeggiata High Line Park di New York. Inserire anche elementi di arte nella passeggiata.
 - Essendo due soli binari, proporrei una copertura totale per minimizzare i rumori ma anche l’estetica, considerando che la zona verrà completamente rifatta.
 - Non è una foresta. ci vorrebbero alberi veri, nel suolo.
 - Si dovrebbe cogliere l’opportunità di “interrare” tutto il tracciato ferroviario.
 - Fantastico, ma attenzione alla sicurezza.
 - Non si poteva lasciare l’intero tratto ferroviario in sotterranea?
 - È una delle ragioni che ha portato alla vittoria del concorso. Rimangiarsi la parola sarebbe delittuoso davanti all’opinione pubblica. Unica alternativa a realizzarla è l’interramento completo...
 - Ci vogliono piante vere alberi di alto fusto non le cose viste negli ultimi anni. Verde vero, che abbassi le temperature.
 - La delusione per la non possibilità di interrare la ferrovia (ma, ahimè, comprensibile per i vincoli tecnologici dell’area) è in parte superata dalla grandiosa idea della foresta sospesa. Se la foresta sospesa non venisse realizzata tutto il progetto perderebbe gran parte del suo fascino. Ne rimarrebbe un parco “dozzinale” con una fastidiosa ferrovia.
 - E dell’impatto acustico e visivo attorno alla stazione FS chi se ne interessa?
 - Molti cittadini come me sognano da sempre un parco come il Jarden des Plantes di Parigi, con specie di piante e varietà di livelli, rocce e piccoli angoli nascosti. Questa dovrebbe essere la vera novità di Milano! Le passerelle sopraelevate mi sembrano la “carota” che viene mostrata ai cittadini e che come al solito rimarrebbe irrealizzata “per motivi di fattibilità tecnica ed economica”.
 - Bella ma deve essere costantemente curata, altrimenti la vegetazione incolta e l’acqua stagnante darebbero solo problemi alla vista, all’olfatto, di zanzare.
 - È una idea terribile! Il peggio di tutto il progetto. Non serve costruire una connessione pedonale che è già garantita dal parco lineare al fianco dei binari. È un interessante espediente di mitigazione della ferrovia che avvantaggia particolarmente le residenze e le funzioni che affacceranno sulla ferrovia. Per il pubblico potrebbe anche non esistere. Anzi temo che sia un espediente per usare soldi che potrebbero essere spesi meglio per la realizzazione del parco e degli spazi pubblici senza consumare RISORSE anche energetiche per costruire un’opera che non ha nulla di ecologico nè di basso impatto.
 - L’idea è un po’ fumosa imita altri contesti, che si fondano su infrastrutture esistenti e riusate, poco credibile questa soluzione, rumore? Sicurezza da incidenti? Gestione? Il nome del parco è terribile... almeno chiamatelo Parco di Porta Romana.
 - I binari dovrebbero essere tutti interrati, come una metropolitana.
 - Vergognoso, pare il quartiere Prada più che vigenino.
 - Può essere una buona idea, l’inquinamento è molto combattuto con le piante. bisogna vedere comunque da un punto di vista tecnico gli auspici benefici acustici e ambientali. Puoi essere con il supporto delle Organizzazioni ambientaliste e di esserti del settore si può trovare una migliore e maggiore integrazione tra i binari, le residenze-uffici, le aree verde e di tutto l’ecosistema. Da un punto di vista economico , la manutenzione può essere supportare dal supporto dei progetti utili alla collettività dei beneficiari del reddito di cittadinanza e dai lavori di pubblica utilità delle persone con problemi di giustizia. Se l’obbiettivo di tutto il progetto è l’inclusione, da tanti punti di vista, promuovete la partecipazione attiva degli abitanti e dei cittadini dello Scalo e dei quartieri con il Regolamento dei beni comuni.
 - È una bella idea, ma sarà fondamentale capire bene come verrà gestito ciò che sarà sotto la foresta sospesa per evitare di avere un sopra bellissimo e un sotto degradato.
 - I palazzi sono troppi e troppo alti, nessuno può capire che c’è un parco.
 - Come ho già accennato nella risposta n. 13, non la ritengo realizzabile, tanto meno come “foresta sospesa”.
 - La presenza dei binari attivi della ferrovia rappresenterà comunque un elemento di disturbo, l’unica vera soluzione è interrare il più possibile la linea ferroviaria.
 - Auspicherei l’interramento totale della ferrovia. Se non è possibile, la soluzione è interessante ma occorre valutare effettiva possibilità di realizzarla nella qualità mostrata, sia rispetto alle necessità delle piante (es. spazio per radici) sia in termini di manutenzione. Diversamente valutare la possibilità di inserire la ferrovia in trincea lungo tutto lo scalo. Il problema del disturbo esiste, anche per i frequentatori del parco che vogliono rilassarsi.
 - Tutto in galleria, boulevard centrale e parco ai lati, edifici più alti e più spazio verde.

- Non ci credo che la fate finché non lo vedo.
- I binari andavano interrati lungo tutta la zona dello Scalo. Tenerli a vista porterà solo degrado: i treni portano DEGRADO, graffiti e sporcizia.
- L'idea mi piace ma vorrei che fosse estesa connettendo il parco delle memorie.
- Ottima soluzione ma non chiamatela foresta, è solo arredo urbano.
- È una soluzione che sembra una brutta copia del Highline Park di New York.
- La ferrovia è interrata solo per qualche metro quindi resta una cesura, il progetto dovrebbe necessariamente mitigarne gli effetti non in fase avanzata di sviluppo (e i render in questo sarebbe meglio averli che riflettano quanto effettivamente è ipotizzato fattibile non suggestioni da sottoporre a verifica di fattibilità tecnico-economica, se non lo fa l'operatore chi dovrebbe farlo??) inoltre 30 metri di buffer da una linea ferroviaria non sono una gran soluzione per edifici residenziali da realizzare...
- Credo sarà molto utile e penso possa essere estesa oltre i limiti dello scalo per collegare le aree verdi zona.
- Operazione di green washing e marketing funzionale a nascondere il treno dai nuovi edifici. Molto meglio interrare tutta la ferrovia a carico di FS.
- I binari vanno completamente interrati.
- L'ipotesi di mitigazione è valida. L'unico modo per eliminare veramente l'impatto visivo e acustico della ferrovia, creando una vera connessione territoriale, è interrarela come nella porzione di parco centrale. I limiti sono solo economici
- Linea Verde da far proseguire oltre la stazione di porta Romana verso il cavalcavia di vale Puglia.
- Circa l'area verde, espressioni del tipo: "ipotesi", "da sottoporre a verifica...", etc, non promettono niente di buono. Dovrebbero essere un must nel business plan, non una possibilità vincolata a fattibilità tecniche e soprattutto economiche.
- È quel "da sottoporre a verifica di fattibilità tecnica ed economica" che mi preoccupa. L'ipotesi della foresta sospesa è interessante se fattibile.
- Bellissimo se poi verrà mantenuto, le aree verdi a Milano spesso diventano discariche vedi ex Om poco distante.
- Lo spazio verde è poco.
- Aumentare la lunghezza della galleria.
- Ho come la sensazione che la foresta sospesa sarà la prima cosa a scomparire strada facendo ("da sottoporre a verifica di fattibilità tecnica ed economica").
- Non sarebbe possibile coprire integralmente i binari con una collina lunga quanto tutto lo scalo?
- Non funziona, i treni vanno INTERRATI completamente, nessuno vorrà comprare appartamenti con il treno che passa sotto (rumore, emissioni, impatto visivo). Ci sono vari modi per interrarli tecnicamente anche se ciò è stato negato nelle riunioni. Vanno interrate completamente le linee treno per tutto il tratto creando una galleria sotterranea.
- Dovete interrare più ferrovia.
- Elemento di fondamentale importanza per il progetto, DEVE essere realizzata!
- Quanto questa soluzione è manutenibile? non era preferibile la realizzazione di una galleria anche se più costosa?
- Uno schifo o meglio, una soluzione che è sicuramente bella, ma fatta per coprire uno degli scandali di questo progetto: la ferrovia va interrata lungo tutto lo scalo, non per quel misero pezzettino. Binari a vista vogliono dire solo e soltanto degrado, degrado e degrado!

Disegno e caratteri dello Spazio Pubblico

19.

IL CAMPO SELVATICO

Il grande parco pubblico proposto dal Masterplan ha l'obiettivo di accogliere fruitori abituali e visitatori occasionali in un paesaggio privo di barriere architettoniche, dove la natura – nelle varietà delle stagioni – è protagonista nella sua forma più spontanea e selvatica. Uno spazio verde con sentieri che si incrociano e piccole radure, che creano un ambiente condiviso tra l'uomo e la natura.

Condividi questa scelta dei progettisti?

- Carina, ma attenzione alla fruizione. non vorrei diventasse il nuovo parco di Rogoredo...
- No è visionaria. Purtroppo il verde è molto mal tenuto...
- È importante che ci siano abbastanza alberi diffusi da creare sufficienti zone d'ombra perché sia un luogo di sosta e non solo di passaggio.
- Mi sembra soltanto marketing, la sostanza è data dalla dimensione del parco e non dalla sua descrizione a campo selvatico o altro.
- Mi piace, ma avrei preferito che la collina centrale avesse delle gemelle a est e a ovest e che si realizzassero "bastioni" con la terra di riporto lungo i lati della ferrovia. Però sempre mantenendo questa idea di zona un po' selvatica.
- Molto parzialmente: dovrebbe trattarsi di un parco urbano nel quale ai valori ambientali (servizi ecosistemici generati) dovrebbe accompagnarsi una elevata fruibilità e accessibilità del verde (sia fisica che percettiva). La soluzione proposta realizza un'enclave visibile e fruibile soprattutto dalle nuove costruzioni insediate che, anzi, precludono gli ampi scorci visuali verso lo scalo oggi esistenti da tutte le costruzioni all'intorno.
- Assolutamente sì, ma solo se verrà realizzato il ponte alberato sospeso, altrimenti sono necessari più alberi.
- Serve un parco come il Sempione! A Sud la città è carente di parchi. Bisogna fare attenzione a non trasformare il "selvatico" in incolto e abbandonato, come spessissimo accade. Servono alberi sempreverdi, percorsi pedonali nel verde. Lo stile di Parco Sempione è quello corretto.
- L'interramento dei binari ferroviari per soli 100 metri è inadeguato, anche in previsione di un possibile "ponte verde" a copertura. Maggiore che fosse l'interramento, meglio sarebbe.
- Bene, ma andrebbe messo verso piazza Lodi.
- Ok al parco, ma vorrei aree attrezzate per renderlo fruibile ai ragazzi, sport e aree giochi + aree per i cani.
- Basta che non sia sinonimo di disordine.
- Romantica l'idea del campo selvatico ma vanno pianificate misure di sicurezza altrimenti può facilmente trasformarsi in campo di degrado o campo trascurato. Sarebbe stato decisamente più appropriato optare per una forma di Giardino all'Inglese, sicuramente più curato, in ordine ed esteticamente più gradevole. I campi selvatici lasciateli in campagna!
- Assolutamente NO! non siamo in aperta campagna siamo in piena città quasi in centro e non vengo ad abitare a Milano per stare in piena campagna ma perché voglio servizi e negozi.
- L'idea è molto bella, ma lo spazio va curato e tutelato. Va garantita la sicurezza e bisogna evitare che nel tempo diventi luogo di abbandono e criminalità com'è successo in tanti altri parchi. Quali misure si pensa di adottare per evitare pericoli di sicurezza? Quali misure per evitare l'abbandono e il degrado? Quali misure per evitare diventi un luogo di droga e criminalità?
- Preferisco i parchi classici di stampo ottocentesco dove la parte di "natura spontanea" è ridotta al minimo.
- Preferirei un parco più vivibile per i bambini (es Sempione/ Gae aulenti) e meno selvatico.
- Servono più alberi, si veda la povertà della biblioteca degli alberi vicino a Piazza Gae Aulenti.
- Spero non diventi una jungla abbandonata.
- Importante che sia sicuro!!!
- Mancano alberi di alto fusto a Milano. Un vero parco. Che qui non c'è.
- Bello ma penso all'incremento di zanzare.
- Idea suggestiva e contemporanea, sarebbe interessante collegare questa area con il Parco Agricolo Sud e valorizzare anch'esso.
- Parco più attrattivo che segua il modello BAM.
- La farei ancora più grande, dedicate più spazio al verde e attrezzatelo per correre e per fare ginnastica con percorsi dedicati.
- Spero proprio che non usiate il cemento per pavimentate i sentieri (BAM) e che eventuali panchine abbiano alberi nelle vicinanze, magari specie autoctone, non cinesi.
- A Milano servono grandi prati, semplici, di facile manutenzione dove sdraiarsi. In compenso è bene che gli alberi siano piantati pensando a delle forme (filari ad esempio).
- Manca un progetto che salvaguardi la sicurezza dell'area verde ed eviti l'utilizzo dell'area verde (soprattutto di notte) per attività illecite o lesive del decoro.
- La sperimentazione su Piazza Olivetti non mi sembra abbia avuto l'effetto previsto, possono diventare luoghi non fruibili.
- Di solito questi prati non sono praticabili perché l'erba diventa molto alta e aiutano la proliferazione di zecche, parassiti e animali infestanti se non vengono costantemente irrorati da sostanze chimiche che ne prevengono la formazione.
- Condivido lo spazio a parco, ma il verde deve essere "curato". La vegetazione selvatica in un contesto cittadino da l'impressione di abbandono e degrado.
- È un'idea suggestiva, l'importante è non confondere spontaneità con incuria. un parco curato è sempre più bello.
- Mi auguro che poi ci sia un'adeguata manutenzione e pulizia.
- *** Commento rimosso per linguaggio scurrile ***
- Preferisco molti più alberi, inoltre è necessario creare una connessione con i parchi ex OM e seguendo il Vettabbia fino ad arrivare al Parco Vettabbia creando una unica linea verde magari ciclabile. Occasione imperdibile per pensare ad un nuovo percorso al sud (tipo Martesana).
- È molto bella l'idea ma date movimento, varietà, non fatene una piatta superficie seppur verde!
- Parco sì ma non selvatico.

- Mi auguro sia prevista un'adeguata alberatura per consentire di usufruire degli spazi verdi anche durante i mesi caldi e che ci siano sufficienti panchine per agevolare la sosta negli spazi verdi anche per anziani, bambini e persone con difficoltà motorie.
- Cominciamo a salvare il vero parco agricolo sud.
- L'idea della natura selvatica è bucolica e non pratica. basta vedere il risultato in Piazza Olivetti in cui l'eliminazione della natura selvatica ha dato un aspetto di pulizia e cura al posto di quello di abbandono che aveva precedentemente. La natura selvatica in città si presterebbe poi ad un uso non appropriato degli spazi a verde e renderebbe molto difficile l'opera di pulizia.
- Occorre una area gatti x le numerose colonie che non hanno più i loro rifugi.
- Selvatico ma molto curato.
- Non è grande, non è pensato.
- Sulla carta è molto bello ma è importante averne cura per non arrivare poi a un graduale degrado, come accaduto in altre zone.
- Idea ok, peccato che Milano curi malissimo il suo verde e lo lasci in balia delle torridi estati senza potature né innaffiature. Oltre il 50% delle nuove piante muore abbandonato ai 40 gradi estivi.
- Bel rendering. Molto verde profondo. Vedremo i fatti.
- Includerei iniziative più ambiziose: esempio garden by the bay a Singapore. Il solo parco non è sufficiente a mio avviso bisogna includere una struttura attrattiva per persone e turisti.
- Meglio i prati che un effetto selvatico e incolto.
- Sì, ma ribadisco la mia preoccupazione in merito alla sicurezza e al mantenimento del parco.
- Spero non diventi l'ennesima piazza di spaccio urbano.
- Non condivido l'aspetto selvatico, un parco fruibile deve avere prati.
- Bella idea, ma deve essere controllata, altrimenti rischia di diventare centro di bivacchi e attività illecite che terrebbero lontano i cittadini.
- Ottima idea, immagino sia stata valutata anche una cospicua presenza di alberi.
- Area stagnante per i barboni e spaccio.
- Interessante. Spesso la vera natura non è quella "pulita" che viene proposta ma quella selvatica.
- Ci vogliono anche spazi per ginnastica e piste per running.
- Lo spazio verde dovrebbe avere un'estensione maggiore.
- Bene il parco, ma credo che sia importante che diventi un'area fruibile e non un "terreno agricolo". modello da cui trarre spunto è Bryant Park.
- Sì, ma i passeggiamenti laterali non devono essere troppo larghi e preferibilmente non di cemento. Altrimenti si crea l'effetto "aiuole," come nella nuova Biblioteca degli Alberi.
- Solo in parte perché preferisco riduzione al 25% del costruito e maggior area verde e servizi per il parco (e il cittadino).
- Alberi ad alto fusto che creino un'area "protetta dalla città" secondo me fanno la differenza. I prati finiscono per sembrare dei deserti dopo poco.
- È importante creare un parco attivo, sicuro ed economicamente sostenibile.
- L'idea è bella, ma temo possa trasformarsi nell'ennesima piazza di spaccio o di nulla facenti borseggiatori et similia.
- Tutta fuffa. Evitare la fine della Biblioteca degli alberi, tutti sentieri pochissimo verde.
- L'idea è suggestiva, mi aspettavo fosse più ampio il parco pubblico.
- Sì è una idea suggestiva, ma occorre lasciare più spazi verdi e meno edificati.
- Gli spazi di natura selvatica sono molto interessanti, li si vede già nella nuova piazza Olivetti. Speriamo che da selvatica non si trasformi in poco curata. L'erba alta diventerà dimora di senzatetto, punto di raccolta di rifiuti o nascondiglio di delinquenti/aggressori durante le ore notturne. Ricordiamoci che è definita area aperta 24h/24h, zona di passaggio tra nord/sud del parco e zona di locali. Forse è meglio avere il classico verde curato ed un'area dedicata alla natura più selvatica.
- Green washing.
- Pulisco costantemente i parchi limitrofi e un campo selvatico so già come si trasformerà.
- Il parco mi piace molto ma l'avrei preferito più grande.
- Sarà uno spazio totalmente antropizzato, come il Bosco verticale, altro che campo selvatico.
- Idea suggestiva ma nella realtà poco pratica da mantenere nel tempo e poco fruibile. È uno spazio verde urbano ed in quanto tale va gestito, sarebbe rivoluzionario avere delle alberature importanti al posto dei rachitici alberelli con cui partono di solito i nuovi parchi. Già nella vicina Piazza Olivetti all'inaugurazione si parlava di verde spontaneo rivoluzionario. In realtà già dopo pochi mesi il verde era diventato infestante ed ingestibile e poco dopo è stato trasformato in prato verde periodicamente rasato e radi cespugli.
- Più alberi!!!
- Bell'idea ma voglio vederne la realizzazione, in questo momento non mi fido.
- Non mi è chiaro se ci siano parcheggi sottostanti e quanto sia "naturale" questa natura.
- Sì purché venga curata nel tempo.
- Non ritengo che siano necessari servizi nel parco. Sono presenti tutto intorno. Inoltre il parco è anche piccolo.
- Devo purtroppo segnalare il tema della sicurezza in un grande parco...
- Suggestiva in parte. la parte pascolabile va divisa da quella calpestabile per igiene. manca un design del verde che potrebbe rendere più elegante il progetto. solo pratone rischia di essere terra di nessuno. solo in pendenza è un problema per le attività (se si può fare una parte centrale piana meglio). aggiungere qualcosa di pubblico senza esagerare aiuta certamente.
- Condivido in pieno, ma spero che non sia solamente un grande "prati". Spero ci sia un bel bosco di piante autoctone.
- Natura selvatica o "non abbiamo soldi per fare un parco tipo il Sempione quindi accontentatevi delle sterpaglie spontanee"?
- Sempre non si riduca come quello già visto in Pza Olivetti. Bello solo il primo anno, poi uno sfacelo. Bisogna essere in grado di mantenere e curare il verde anche se "selvatico" a meno che sia sinonimo di "abbandonato"/non curato.
- Più servizi per il parco e non lasciarlo al selvatico completamente.
- Avrei preferito un parco urbano in luogo di un bosco "selvatico" urbano.
- In ogni caso mi sembra un po' piccolo per essere definito "avamposto del Parco A Sud.
- È una bella idea solo se vengono piantati molti alberi al posto degli edifici previsti ora. Serve più verde per dare respiro al quartiere.

- Selvatico è suggestivo, ma andrà comunque attrezzato per essere un cuore vitale dell'area. E ben connesso agli altri spazi verdi (ecozones e via verde)
- temo il poco livello di rispetto e cura che ne potranno avere gli utenti. Consigliabile un confronto con realtà già alle prese con queste situazioni, quali Parco agricolo Ticinello e Parco agricolo Sud.
- Non è questo di cui si ha bisogno, (vedi Parco delle Industrie). Ci vogliono dislivelli, alberi di specie diverse, cespugli, arbusti, piante, acqua: biodiversità. Lo spazio ampiamente cementificato dietro alla Fondazione Prada ha il merito di aver piantato specie di alberi anche da frutto che sono stati una sorpresa, il cittadino può trovare nei prati menta, finocchietto selvatico...nello specchio d'acqua con canneto hanno nidificato le anatre!
- Alberi alti!
- Parco troppo piccolo, intercluso, troppa superficie lastricata e impermeabile; più vere vero e profondo.
- Non è una scelta di progetto, è un non progetto. La parola selvatico rimanda ad abbandono. Milano non ha bisogno di creare un nuovo spazio aperto abbandonato a se stesso. La natura sa alternarsi nelle stagioni in ogni caso. Non ha senso parlare di parco sud in questa posizione. Mi sembra una scusa per non fare niente e assomiglia al "campo di grano". Per favole non prendiamoci in giro.
- In parte idea interessante e già utilizzata altrove, ma servono anche altre funzioni e tipologie di verde nel parco...insomma idea da ricalibrare per un parco urbano di connessione.
- Dovrebbero esserci più alberi. Dovrebbe esserci un collegamento con Il Parco Sud.
- il verde occorre sempre curarlo altrimenti diventa luogo di rischi e disordine.
- Sono più apprezzabili aree verdi fruibili da famiglie, sportivi... non servono campi in città che poi non sono utilizzabili.
- Prada l'ha già fatto in piazza Olivetti, idea già usata e vecchia.
- Chi sceglierai quali piante e quale vegetazione ci sarà? Ci saranno degli orti? Cosa vuol dire che un parco senza barriere architettoniche? Un parco senza barriere architettoniche non è un parco asettico. Penso e spero vengano coinvolte le Organizzazioni delle persone diversamente abili e degli abitanti per affermare che è un parco accessibile e inclusivo, aperto e sicuro per tutti quanti. Ci sarà un'area cani? O avete calcolato che è sufficiente l'area cani di piazza Trento?
- Idea suggestiva ma che rimarrà sulla carta, un bel rendering, come spesso accade.
- Avrei preferito la presenza di acqua.
- I palazzi sono troppi e troppo alti, nessuno può capire che c'è un parco.
- A me piace, penso si tratti dello stesso tipo di "campo" che era stato creato in Piazza Olivetti. per qualche motivo però pare che lì l'idea sia stata in seguito abbandonata, sarebbe interessante capire perché.
- Troppo poco verde e nessuna connessione, tipo corridoio, col Parco Agricolo...
- Sì, ma aggiungere alberi per creare ombra nei mesi più caldi ed evitare di frammentare il prato con troppi sentieri a favore di un grande prato uniforme
- Fate un parco urbano, non un bosco insalubre ingestibile sia a livello ecologico che sociale.
- Campo selvatico o sterpaglie incontrollate? Questa area della città a sud è sfornita di parchi. serve un parco in stile parco sempione!
- Più grande il parco sarebbe meglio.
- Non sono un botanico ma credo che fondamentale sia dare uno spazio che sia fruibile dai cittadini.
- Ritengo fondamentale inserire più alberi nel prato, rispetto all'immagine che vedo, per rendere più godibile il parco, soprattutto in estate quando fa molto caldo. La zona tra l'altro è molto inquinata anche per via del traffico intenso sulla circonvallazione e su corso Lodi, gli alberi aiuterebbero a pulire l'aria.
- È un'idea suggestiva e contemporanea, ma deve essere applicata tenendo in adeguata considerazione l'aspetto della sicurezza (es. illuminazione pubblica diffusa).
- Il parco non è ancora sufficientemente disegnato per poter rispondere alla domanda. I disegni di Gilles Clement dei suoi terzi paesaggi sono meticolosi. Anche il selvatico va progettato.
- La rete dei sentieri compromette la permanenza della fauna della zona umida.
- Un biotopo, cioè un luogo dove la natura si espande" nella sua forma più spontanea e selvatica" richiede l'assenza di un intervento dell'uomo, altrimenti si tratta dell'ennesimo fazzoletto verde fruibile dall'uomo.
- il parco è bene sia alberato sia per quanto riguarda l'assorbimento della CO2 che per la fruibilità, alla fine è un'area verde urbana e il richiamo al Parco Sud poco calzante essendo quest'ultimo un'area agricola.
- Credo che un verde curato sia meno a rischio.
- Può essere interessante se gestita con cura e non lasciata andare nel tempo.
- Follia totale! Incitazione al degrado.
- Idea suggestiva, ma di difficile gestione. Forse più utile un parco più curato e più fruibile.
- Andrebbe realizzato un parco più esteso e senza sotto cemento o servizi.
- Non è adatto ci vogliono alberi altrimenti con 49 gradi quell'erba è inutilizzabile in estate.
- Sì, se mantenuta efficacemente può essere un valore aggiunto. se invece la spontaneità selvatica è sinonimo di assenza di manutenzioni e regole, in poco tempo sarà solo fonte di degrado.
- è un'idea molto suggestiva. Avrei aumentato lo spazio verde a discapito del residenziale. Evidentemente interessi privati hanno avuto la meglio su un reale spazio pubblico di verde e servizi veramente per tutti.
- Campo selvatico o campo incolto e abbandonato? Guardare il Sempione e replicare! Basta con i parchi per i cittadini di serie a e di serie b!
- È una buona idea (contemporanea??) se sarà costantemente mantenuta, altrimenti rimane solo una bella idea. Prevederei più zone d'ombra, per renderla vivibile anche nei mesi più caldi.
- Bisogna fare un parco come il sempione. Questa zona non ha parchi di metratura estesa. Campo selvatico è un modo per dire che volete risparmiare con la vegetazione spontanea.
- Avamposto ideale e fisico del Parco Agricolo Sud, pensando anche a un collegamento reale tra i due.
- Nel progetto non esiste un grande parco pubblico!
- Temo x manutenzione ordinaria di tali soluzioni.
- Penso che debba essere dato in gestione a Prada in cambio della possibilità di utilizzarlo per mostre/esibizioni/evento all'aperto.

- idea suggestiva e contemporanea, nessun rapporto con il Parco Agricolo Sud.
- Non state considerando il problema sicurezza, i campi selvatici prevedono anche cespugli a bassa altezza, che non consentono visibilità da lontano, che consentono di nascondere qualsiasi cosa al loro interno, di dormire all'interno, di nascondersi per aggredire donne sole. Prima regola della sicurezza urbanistica? mai mettere essenze arboree basse e cespugliose. Altrimenti diventa un ambiente condiviso tra cittadini e criminali.
- Ho contato solo 37 alberi. Ce ne vogliono molti di più, fotografare. Selvatico non vuol dire niente.
- A Nord della città Parco Sempione per i cittadini di serie A. A Sud, facciamo un bel parco selvatico, ovvero spontaneo: soluzione fatta per risparmiare a vantaggio di sterpaglie e degrado. Soluzione per cittadini di serie B. E non mi dite che ci sono altri parchi in zona perché la grandezza del Parco Ravizza o Maraini D'Italia è ridicola! Una volta che fate un parco serio a sud della città, i soldi sono pochi e quindi "campo selvatico"!
- Ok ma inserirei anche una fontana...dà allegria e i getti rappresentando le guglie di Milano.
- Parcheggio per residenti.
- Ma alla fine di tutto ciò ci sarà la possibilità di fare una corsetta senza andare a sbattere contro costruzioni o cose simili.
- Se dovete fare qualcosa fatelo in aree già edificate alloggi per homeless.
- Un teatro, una piscina, interrati.
- Parcheggi.
- Un progetto decente.
- Funzioni pubbliche.
- Una pista di skiroll? A Milano c'era ed è stata eliminata (zona Lambro). Nell'ottica di Milano Cortina 2026 si potrebbe preparare una pista da skiroll, utile per l'allenamento atletico dello sci di fondo e rimanere come pista di allenamento per i futuri fondisti milanesi.
- Una scultura o opera d'arte importante.
- Postazioni per associazioni di volontariato attive sul territorio.
- Una bella grande pulita piscina.
- Orti e serre dove poter comprare verdura piante e fiori freschi.
- Area gatti ce ne sono più di trenta.
- Negozi.
- Grandi strutture di vendita.
- Vedi nota sopra. Strutture tipo garden by the bay di Singapore.
- Negozi di vario genere (panetterie, casalinghi, vestiario, cartolerie, ferramenta...).
- Treni.
- Quasi tutti quelli elencati.
- Comando di Polizia.
- Il tutto garantendo la sicurezza 24 h x 36 gg, per evitare che le zone verdi vengano colonizzate da malavita e bande di disturbatori notturni come successo in Piazza Imperatore Tito.
- Il "grande parco centrale" è molto inferiore al pur modesto Parco Sempione.
- Preferirei che a livello residenziale ci si limitasse al villaggio olimpico / dormitorio. Ci sono tante altre aree abbandonate che potrebbero essere riconvertite per la costruzione di aree residenziali.
- Produzione di biogas, compostaggio, impianto di rigenerazione delle acque.
- Spazi verdi liberi - ci state ficcando dentro troppa roba.
- Non vorrei servizi. Solo un'oasi di pace. C'è tutto quello che serve fuori dal parco.
- Un anello per runners - anche parzialmente a bordo parco su via Brembo/ Lorenzini con segnalazione della distanza percorsa.
- Edicole disegnate dagli architetti del Masterplan. Barriere e protezioni degli accessi del tunnel ferroviario non disegnate da Rfi ma dagli architetti vincitori del concorso e con funzione di belvedere.
- Please, skyscrapers. Tall skyscrapers with nice building envelopes.
- Aree relax e picnic libere.
- I servizi che rendono vivo uno spazio pubblico non sono solo le aree cani e gli spazi gioco. Sono le funzioni di uno spazio pubblico come le scuole che animano gli spazi aperti. Gli spazi culturali teatri, cinema, aree espositive chiuse, internet agli edifici possono fare da volano ad altrettante attività negli spazi aperti pubblici. Poi aggiungere qualche zona wifi e quattro panchine con tavoli bastano per aver realizzato uno spazio per Smart working. Come cittadino chiederei qualcosa in più.

20.

I SERVIZI E LE ATTIVITÀ DI INTERESSE COLLETTIVO NELLO SCALO PORTA ROMANA

Le ampie zone non occupate dagli edifici (in particolare il grande parco centrale e il sistema delle piazze pubbliche lungo il perimetro del sito), sono pensate dal Masterplan "Parco Romana" anche come luoghi per ospitare servizi e attività di interesse collettivo, per la comunità di fruitori abituali e di visitatori occasionali.

Quali servizi e attività vorresti trovare, nello Scalo di Porta Romana rigenerato?

- Vorrei trovare proposte realistiche, non di tendenza e che poi verranno mal gestite. Non possiamo neanche lontanamente paragonare i nostri parchi al corridoio ecologico su modello londinese, o meglio inglese.
- Specchi d'acqua e fontane.
- Animali liberi: dalle api, agli scoiattoli, ai conigli.
- Spazi ad uso educativo per le scuole di zona.
- Parco di sculture e installazioni all'aperto, immerse nel verde, non in spazi chiusi coperti.
- Il programma funzionale e dei servizi dovrebbe ancorarsi non a opinioni e desideri generici, ma a una politica pubblica incardinata attraverso il Piano dei servizi (rapporto domanda/offerta), anche considerando l'esigenza imprescindibile di non indebolire le già fragili realtà del commercio al dettaglio esistenti nell'intorno.
- Parcheggi.
- Alberi.
- Parcheggio per auto private.
- Palestre.
- Mediateca, biblioteca.
- Una piscina sarebbe stata molto utile in una zona che non ne ha!
- Diventerà una piazza di e un giardino di spaccio a causa dell'incuria e della mancanza di controlli, come succede in quasi tutti i parchi pubblici.

- Vergognoso ci sia così poco verde.
- Ci sarà un gestore sociale dello Scalo? Può essere sensato promuovere nel quartiere il Servizio pubblico di accompagnamento sociale comunitario con operatori pubblici che si possono anche affiancare al gestore sociale dello Scalo? Bisogna vedere ora che servizi ci sono nel quartiere e se vanno potenziati quelli. Alcuni servizi riportati sono già presenti nello Scalo. È una bella area accessibile e facilmente raggiungibile per il Social Music City.
- Un cinema o teatro.
- I palazzi sono troppi e troppo alti, nessuno può capire che c'è un parco.
- Concentrare i servizi nelle piazze pubbliche e non nell'area centrale a parco.
- Supermercato.
- Una biblioteca pubblica, la nuova biblioteca centrale di Milano, moderna e attrezzata come in tutte le maggiori città europee e internazionali. Un nuovo servizio per la città.
- L'attuale mercato gestito da Coldiretti, molto apprezzato dagli abitanti della zona e non solo, dovrebbe trovare un adeguato e definitivo posizionamento (ad esempio nei capannoni uso rimesse FS poste nell'area sud-ovest).
- La città si fonda sulla convivenza di funzioni e interessi. Grazie a questi fattori le attività si organizzano, non per generare consenso in fase di vendita.
- Panchine e aree per la sosta.
- Supermercato di quartiere.
- Supermercato di quartiere.
- Trovo contraddittorio dire che è un parco esteso e poi riempirlo di altre cose.
- Servizi agli stranieri.
- Tutto si può fare esclusi concerti a max decibel.
- Lo spazio del Parco dovrebbe essere uno spazio curato dalla Fondazione Prada per installare sculture di grandi dimensioni fisse e installazioni temporanee che cambiano. Per questo il Parco dovrebbe chiamarsi "Giardini Prada" (valorizzando tutta la zona nei valori immobiliari), Prada si impegnerà a mantenere i costi del verde (esiste già la normativa che permette di sponsorizzare aiuole e giardini nel Comune da anni. Questo diventa il trampolino per creare un Art District che coinvolga tutti i quartieri vicini (che si sentono oggi esclusi) in un vero progetto di Marketing Territoriale della zona dedicato all'arte. La Fondazione Prada è oggi uno dei musei di arte contemporanea più importanti del mondo. Stimolare la visita di turisti protegge dalla criminalità futura in aree verdi.

21.

LA ECO-ZONE

Il Masterplan "Parco Romana" ipotizza di occupare la zona di rispetto ferroviario (30 metri lungo i lati delle rotaie attive), con la cosiddetta Eco-Zone: un'area caratterizzata da vegetazione boschiva, zone umide e orti urbani.

Oltre alla funzione mitigatrice dell'impatto visivo e sonoro dei treni in transito, l'Eco-Zone crea un nuovo spazio pubblico e l'accesso libero a un paesaggio naturale tramite un sistema di passerelle sopraelevate.

Cosa ne pensi di questa ipotesi progettuale?

- L'idea è buona, ma è stata calcolata l'invarianza idrica dell'area?
- Avrei preferito che la ferrovia venisse interrata.
- Non fattibile.
- Perché non diventino aree di degrado è opportuno che a lato della foresta sospesa scendano delle cascatelle d'acqua che diano un contesto evocativo a queste eco- zone allontanandole dal percepito di un elemento problematico per la vista dei treni e binari.
- Non mi piacciono gli orti urbani. Lo spazio verde è poco, quindi dovrebbe essere di tutti, non solo di chi verrà scelto per coltivare. Esistono altri giardini a sud dello scalo in cui offrire orti da coltivare.
- La soluzione potrebbe essere valida, ma sarebbe preferibile interrare il tratto più lungo possibile di ferrovia, che, in ogni caso, crea una frattura negli spazi e una discontinuità rispetto all'insieme.
- Anche questa soluzione presenta elevati vincoli di fattibilità tecnico - economica per la realizzazione, la gestione e manutenzione. Un'opera inutilmente complessa, insieme alla foresta sospesa, che non risolve il problema della mitigazione del traffico ferroviario, né crea spazi verdi a rilevante accessibilità e fruibilità.
- Bisogna interrare i binari lungo tutto lo Scalo!
- Questa soluzione porterà sporcizia e degrado, oltre che svalutare l'intera zona. A che serve avere i treni in superficie? Ci faremo delle grandi passeggiate lungo i binari?
- Vedi le altre risposte fornite.
- Come Expo 2015, copiata da Singapore.
- Barriere insonorizzanti per il traffico treni.
- Sarebbe stato meglio coprire i binari ferroviari con un boulevard pedonale centrale tra Corso Lodi e Via Ripamonti che intersecasse i collegamenti Nord-Sud derivati dal prolungamento (sull'area dello Scalo) della viabilità trasversale a v.le Isonzo e alle vie Lorenzini - Brembo.
- Se state cercando di spostare il boschetto della droga da Rogoredo a Porta Romana siete sulla buona strada. Una paluda piena di sterpaglie e con visibilità zero mi sembra perfetta per spacciatori e zanzare.
- Diventerà una piazza di e un giardino di spaccio a causa dell'incuria e della mancanza di controlli, come succede in quasi tutti i parchi pubblici.
- Un po' perplessa, non vorrei si creasse un nuovo parco Rogoredo mal frequentato.
- Bello ma come da punto due, deve esserne garantita la manutenzione continua.
- Impossibile o troppo costoso interrare il treno?
- Ancora una volta. Non è un vero parco verde.
- Come ho già detto, ferrovia da interrare e laghetto vero.

- Bisognerebbe interrare completamente i binari ferroviari.
- Se non diventa terra di nessuno e viene mantenuto e curato è una bella idea.
- Bello poter guardare i treni che passano.
- L'idea di isolare la ferrovia mi piace, va trovato un modo per evitare che la zona diventi potenzialmente un'area per bivaccare.
- Come fanno a mitigare gli orti il rumore del passaggio dei treni? Ci vogliono delle barriere acustiche - un tunnel chiuso per il treno e attorno tanti alberi e passerelle che collegano per esseri umani ed animali.
- La ferrovia deve essere interrata, invisibile, inutile fare zone umide o verdi quando la ferrovia è altamente inquinante! (anche qui, ma se fate un giro al Politecnico vi potranno spiegare quanto è salutare vivere vicino ad un binario...).
- Interrare la ferrovia avrebbe davvero ricucito la città. Le passerelle o i sistemi di collegamento andrebbero massimizzati e le aree limitrofe alla Ferrovie vanno valorizzate con il verde evitando però di creare zone buie/nascoste che possono potenzialmente essere malfrequentate.
- Gli orti comunitari mi sembrano un progetto ambizioso e poco gestibile; per quanto riguarda la zona umida temo proliferare di zanzare.
- Nei 30 metri non edificabili aggiungerei delle barriere sonore artificiali per ottimizzare l'isolamento acustico, in secondo luogo, tra tali barriere e lo spazio effettivamente fruito dai cittadini anche una linea verde di alberi e arbusti per minimizzare migliorare l'impatto visivo.
- Troppo moderno.
- Non c'è alcuna necessità di nascondere la ferrovia, dove transitano treni locali e non servizi ad alta velocità.
- Interessante la soluzione di avere la fascia verde che causa la ferrovia non sarà effettivamente fruibile. No ad aree umide con acqua ferma vicino alle zone abitate a causa delle miriadi di zanzare e moscerini che ci saranno, difficoltà nella manutenzione del verde con successivo rapido degrado. Gli orti urbani tolgono in area centrale lo spazio alla fruibilità degli abitanti, meglio farli in periferia.
- Gli orti a due passi dalla tangenziale non hanno senso.
- Qualche dubbio che sia compatibile con la funzione ferroviaria.
- Idea bella, basta però mantenerla bene e far sì che non diventi una zona 'nascosta' di spaccio (già spacciano nell'area dello scalo, non farebbero nemmeno la fatica di muoversi...).
- Nella zona di rispetto verde profondo sì, ma orti anche no. Allevamenti di ferrobatteri, ok.
- Valido il progetto delle eco zone. Ravvedo la soluzione penalizzata qualora si realizzassero in adiacenza edifici imponenti in netta contraddizione con la valorizzazione e la salvaguardia dell'ambiente e l'attenzione al cambiamento climatico.
- Bella l'idea ma va riconsiderata bene. Ho visto per esempio disegni di orti urbani sotto gli alberi: impraticabile coltivare alcunché, dopo una manciata di anni, fra le radici degli alberi perché rendono impossibile rigirare il terreno come serve. Si può pensare alla permacultura, più che agli "orti", o separare bene le zone con gli orti da quelle con gli alberi. Poi resta quanto scritto fuori posto: l'idea è bella e moderna, ma la sua manutenzione, in un contesto urbano così densamente popolato, è ben più difficoltosa = costosa di un prato rasato o di una zona con molti alberi ad alto fusto: avete presente com'è difficile raccogliere cartacce, plastiche e quant'altro (portate dal vento, se non dalla maleducazione) nell'erba alta? Peggio ancora nelle zone umide = acquitrinose previste!
- Lì poi, se ci mandi i giardinieri con gli stivaloni, oltre ai costi hai il rischio di vedere presto, piuttosto che bella vegetazione da acquitrino, chiazze di fango.
- Bella idea, ma il Comune dovrà essere attento a tenere le zone limitrofe ai binari pulite. Spesso diventano accumulatori di immondizia.
- La ferrovia va interrata. Punto.
- In Spagna esiste ma la ferrovia è interrata completamente.
- Idea bella, a rischio degrado.
- Spreco di aree che potrebbero essere pensate per altri utilizzi interrando la ferrovia.
- Lo spostamento dei binari verso viale Isonzo risolverebbe i supposti problemi di impatto visivo e acustico, in quanto i treni, comunque a bassa velocità, sarebbero vicini ad altre fonti di rumore (traffico veicolare).
- Mi piace molto, ma non diciamo che è una soluzione che guarda al cambiamento climatico.
- Se proprio dobbiamo tenerci i binari ... (ovvero: concepiamo la mobilità e la città del futuro sui binari di 100 anni fa ... mah !?!).
- Interamente dedicata ad orti urbani comunali: almeno è recintata e controllata.
- Un espediente poco riuscito di mitigazione della ferrovia.
- Trovo la proposta interessante della vegetazione boschiva e della zona umida, mentre meno corretta per un'area urbana quella degli orti urbani (destinati al degrado).
- Sarà difficile da mantenere ordinata e pulita.
- Nulla contro il parco lineare a quota zero e alle sue declinazioni. Bene le passerelle trasversali nord/sud. Bocciate le coperture dei binari per i motivi di cui sopra.
- Quindi gli orti saranno pieni di polveri di metallo, e coperti dal percorso in quota: che bello!
- Dirottare le risorse su un sistema di alberi ad alto fusto fin dall'inizio, pur rispettando il vincolo dei 30 m, che per altro le FS spesso concedono deroghe.
- Perché non dedicare quello spazio ad una ciclabile che segue la ferrovia nella futura Circle line?
- Non credo che questo intervento sia realmente efficace per il cambiamento climatico.
- Sarà una buona idea quando si smetterà di reprimere gli orti urbani esistenti.
- Ottima idea la zona boschiva, ma grosse perplessità sulle zone umide e sugli orti urbani che, se non curati diventano fonte di degrado. Per le zone umide, vedi Piazza Olivetti.
- I treni sono da valorizzare non nascondere. Pessima idea.
- ***Commento rimosso per linguaggio scurrile ***
- C'è il rischio che diventino zone di spaccio, vanno ben illuminate, messe telecamere e comunque va messa una barriera acustica per non spaventare gli animali, non rovinare il relax e svalutare le abitazioni perché il verde da solo non basta... ci vorrebbe una barriera in vetrocemento economico che i suoi 30db li abbatta.
- I binari vanno comunque interrati.
- Binari in superficie = degrado degrado degrado.
- Bellissima idea. Attendiamo dubbiosi e speranzosi realizzazione e manutenzione. Un solo dubbio: zone umide? In pianura padana / città? Siamo sicuri siano utili e necessarie?
- Bella idea, ma come evitare che diventi una zona di campeggio e spaccio, vedi parco memorie industriali?
- La soluzione è interessante ma non è chiaro quanto l'Eco-Zone sia fruibile dal pubblico (solo visibile dalle passerelle?)
- No alle zone umide che attirano le zanzare.
- Va bene il verde e gli orti ma ritengo più semplice interrare i

- binari e fare tutta zona verde.
- Meglio costruire un tunnel e risolvere il problema di netto. Migliorerebbe sia gli spazi che l'acustica che l'accessibilità tra nord e sud.
 - Non credo che le "buffer zone" saranno sufficienti a mitigare il rumore di una ferrovia e comunque l'asse ferrato rimane un taglio netto che spezza in 2 l'area.
 - Si dovrebbe cogliere l'opportunità per "interrare" l'intero tracciato dei binari, così come avviene nella parte centrale.
 - La zona rischia di essere marginale: non connessa al parco centrale e tagliata fuori dai perimetri degli edifici. Andrà reso un luogo vivace, protetto e sicuro, con accessi e affacci agli edifici. Senza la linea verde forse sarà uno spazio di risulta molto critico da gestire.
 - Underground trains. Please, skyscrapers. Tall skyscrapers with nice building envelopes.
 - Mi piace l'idea, ma temo la ripetizione di zone poco mantenute che diventino zone franche per l'illegalità come spesso accade nelle vicinanze.
 - Secondo me meglio tanti alberi gli orti non hanno senso in quest'area.
 - Non è una zona adatta per gli orti urbani; serve verde adatto ad assorbire polveri sottili e gradevole alla vista.
 - Ottimo per la fascia verde e per le passerelle. Questi sono mq di spazi pubblici che devono essere valorizzati e non abbandonati per realizzare una barriera verde di bosco senza fruibilità. Questa Eco-zone è il progetto più importante di tutto l'intervento pubblico. Attendiamo di vederne lo sviluppo e l'arricchimento con progetti e idee innovative, eco sostenibili, smart, e degne di essere chiamate spazio pubblico. È troppo alto il rischio che diventino in nuovo boschetto di Rogoredo.
 - Sì, concettualmente interessante, ma troppo stretto lo spazio, è solo un po' di propaganda ecologista, poca sostanza.
 - Acqua e orti pubblici potrebbero in futuro dare origine a degrado.
 - Avrei preferito un tunnel coperto di verde.
 - Non mi piace.
 - Mi sono già espresso in punti precedenti. La zona umida bisogna vedere se è fattibile da un punto di vista tecnico per la consistenza del terreno; sottoterra c'è la metropolitana.
 - La ferrovia dovrebbe essere interrata.
 - I palazzi sono troppi e troppo alti, nessuno può capire che c'è un parco.
 - Molto interessante ma l'interramento completo avrebbe permesso una migliore gestione.
 - Non mitiga a sufficienza l'impatto sonoro e ambientale dei treni in transito.
 - Penso che una Eco-Zone adiacente al transito ferroviario sia un'area poco fruibile e praticabile causa il continuo disturbo arrecato dal passaggio dei treni.
 - Bene l'idea di un corridoio verde ad alberi ed orti comunitari, mi preoccupa l'area umida, soprattutto in termini di manutenzione. Attenzione all'idea di ripopolare specie animali, essendo vicino alla ferrovia non si tratta di un ambiente adatto alla loro vita e rischiano di rimanere uccisi nell'attraversamento dei binari.
 - Non mi convincono gli orti urbani.
 - Non funziona, coprite e fate un parco vero.
 - Terrificante. I binari andavano interrati interamente lungo tutto lo scalo: averli a vista porterà degrado, sporcizia e graffiti.
 - La buffer zone è un'ottima soluzione, ma anche qui non si capisce il disegno. Vedremo!
 - La soluzione è interessante, ma potrebbe essere meno "cementificata".
 - Mi piace.
 - Sarebbe bella l'idea degli orti ma credo che già il fatto di essere in città in un'area trafficata e poi la prossimità della ferrovia ne facciano un rischio per la salute più che una occasione.
 - Mi piace molto la soluzione, ma penso che renda difficile una vera fruizione dell'area.
 - Andrebbe messo il treno in galleria e coperto con terreno e verde.
 - Ritengo fondamentale trovare una soluzione per ottimizzare l'area non edificabile intorno alla ferrovia, ma questo mi sembra di difficile manutenzione.
 - Non si poteva interrare la ferrovia? Tipo metropolitana?
 - Una presa in giro. binari= degrado degrado degrado. Fate passare i treni davanti a Brera!
 - La ferrovia andava interrata per tutta la lunghezza. È uno schifo di soluzione che porterà degrado! altro degrado!
 - Penso possano diventare delle zone di degrado difficilmente manutenibili.
 - Rischio di zona di difficile manutenzione e che con il passare del tempo possa diventare degrado ed abbandono, eviterei zone umide poco salubri accanto alle abitazioni.
 - Gli orti comunitari "rubano spazio" alla collettività.
 - Premesso che l'area di 30 metri può essere messa in deroga. Ripeto i treni vanno inseriti in un tunnel coperto imbussolato. Gli Orti sono una fonte di degrado sempre e non vanno fatti lì, bello scriverlo nel progetto ma nel tempo sono fonte non di lusso ma di degrado. La Vegetazione boschiva è molto pericolosa per problemi di sicurezza impedendo. Invece non si parla di illuminazione e soprattutto di un progetto di light design. Per le passerelle sopraelevate è interessante studiare i giardini della città di Singapore e le loro scenografie, fruibili anche di notte. Le zone umide ritengo siano una ulteriore follia anche per non incentivare le zanzare che in zona hanno già una presenza eccessiva, e che con la prossima tropicalizzazione potranno attirare zanzare tigre e provenienti dall'Africa con rischi per la salute. Manutenzione difficile. Le aree di biodiversità uniche in tutta Milano sono già al Parco sud, basterebbe ideare un collegamento (bici, running, strade, etc.).
 - Piantate alberi, niente acqua.
 - Mi piace questa soluzione, ma si dovrà dare massima attenzione ad una corretta manutenzione del verde e della pulizia dell'area.
 - Uno schifo. I binari a vista significano solo degrado, degrado e degrado. Fate passare i treni in Corso Garibaldi così vediamo cosa ne pensano i cittadini di serie A. I binari vanno interrati completamente lungo tutto lo Scalo!
 - La ferrovia va interrata per un tratto più lungo, altrimenti porterà senza dubbio degrado e sporcizia.

22.

UN QUARTIERE DIGITALE (SMART DISTRICT)

L'intero Masterplan sarà innervato da un sistema digitale che arricchisca in ogni modo l'esperienza del cittadino, sia nello spazio pubblico sia in quello privato. La piattaforma del "Parco Romana" sfrutterà la tecnologia per rendere più intelligente la fruizione di spazi e servizi in molteplici ambiti (ad es. per i trasporti e il sistema di mobilità, per l'uso degli uffici, nell'abitare etc.). Le nuove comunità digitali così generate potranno essere permanenti oppure temporanee, come nel caso degli atleti e di tutti coloro che saranno coinvolti nell'avventura del Villaggio Olimpico.

Quanto pensi che l'uso della tecnologia potrà migliorare la qualità della vita e della fruizione di "Parco Romana"?

- Per niente. O la piattaforma esiste per tutta la città, oppure non serve a niente. Averla solo per segnalare che un cestino dei rifiuti è rotto o pieno solo a Porta Romana e non al Giambellino crea disparità tra i cittadini.
- Mi sembra tutto molto fumoso. Ok l'area digitale per gli atleti, ma poi?
- E un'ottima idea, ma non bisogna tralasciare l'idea di avere in primo luogo l'immagine di un luogo naturale, rilassante, dove il verde abbia l'impatto in primis.
- Lo sviluppo tecnologico deve essere inclusivo e arrivare a tutti.
- Penso che servano sempre più spazi di disconnessione e di ri-connessione con la natura.
- Non c'è Parco. Parlate di giardinetto.
- Preferisco un quartiere stupido ma caloroso.
- Non vorrei passeggiare in mezzo alle onde del wifi ovunque. Ci vorrebbero anche degli spazi wifi - free.
- Dipende dall'uso e indirizzo.
- Utile ma non deve essere finalizzante e eliminare l'esperienza reale che è essenziale.
- A due passi dal quartiere popolare di Corvetto, l'inclusione digitale è pensata anche per chi abita nelle zone popolari?
- Includerei anche un anello per trasporto con navette con autopilota senza conducente.
- Per essere inclusivo anche per i meno esperti sarebbe bello scegliere soluzioni tecnologiche elementari che coinvolgano anche target over 60.
- Non si possono tamponare le lacune del progetto introducendo la "tecnologia".
- Può essere utile come dannosa, dipende tutto da come sarà gestita.
- Molto, ma il servizio dovrà risultare affidabile, sia come funzionalità, sia come copertura.
- Abbastanza, ma vanno inclusi sistemi per chi non ha dimestichezza.
- La qualità digitale dovrebbe essere considerata come un'infrastruttura di base (acqua potabile, energia, connessione). Non è un'opzione soggetta a indagine.
- Per favore smettete di usare gli anglicismi laddove sono assolutamente inutili e sostituibili con le parole italiane, grazie. Parlando sulla domanda scelgo la risposta 1.
- Molto, per quanto riguarda gli "altri" usi dell'area (leggi smart working), ma poco per quanto attiene la funzione primaria dell'area che deve essere "esperienza reale e non virtuale".
- La sostanza viene prima ma ben venga.
- Sicuramente connettività e tecnologia sono un passo avanti nel futuro, ma le residenze intorno all'area sono quasi tutte occupate da un'utenza che non ha difficoltà di accesso, bisogna fare evolvere e progredire anche l'area a sud dell'asse viale Brenta/Ortles.
- Abbastanza, se orientato ad aumentare l'esperienza fisica del parco e degli eventi che avranno luogo in esso.
- Sarebbe eccezionale se non contenesse "sistema digitale".
- Sono contrario al concetto di smartizzazione a scapito della proprietà dei dati digitali.
- Abbastanza.
- Non si capisce quale sarebbe nel concreto.
- Da tramutare in fatti.
- Tanto fumo ma poca concretezza.
- Non fondamentale ma perché no?
- Non mi sembra una cosa prioritaria per la fruizione di un parco.
- Non credo troppo nella efficacia degli interventi tecnologici.
- Abbastanza importante, la differenza se funziona o meno, se si creano o meno le "comunità digitali" dipenderà dal tipo di progettualità che verrà messa in atto e il grado di coinvolgimento dei cittadini nel processo (co-design e open innovation).
- Non è che la descrizione sia chiara... in pratica cosa ci sarà?
- Sì ma limitato all'essenziale.
- Come ora descritto il quartiere sarà smart e digitale a livello privato. Nessuna funzione pubblica è prevista e pertanto cosa sarà in concreto il digitale e smart negli spazi pubblici? È così diverso per la città sapere che come una rete negli edifici privati così speciale? Il tema sembra essere molto poco sviluppato dal punto di vista della fruizione del cittadino negli spazi pubblico. Nessuna integrazione.
- Molto, grazie a uno sviluppo tecnologico integrato nello sviluppo fisico dell'area. Purché funzionino.
- C'è il rischio di escludere chi ha difficoltà nell'accesso ai devices e alle competenze digitali. L'area sarà wifi-free? Bisogna connettere virtuosamente il virtuale-digitale con il reale per creare l'onlife.
- I palazzi sono troppi e troppo alti, nessuno può capire che c'è un parco.
- Tanto fumo di difficile e concreta realizzazione.
- Molto, ma questo accade in ogni caso e malgrado l'architettura.
- Molto, ma non si capisce in concreto di che cosa si potrà beneficiare in più di altre zone.
- Poco.
- In questo contesto, avrei dato decisamente mente spazio alla tecnologia.
- Più fumo che arrosto.
- Non vedo cosa c'entri col verde pubblico.
- Sempre bello a scriversi ma davvero troppo generico per valutare la cosa.
- Solo marketing. Concentratevi invece sugli altri problemi enormi di questo progetto.

23.

I SERVIZI PUBBLICI E DI INTERESSE PUBBLICO

Quali servizi pubblici e di interesse pubblico pensi siano essenziali nello sviluppo del nuovo Scalo?

- Escluderei spazi di coworking, spazi espositivi, biblioteche, e grande distribuzione, ce ne sono fin troppi a Milano, mal gestiti e poco valorizzati. Meglio un mercato rionale al chiuso contenente negozi di vicinato e servizi di prossimità.
- Un monumento bello, magari in linea con i contenuti della Fondazione Prada. Ma un oggetto di qualità indiscussa, al contrario di molte cose che vediamo a City-Life o dell'elica del parco al Portello. Una cosa paragonabile per importanza e dimensioni al Cavallo di Leonardo.
- Il programma funzionale e dei servizi dovrebbe ancorarsi non a opinioni e desideri generici, ma a una politica pubblica incardinata attraverso il Piano dei servizi (rapporto domanda/offerta), anche considerando l'esigenza imprescindibile di non indebolire le già fragili realtà del commercio al dettaglio esistenti nell'intorno.
- Musei e piccoli spazi per la musica.
- Spazi per i cani.
- Servizi di educazione civica per immigrati.
- Niente di questo.
- Diventerà una piazza di e un giardino di spaccio a causa dell'incuria e della mancanza di controlli, come succede in quasi tutti i parchi pubblici.
- Case popolari, alloggi per i senzatetto, assistenza ai deboli.
- Parco Urbano realmente vivibile ed esteso.
- Piscine, teatri.
- Parcheggi.
- Incubatori di innovazione.
- Spazi sociali liberi magari anche con copertura in caso di pioggia ma aperti.
- Cinema.
- Piscina grande per tutti.
- Rifugio x gatti.
- Tutto quanto sopra è importante, ma sarebbe bello se volessero inserire qui gli spazi idonei e dedicati per un servizio di necessità crescente in modo esponenziale ed inesistente o quasi nell'intera area metropolitana di Milano: il recupero dei ragazzi e delle ragazze NEET 14-25 anni, trasversali rispetto ai ceti sociali. Abbiamo studiato bene quel che serve e sappiamo come fare, e siamo molto disponibili alla collaborazione, quindi avremmo molto piacere di venire contattati.
- Case a canone calmierato.
- Trasporto pubblico.
- Tutti e nessuno.
- Servizi per la sicurezza del cittadino.
- Nell'area sarebbero più indicate attività sportive e culturali dedicate ai giovani. Tutte le altre attività, elencate, potrebbero/dovrebbero sfruttare gli edifici e le aree abbandonate nelle zone adiacenti all'area.
- Bio lago per vivere il parco d'estate.
- Realizzare innanzitutto i servizi che mancano alla parte di città a 15 minuti da quest'area.
- Non si procede per pareri, si studia il territorio e le sue necessità.
- Spazi verdi. Ci state ficcando dentro troppa roba. Lo spazio è piccolo.
- A me sarebbe piaciuta una bella piscina scoperta. Tutto il resto non mi interessa.
- È anni che sappiamo la nostra società sta invecchiando. Siamo a crescita zero e saremo una società di anziani, non piace, ma i numeri non mentono. Forse attrezzarsi per tempo non guasterebbe.
- Piscine pubbliche: Milano scarseggia di vasche d'acqua a prezzi calmierati.
- Campi di calcetto al coperto.
- Assolutamente scuole! La popolazione della zona sta aumentando significativamente!
- Stazione di polizia o carabinieri.
- Piscina.
- La domanda ha poco senso perché va contestualizzata nel quartiere in cui si va a inserirsi. Deve essere prevista prima una mappatura dei servizi, esistenti e poi si vede con l'area dello Scalo e di abitanti e cittadini aggiuntivi hanno bisogno di essere migliorati, potenziati o integrati. Altrimenti, il rischio è di creare uno Scalo-comunità segregato e segregante.
- I palazzi sono troppi e troppo alti, nessuno può capire che c'è un parco.
- Mercati coperti ben organizzati in stile Darsena.
- La città si fonda sulla convivenza di funzioni e interessi. Grazie a questi fattori le attività si organizzano, non per generare consenso in fase di vendita.
- Verde verde verde - nelle zone limitrofe c'è già parecchio.
- Negozi.
- Spazio sociali per condividere hobby oltre al lavoro, penso alla musica ad uno spazio aperto dove poter fare prove e concerto ma anche danza, yoga.
- Avendo il volano della Fondazione Prada, tutto deve essere verticalizzato sull'arte contemporanea con la fondazione che sponsorizza tutto il verde dello Scalo denominando "Giardini Prada" e portando l'arte nel parco con grandi sculture fisse e con installazioni che cambiano periodicamente. Tutto ciò porta risparmio sui costi di gestione del verde che si accolla Prada, valorizza il mq. il naming è fondamentale (a quanto compro se si chiamano Giardini Prada? Rispetto a Scalo merci Romana?), non rischi per criminalità perché Prada presiederà le opere d'arte del parco giorno e notte a sue spese. State sottovalutando il valore mondiale che la Fondazione Prada ha ottenuto a livello mondiale nel settore dell'arte contemporanea.
- Mezzi pubblici di collegamento.
- Mezzi pubblici.

24.

L'APPROCCIO DI SOSTENIBILITÀ

Il Masterplan "Parco Romana" propone, per la futura realizzazione della rigenerazione dello Scalo, un approccio integrato e innovativo di sostenibilità ambientale: materiali, tecniche costruttive e produzione energetica puntano a ottenere importanti risultati di economia circolare e autonomia energetica, secondo una strategia condivisa di transizione ambientale.

Per realizzare concretamente questo approccio, il Masterplan definisce specifici obiettivi e indicatori di sostenibilità ambientale (KPI), in un processo monitorato digitalmente che rende lo Scalo di Porta Romana un nuovo riferimento per i fattori di sostenibilità ambientale, sociale e di Corporate Governance (ESG).

Condividi questo approccio progettuale?

- Lo condivido ma so che nella realtà non saranno gli unici fattori da tenere in conto. L'importante è stare almeno un po' sopra rispetto ai minimi requisiti previsti dalle leggi.
- Obiettivi e benchmark, indicatori di sostenibilità ambientale e metodiche utilizzate per la verifica e il monitoraggio non sono stati resi disponibili; non è quindi possibile esprimere alcuna valutazione nel merito.
- Sono chiacchiere insulse, rileggetele.
- Esg è gran parte aria fritta, è una moda del momento.
- L'approccio è corretto ma i KPIs dovranno essere semplici e di facile monitoraggio anche dalla cittadinanza.
- Difficile verificare quello che avete scritto penso che siano delle baggianate, puro green-washing. Meglio essere onesti.
- Bene, ma ripeto ci vogliono meno costruzione e più verde.
- Molto fumo, poco arrosto x la sostenibilità. La vera sostenibilità sarebbe stata tutto verde pubblico. E che dire della torre?
- Porre attenzione ai costi ambientali che alcune strategie ambientali, paradossalmente, implicano.
- Non erano alla base delle richieste?
- Un milione di metri cubi costruiti sono circa 1000 kton di CO2 emessa. Più logistica e cantiere. Va messa nel piano Aria Clima?
- In linea di principio d'accordo. L'approccio per Kpi dovrebbe essere oggetto di una riflessione a livello comunale.
- Senz'altro queste strategie sono condivisibili e applicabili, spero solo che non finisca come al solito "all'italiana"...
- La sostenibilità ambientale è il trasporto pubblico.
- Kpi, Esg, e poi milioni di mq di cemento e di consumo di suolo: alla faccia della sostenibilità ambientale.
- La sostenibilità di un intervento si calcola sull'impatto di tutta la città, non è un bilancio che può essere fatto su un francobollo di città.
- Non vedo alcuna garanzia scritta circa le tecniche costruttive ed i materiali, al momento siamo nell'ambito dei render e della Csr.
- Essendo il 2020 mi sembra il minimo che si usi solo green energy, si è già parlato nelle domande precedenti di S e non

credo che la G riguardi questo progetto.

- Bene la sostenibilità ma gli indici possono generare dei bias. Siamo sicuri che il verde sulla passerella sia sostenibile?
- Non mi interessa perché è prettamente privato. Non è di interesse alla città. Ripeto che la foresta sospesa è una proposta per il pubblico tutt'altro che sostenibile!
- L'importante è che sia stato ripulito tutto quell'amianto che c'era.
- Sono utili l'utilizzo di parametri di sostenibilità ambientale ma per raggiungere effettivamente l'obiettivo della sostenibilità ambientale è necessario aprire uno spazio istituzionale di deliberazione e confronto tra tutti gli stakeholders, tra i promotori del Masterplan e le Organizzazioni ambientaliste e altri Soggetti coinvolti nella questione.
- I palazzi sono troppi e troppo alti, nessuno può capire che c'è un parco.
- Attenzione a non farlo diventare ennesimo rischio di greenwashing: prima i target, poi i KPI e il monitoraggio. Se non spiegate cosa fate se non raggiungete i target annuali (versate una carbon tax?) è solo comunicazione.
- La sostenibilità etica, ad esempio del legno, non è citata. In generale, da ciò che è a disposizione non è chiara la sostenibilità etica.
- L'approccio ESG è quanto oggi viene richiesto, è presto per dire se l'approccio sia perseguibile e monitorabile.
- Con tutto quello che viene fatto costruire mi sembra una presa in giro l'approccio sostenibile.
- Bisogna tenere conto dei fattori di sostenibilità.
- Fantasie che non si realizzeranno.
- Se non li esplicitate, come mi posso pronunciare?
- Parole senza senso, KPI, ESG.

25.

La circolarità del sistema idrico

Il Masterplan "Parco Romana" riserva la massima attenzione alla sostenibilità dal punto di vista idrico. Nascoste sotto il grande parco centrale, infatti, grandi cisterne e apparecchiature di filtraggio raccolgono e puliscono l'acqua piovana, che viene poi canalizzata nella Eco-zone ai lati dei binari e distribuita per sostenere il verde durante tutto l'anno, indipendentemente dalle forniture idriche comunali.

Al contempo, l'acqua di falda servirà alla climatizzazione degli edifici e sarà riutilizzata per gli usi agricoli. Queste scelte permettono di ottenere una generale mitigazione della temperatura nell'intero sito.

Condividi questo approccio progettuale?

Risposta (e) dal campo aggiuntivo:

- Mi piace, ma è stata calcolata l'invarianza idrica?
- Mi piace molto l'idea, sarebbe bello pensare di far riemergere parte del canale Redefossi ad oggi interrato.
- Benissimo.
- Questa opportunità va sfruttata per aggiungere cascatelle d'acqua che scendano a lato della foresta sospesa.
- Non ho capito l'effetto sulla falda. L'acqua prelevata verrà poi usata per irrigare il parco tornando nella falda o verrà eliminata e scaricata in una roggia/canale perdendo anche il suo valore economico per l'agricoltura??
- Ipotesi interessante, che temo farà la fine del progetto Navigli.
- Credo che sia utile affiancare a queste cose anche un'area in cui l'acqua "arredi" lo scenario, perché avrebbe maggiore impatto educativo realizzare un'area come Piazza Gae Aulenti in cui l'acqua ha un ruolo fondamentale ed è molto più visibile. Si potrebbe poi dire: l'acqua che vedi è quella piovana che viene riutilizzata.
- Gli alberi di alto fusto, una vera foresta urbana avrebbero giovato e mitigato le temperature. Non la colata di cemento e un po' di verde qua e là.
- Ok la tecnologia, ma qui mancano le piante.
- Poco credibile visto il trascorso dello scalo merci (materiali pesanti e inquinanti nel sottosuolo) oltre alla presenza costante della ferrovia e di strade ad alto scorrimento (viale Isonzo, Ripamonti e corso Lodi).
- Mi piace molto. Dovrebbe essere pensato che permetta sul tema dell'acqua di collegare tutto anche con il naviglio Vettabbia e creare un percorso d'acqua che permetta una maggiore densità e passaggi di animali (uccelli, pesci, etc.).
- Bisognerebbe ricordarsi di effettuare disinfestazioni costanti a causa di moscerini e zanzare che altrimenti invadrebbero la zona.
- Mi piace molto ma, come ho già detto, fate correre l'acqua il più possibile come nelle rogge ad uso agricolo per fortuna ancora esistenti nelle nostre campagne.
- Utile come sperimentazione.
- Se dovessi abitarci vorrei le zone umide lontane dalle abitazioni. Spero poi nella costanza del sistema sperando di evitare prosciugamenti momentanei antiestetici.
- Ovvio.
- Rendere fruibili gli specchi d'acqua previsti.
- È fondamentale.
- Questo ragionamento non va esteso alla città limitrofa esistente.
- Nuova domanda trabocchetto: la massima attenzione significa non impermeabilizzare il suolo.
- Attenzione al rischio di proliferazione delle zanzare.
- L'acqua deve essere più presente (vedi Central Park e Hyde Park) fiumiciattolo e laghetto per pattinarci sopra sul ghiaccio.
- Condivido con qualche perplessità sull'utilizzo dell'acqua di falda e il suo scarico con ricadute su Vettabbia e su equilibrio generale.
- Molto interessante pensare di raccogliere l'acqua e filtrarla per utilizzare una quota parte per l'irrigazione degli spazi aperti pubblici. Molto delicato il tema dell'acqua di falda e soprattutto della restituzione dopo l'utilizzo attraverso i pozzi. Posizioni e valutazioni di quantità di utilizzo saranno un tema delicato da affrontare.
- Purché non si trascuri l'aspetto dei collegamenti.
- Bisogna vedere se questo sistema molto ingegnoso e integrato e interconnesso al proprio interno è sostenibile da un punto di vista ambientale e se non ha un impatto rischioso con l'ecosistema del sottosuolo e con la metropolitana.
- Avrei preferito anche vedere acqua tra gli spazi verdi.
- I palazzi sono troppi e troppo alti, nessuno può capire che c'è un parco.
- Mi piace, importante analizzare minuziosamente il contesto e la fattibilità. Porsi il problema della manutenzione e gestione futura. Se si ha solo qualche dubbio in merito al buon esito del tutto meglio lasciare perdere in partenza perché potrebbe creare grossi problemi.
- Acqua, tanta acqua, e non c'è una fontana in tutta la zona? Cosa sarebbe Gae Aulenti senza l'acqua?
- Si scaricherà acqua calda nella Vettabbia?
- Mi piace.
- L'idea delle cisterne pare assai costosa da realizzare, se poi sono sotto il parco allora è chiaro perché il parco non è con alberi.
- Bello ma deve essere sostenibile (vedi uso falda) anche al di fuori degli utenti interni.
- Mi sembra il minimo dovuto in caso di nuove costruzioni oltretutto fortemente impattanti.
- Bisogna prevedere come eliminare l'acqua, dapprima riutilizzata, in modo che non danneggi dove sfocia. Cosa è stato previsto?
- Purché non vengano gettati gli scarti di queste acque nella Vettabbia.
- Si per l'acqua piovana zona umida no captazione falda per edifici.
- L'acqua che preleviamo dalla falda, in quanti anni si accumula di nuovo?
- Ancora gli usi agricoli? È una follia voler fare gli orti qui, e tutto il quartiere è contrario controllate.
- Sotto il parco ci deve stare solo la terra, per far crescere alberi di alto fusto.
- Solo marketing. Concentratevi sugli altri problemi enormi di questo progetto.

26.

LO SVILUPPO MODULARE

Il Masterplan "Parco Romana" è concepito per uno sviluppo di infrastrutture e edifici progressivo, flessibile e modulare, che si allinea alla realizzazione dei lavori ferroviari e anticipa la realizzazione del Villaggio Olimpico (pronto nel 2025 nel rispetto degli accordi internazionali).

Esprimi la tua opinione in merito.

- Bisogna piantare subito gli alberi (preverdissement).
- Il solito pasticcio... una scarpa e una ciabatta, venduto ai cittadini come un capolavoro... Il termine resilienza ha ben altro significato. Resilienza economica di pochi a discapito di una forte spersonalizzazione di una città come Milano.
- Se fattibile, credo che la foresta sospesa dovrebbe essere il primo intervento da realizzare, poi la collina, poi il villaggio olimpico. Necessariamente in quest'ordine. Abbiamo già fatto l'Expo con il campo di grano al posto della biblioteca degli alberi.
- Per una volta, sarebbe necessario realizzare prima urbanizzazioni, servizi, spazi pubblici e verde (incluso il preverdissement), come in Francia.
- Farei meno edifici e più verde ed edifici comunque non alti.
- Contraria. La città è un cantiere metro indecente, palazzi danneggiati. Sarebbe opportuno portare a termine tutti i cantieri aperti.
- Mi piace ed è un approccio necessario a tale sviluppo. Peccato per il mancato spostamento della stazione ferroviaria delle linee "S" all'interno dell'area dello Scalo: ove risulterebbe meglio connessa alla linea Metropolitana 3 e alle filovie 90/91 e 92.
- Dopo aver sentito la presentazione autocelebrativa e aver guardato bene e letto le tavole mi sono purtroppo convinta che ci sarà una bella speculazione a nuovi uffici in una zona strapiena e un parquet come quello dietro l'Ipercoop, dietro la stazione. Più "moderno" e caotico, circondato da edifici e cemento. Una speculazione, al solito.
- Spero non troppo invasivo. Meno cemento e poi alberi.
- Dovrebbe essere portato a compimento tutto il progetto entro il 2026.
- La partecipazione dovrebbe partire dal basso con una indagine sui desideri e bisogni dei cittadini della zona e della città. Gli architetti dovrebbero partire da questo per elaborare i loro progetti. Attualmente avviene sempre al contrario.
- L'importante è che realtà sociali funzionanti e importanti non vengano chiuse.
- Spero che le altezze degli edifici saranno incrementate anche tenendo conto della costruenda torre A2A e della vocazione della zona.
- Forse si sarebbe potuto fare edifici più alti.
- Lo sviluppo modulare, di per sé l'unica via possibile, deve alla fine risultare in un insieme coerente e fruibile per i cittadini e non subire nel tempo una forte degradazione del modello iniziale. Ovvero il piano generale deve essere chiaro e blindato e non soggetto a continue variazioni nel tempo tali da snaturare il disegno iniziale.
- No, il Piano Attuativo dovrebbe definire un intervento di questa portata in maniera ragionata, non con scappatoie se l'intervento privato va male.
- Imprescindibile lo sviluppo modulare che dà priorità al Villaggio e alle aree verdi e spazi collettivi.
- Credo debbano essere costruiti meno edifici.
- Ah, beh, allora..
- Rischio Porta Vittoria o S. Giulia. Cemento subito, verde chissà quando.
- Come già detto, piuttosto che sviluppare tutti quegli edifici agli estremi dello scalo, avrei investito di più nella creazione di uno skyline che dia un senso e "supporti" la presenza del nuovo grattacielo A2A, restituendo ulteriori aree verdi allo scalo.
- Priorità agli spazi pubblici e agli edifici destinati agli studenti.
- Prima le connessioni, il verde e il recupero dell'acqua piovana esteso anche oltre l'area scalo.
- Non sono affatto d'accordo con le volumetrie esposte, né con l'edificazione di edilizia libera.
- Dateci i grattacieli.
- Ok ai tempi ristretti per Olimpiade ma sarebbe meglio pensare bene alle altre parti senza la fretta della scadenza olimpica.
- Lo sviluppo modulare va bene. Non vorrei che le Olimpiadi facessero fare tutto di fretta e creassero vincoli troppo stringenti per un'area che ha invece bisogno di pensare al medio e lungo termine.
- Come evidenziato in altre risposte, avrei comunque preferito per l'area una destinazione diversa.
- Priorità alla continuità del servizio ferroviario.
- Gli alberi impiegano decenni per diventare un presidio funzionale, quindi prevederne l'impianto prioritario.
- È fondamentale che tutto il progetto (non solo il villaggio olimpico) venga terminato in tempi ragionevoli. Occorre stabilire una tabella di marcia dell'intero progetto ragionevole ma che venga rispettata per evitare che lo sviluppi si trascini per anni o non venga ultimato.
- Assolutamente vergognoso, troppo alti i palazzi rispetto a quelli davanti.
- Va promosso uno spazio istituzionale di deliberazione e confronto tra tutti gli stakeholders dell'area, comprendendo anche i promotori e creatori del Masterplan, i cittadini sensibili e attivi alla questione dello Scalo e del quartiere e tutti i Soggetti coinvolti. Nell'area tra i tanti servizi è presente anche il consolato cinese. Visto che l'area sarà sia internazionale che locale, l'area può diventare anche di rilievo geopolitico?
- Penso che sia meglio consumare meno suolo e avere più verde.
- I palazzi sono troppi e troppo alti, nessuno può capire che c'è un parco.
- Sarà possibile realizzare la zona verde fin dall'inizio?
- Troppo cemento comunque.
- Sono d'accordo ma fare attenzione a non fare di fretta rischiando di fare male: le Olimpiadi passano, la realizzazione resta per il futuro per tutta la città.
- Questo significa che il parco lo facciamo nel 2030?
- Penso che la città si arricchisca nelle differenze e che progetti così grandi realizzati da un solo operatore in uno stesso momento siano più poveri di progetti più lenti e diversificati: realmente progressivi.

- Prima di qualsiasi cosa va realizzato e reso accessibile il parco.
- Bisogna definire fin da subito l'uso attuale e quello per la flessibilità futura altrimenti si rischia un completo inutilizzo e mostro cementizio di cui l'Italia è piena.
- Cosa si sta chiedendo?
- Bisognerà prestare molta attenzione alle tempistiche di sviluppo delle aree diverse dal villaggio olimpico.
- Bisognerà valutare l'impatto e la sostenibilità di ciò che porterà l'evento in una zona della città già in difficoltà per variabilità privata ed assenza di rete di trasporto pubblico adeguata all'evento.
- Resilienza non si può più sentire.
- Per favore, prima fate il parco, poi tutto il resto.
- Modulare significa che il verde lo vedremo nel 2030?

27.

IL DIGITAL TWIN (GEMELLO DIGITALE)

Il Masterplan "Parco Romana" ha un "Digital Twin" ("gemello digitale"), cioè una replica virtuale dello sviluppo fisico del piano, che integra il modello per verificare il progetto e il funzionamento dei luoghi nell'intero ciclo di vita, da un punto di vista economico, sociale, culturale e ambientale.

Condividi questa scelta dei progettisti?

- È una affermazione così fumosa che non vuol dire niente. il Digital twin è una simulazione dei flussi in scenari differenti? dalla grande depressione al boom del dopoguerra? Oppure è uno strumento che analizza big data per ottimizzare l'uso delle zone costruite?
- Sarà perché sono straniera ma non ho capito.
- Mi sembra una cavolata.
- Perché no, ma come scrivevo al punto 26 - gli architetti devono calarsi nella realtà del quartiere e fare un'indagine seria sui bisogni della gente prima di progettare.
- Tutti i modelli, utili per l'impostazione iniziale e le verifiche successivi, devono essere successivamente adattati alle reali esigenze e modificati costantemente in corso d'opera.
- Certo, lo sviluppo virtuale può essere molto utile ad integrazione dello sviluppo fisico, ma tutto dipende dai dati inseriti, naturalmente, ovvero che siano sufficienti e di buona qualità.
- Dipende dalla bontà del modello.
- Ah, beh, allora..
- Non ho capito di cosa si tratta.
- Di quanto migliora l'aria, l'impermeabilizzazione del suolo cittadino, il consumo di acqua, i consumi energetici, i rifiuti nel quadro complessivo della città?
- Non si capisce cosa sia.
- Se non si farà ricordo a compensazioni e quote carbone potrebbe essere un passo avanti, ma non ne vedo cenno.
- No. Aggiunge costi sicuri e benefici incerti.
- Sì molto, spero sia accessibile alla popolazione.
- Mi sembra tutto molto teorico e per nulla di interesse pubblico. Sono assolutamente indifferente al tema. Equivale al racconto di quale colore useranno per dipingere le pareti

- interne delle abitazioni e degli uffici.
- Non capisco il grafico.
- Modelli così complessi servono solo a creare altro scollamento tra chi vi abita che nella zona sono prevalentemente anziani ed ora giovani single sedotti dalla vicinanza di Prada.
- Mi sembra un pensiero Orwelliano. Può essere una buona idea ma va pensata e realizzata molto bene, con le implicazioni sociali ed etiche.
- I palazzi sono troppi e troppo alti, nessuno può capire che c'è un parco.
- Attenzione alle competenze dei progettisti! Nella vita reale le verifiche si fanno poi con il know how dei gestori. Se il Digital twin è fatto sul know dei tenant e dei manager allora potrebbe essere un buon investimento altrimenti resterà un ottimo esercizio di rendering 3d o giù di lì.
- Anche in questo caso sarebbe interessante valutare i costi anche a monte e a valle della realizzazione. Temo che il modello virtuale possa essere per forza di cose "fizioso" in quanto seleziona i dati in partenza.
- Non ho capito.
- Marketing. La vera sostenibilità si faceva tenendo tutto lo scalo a verde e al massimo un 10/20% alla speculazione.
- E soprattutto utilizzate termini italiani per descrivere il Masterplan, tradotto, il progetto.
- L'impatto del progetto è reale e non ser e un gemello virtuale perché i cittadini residenti saranno i primi a subire il progetto.
- Più vado avanti è più mi sembra una presa in giro.
- Se può essere di supporto ok, ma dovrete concentrarci su altri aspetti e problemi che questo progetto ha.



CONTRIBUTI LIBERI

VIA E-MAIL

Si riportano di seguito i 99 contributi liberi pervenuti all'indirizzo email consultazione@scaloportaromana.com. Si precisa che sono stati inclusi anche i contributi arrivati oltre il termine, ove fosse stata avanzata richiesta specifica.

Facchinetti	pag. 138	Ferrari	pag. 178	Remorini	pag. 219
Ruffatti	pag. 139	Massione	pag. 179	Amari	pag. 220
Rappa	pag. 140	Malanga	pag. 180	Vannucci	pag. 221
Fodde - Bertrand	pag. 141	Drago	pag. 181	Forme Urbane	pag. 224
Falaguerra	pag. 143	Monti	pag. 183	Macchi	pag. 229
Confalonieri	pag. 144	Massari	pag. 184	Proserpio	pag. 246
Raviolo	pag. 145	Totaro	pag. 185	Contri	pag. 249
Artizzu	pag. 146	Magri	pag. 186	De Salle	pag. 252
Romano	pag. 147	Colombo	pag. 187	Menasce	pag. 258
Ferri	pag. 150	Ortensi	pag. 188	Unareti	pag. 262
Casali	pag. 151	Carrera	pag. 189	De Salle	pag. 266
Cossutti	pag. 152	Nesa	pag. 190	Venerio	pag. 268
Aricò	pag. 155	Bassi	pag. 191	PZ	pag. 269
Andreola	pag. 156	Mecagni	pag. 192	Bergamaschi	pag. 270
Bidolesi	pag. 157	Geoni	pag. 193	Gogliano	pag. 271
Lanzalone	pag. 158	Cavallini	pag. 194	A2a	pag. 272
De Santis	pag. 159	Belardinelli	pag. 196	Xibilia	pag. 276
Marchesi	pag. 160	Barbato	pag. 197	Biotti	pag. 277
Danese	pag. 161	Garante	pag. 198	Attolini	pag. 279
Peter	pag. 162	Lombardo	pag. 199	Candido	pag. 280
Villa	pag. 163	Sisinni	pag. 200	Sironi	pag. 281
Sertori	pag. 164	La Stella	pag. 201	Giglio	pag. 282
Moccia	pag. 165	Barbiero	pag. 202	Magni	pag. 283
Cesati	pag. 166	Marinelli	pag. 203	Rete dei comitati della città metropolitana di Milano	pag. 284
Mauri	pag. 167	Rosselli	pag. 204	Zorza	pag. 285
Mereghetti	pag. 168	Rotondo	pag. 205	Lombardini	pag. 286
Ricci Maccarini	pag. 169	Re	pag. 209	Azioniamo	pag. 288
Giorgini	pag. 170	Mauri	pag. 210	Taiani	pag. 291
Oropallo	pag. 171	Rotondo	pag. 211	Circolo PD	
Bergamaschi	pag. 172	Mulinacci	pag. 212	Bellezza Vigentino	pag. 292
Gentile	pag. 174	Panceri	pag. 213	Papetti	pag. 295
Gentile	pag. 175	Colella	pag. 214	Peter	pag. 296
Bergamaschi	pag. 176	Sacerdoti	pag. 215		
Alessi	pag. 177	Tacchi	pag. 218		

Oggetto: Scalo porta romana progetto

Data: sabato 3 aprile 2021 13:25:10 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Sara Facchinetti

A: consultazione@scaloportaromana.com

Gentili signori,
ho la mia abitazione a Milano in via decembrio (nr 19).

Vi scrivo per segnalarvi che nel progetto di riqualificazione di Porta Romana ritengo insufficiente il collegamento tra la stazione ferroviaria e la metro.

A tale proposito segnalo la proposta di urbanfile

Vi ringrazio per l'attenzione

Cordiali saluti

Sara Facchinetti

Inviato da iPhone

Oggetto: Scalo Porta Romana

Data: sabato 3 aprile 2021 15:02:20 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Lorenzo Ruffatti

A: consultazione@scaloportaromana.com

Buongiorno,

vivo in Via Decembrio.

Vi scrivo per attirare la vostra attenzione sull'interscambio tra la Stazione ferroviaria di Porta Romana e la metropolitana di Piazzale Lodi. Ritengo che progetto di riqualificazione di Porta Romana sia insufficiente.

A tale proposito segnalo la proposta di urbanfile.

Ringrazio per l'attenzione.

Cordialmente

Lorenzo Ruffatti

Inviato da iPad

Oggetto: Masterplan "Porta Romana"

Data: lunedì 5 aprile 2021 09:16:11 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Giacomo Rappa

A: consultazione@scaloportaromana.com

Buongiorno,

volevo fare un commento sulla presentazione del progetto essendo un cittadino della zona in quanto non ho trovato il questionario online.

In particolare volevo segnalare la necessità, a mio parere, di mettere in comunicazione questo parco che sorgerà con gli altri due parchi che si trovano a pochi metri di distanza uno dall'altro e che sono rispettivamente quello della memoria industriale ex. OM ed il parco ravizza attraverso percorsi ciclo pedonali.

Questo permetterebbe di creare un'unica grande area verde dove le persone ma soprattutto i giovani che frequentano la Bocconi e lo IED possono spostarsi liberamente nel parco attraversandolo quando si spostano dalle residenze/alloggi alle varie aule didattiche.

Vi ringrazio in anticipo per la presa visione

Saluti

Giacomo Rappa

Oggetto: Presentazione del masterplan Parco Romana - Partecipazione alla discussione pubblica con la richiesta di alcune chiarificazioni

Data: martedì 6 aprile 2021 10:39:52 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Marcello A. Fodde

A: consultazione@scaloportaromana.com

Buongiorno

Con spirito costruttivo partecipo volentieri alla presentazione del progetto vincitore del Master plan "Parco Romana" collegandomi online alla presentazione delle ore 18:00 con questo mio contributo.

PREMESSA:

I documenti messi a disposizione per l'analisi del Masterplan non sono **affatto** esaustivi.

Il tempo messo a disposizione per lo studio dei documenti non è **affatto** congruo.

I momenti dibattimentali per entrare nel merito della proposta vincitrice sono **inesistenti**

La richiesta di un contributo in termini d'idee è osservazioni, approfondimenti è quanto meno **singolare**.

In sintesi le linee guida del Bando di concorso del Masterplan indicavano:

Concept del progetto:

Sul tema dell'integrazione urbana del nuovo insediamento urbano:

L'idea del Parco Romana come un grande Parco pubblico in forma elevata che colleghi due brani di città eliminando le cesure con i quartieri intorno è un'ottima idea. **Ma perché non estendere l'area ricoprente i binari ferroviari? Perché limitarsi ad un così breve tratto a favore di una più ampia presenza di "barriere antirumore"?** Sicuramente per un problema di natura economica.

La ricucitura dei quartieri intorno al "Parco Romana" e anche incentivata **dall'ottima scelta della realizzazione di alcuni assi viari trasversali che lo attraversano.**

I collegamenti ciclopedonali previsti non dovrebbero però essere pensati anche in collegamento con il resto dei percorsi ciclopedonali cittadini? Ma esiste un piano di ciclopedonalità cittadina degno di questo nome?

L'integrazione di un nuovo quartiere come questo non passa anche attraverso l'incentivazione **dell'integrazione delle diverse classi sociali con la predisposizione di quote di edilizia sociale; la predisposizione di quote percentuali di attività differenziate (abitativa, terziaria, commerciale, etc.).** Questo vale tanto per la parte nord-est dell'insediamento che per la parte sud-est. **Domanda: Il masterplan ha pensato di indicare delle quote obbligatorie di di attività differenziate affiche un così vasto brano di città si integri con il tessuto cittadino circostante in maniera armoniosa?**

Impostazione generale:

In merito all'impostazione impostazione urbana del masterplan:

E da notare come molto interessante l'idea di attestare ai due vertici estremi del comprensorio gli insiemi edilizi proposti in quanto prossimi alle infrastrutture esistenti e di collocare nella parte centrale del comprensorio la parte a Parco urbano. Anche se della documentazione fornita si fa molto fatica a capire le funzioni assegnate al **comprensorio prospiciente P. le Lodi, queste dovrebbero essere facilmente intuibili come le più redditizie.**

C'è da chiedersi se l'isolato Sud-Ovest -quello destinato a temporaneo Villaggio Olimpico- nella fase post olimpica riuscirà ad adempiere compiutamente la sua "riconversione" state la localizzazione data, i servizi di prossimità (esistenti/non esistenti e futuri), etc.

Assetto delle infrastrutture e rete delle connessioni:

In tema di collegamenti urbani e di connessione con i mezzi pubblici cittadini:

Un nuovo quartiere si integra con il resto della città anche attraverso l'incentivazione dei collegamenti pubblici. In attesa che la "Circle line" diventi una realtà utilizzabile; che la fermata Lodi della MM-3 adempia ai suoi compiti collegamento inter-cittadino, **si è anche**

pensato di prevedere dei mezzi pubblici di superficie (autobus) che colleghino il nuovo quartiere in senso est-ovest e Nord-Sud?

Resilienza economica e Ambiente ed ecologia:

Questi ultimi due temi; che sono il vero cuore pulsante di un Masterplan a livello cittadino che si contraddistingua per caratteristiche innovative in termini di: Resilienza, Ambiente ed Ecologia di proposta, dalla documentazione fornita queste tematiche si intravedono appena.

Come si possa chiedere alla cittadinanza un eventuale contributo approfondito e ragionato su porte di così ampio respiro non proprio non è dato di comprendere.

Non vengono infatti forniti né i necessari elementi progettuali così come non viene fornito il necessario tempo di approfondimento.

Sono state stabiliti momenti dibattimentali e di approfondimento con la partecipazione di esperti e di comuni cittadini, tali per cui le varie componenti che caratterizzano questa proposta possano essere esaminate, discusse e recepite?

Francamente sulla base delle evidenze sin ora riscontrate viene il dubbio che l'iter sin qui promosso assomigli molto di più ad un'operazione di facciata che di sostanza.

**Marcello Fodde-Bertrand
Milano**

Oggetto: (nessuno)

Data: martedì 6 aprile 2021 12:38:05 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Maria Luisa Falaguerra

A: consultazione@scaloportaromana.com

Mi sarei ispirato al central park di New York o Millennium park di Chicago, più verde esteso e non così frazionato

Oggetto: cascatelle che scendono da passerella rialzata

Data: martedì 6 aprile 2021 13:47:57 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Andrea Confalonieri

A: consultazione@scaloportaromana.com

per coprire il tracciato non interrato della ferrovia suggerisco della cascatelle d'acqua che scendano a lato della passerella rialzata est-ovest. Si darebbe vita a un panorama fantastico.

Oggetto: Re: SPR - Incontro ore 18.00

Data: martedì 6 aprile 2021 17:16:51 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Claudio Raviolo

A: Consultazione Pubblica Porta Romana

Grazie dell'avviso, a seguire i 2 temi che vorrei sottoporre all'attenzione dei partecipanti.

FORESTA SOSPESA (n.4 legenda planimetria)

L'occasione data dalla presenza di questo forte elemento connettivo, potrebbe essere colta per integrare, al medesimo livello delle alberature, un servizio di trasporto leggero e intelligente.

Questo darebbe l'opportunità da un lato di ridurre i tempi di percorrenza, e di fatto la distanza, tra le destinazioni presenti sull'asse est/ovest (1200mt circa) da piazzale Lodi a via Ripamonti,

dall'altro potrebbe aumentare l'efficacia della salciatura Milanosud Milanonord, restituendo maggior ampiezza di fruizione al sistema di attraversamenti pedonali nord/sud.

Infine, la parte terminale ad ovest della Foresta Sospesa, potrebbe coinvolgere maggiormente sia lo spazio sulla via Ripamonti, sia le aree e le funzioni interne al Masterplan.

PIAZZA SOSPESA (n.7 legenda planimetria)

L'attuale configurazione discontinua e frammentata degli elementi presenti ad est dello scalo (3/7/3/6) sia sul piano di campagna sia a livello rialzato,

potrebbe essere ridefinita nell'ottica di garantire una connessione continua tra gli elementi presenti sulla piastra, oggi l'area dello scalo con maggiore densità urbana,

e restituire allo stesso tempo, controllo e sicurezza agli spazi sottostanti, oggi predisposti, date le attuali misure ridotte, ad essere occupati abusivamente.

Grazie, a presto,
Claudio Raviolo

Oggetto: Suggerimento Scalo Romana

Data: martedì 6 aprile 2021 19:43:37 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Matteo Artizzu

A: consultazione@scaloportaromana.com

Buongiorno,

Purtroppo non posso partecipare oltre e non posso intervenire, nonostante fossi prenotato.

Lascio quindi qui la mia suggestione/raccomandazione affinché sia valutata e sia portata avanti quando il master Plan diverrà esecutivo. Come già illustrato qui: <https://youtu.be/Uj3HAcwnhiE> credo sia importante garantire il percorso non solo pedonale, ma anche ciclabile verso il lato della stazione del passante ferroviario che dà verso Via Sannio. Quindi tutto il comparto oggetto di rigenerazione urbana dovrebbe essere accessibile, senza scale/blocchi e in piano, anche da Via Sannio. Lo stesso vale per la fermata della Stazione stessa, che dovrebbe essere accessibile in piano (no scale) da Via Sannio.

Grazie

Buon lavoro

Matteo Artizzu

Oggetto: Masterplan Scalo Porta Romana - Commenti

Data: martedì 6 aprile 2021 20:33:34 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Davide Romano

A: consultazione@scaloportaromana.com

Allegati: Considerazioni Masterplan Scalo Romana.pdf

Buonasera,

inoltre in allegato alcune considerazioni sul progetto vincitore del masterplan, che riguardano principalmente la viabilità ciclabile e stradale.

Vivendo e lavorando nella zona prossima allo scalo romana, ho già iniziato a notare un incremento del traffico stradale su via Brembo e via Lorenzini. Questo aspetto merita a mio giudizio di essere approfondito anche con il Municipio/Comune. Vorrei sottolineare la necessità di vedere la viabilità stradale in un'ottica futura quando lo scalo sarà stato completato e anche Covivio avrà ultimato lo sviluppo di Symbiosis.

In particolare la mia proposta prevede degli interventi volti a facilitare lo scorrimento del traffico intorno allo scalo:

1. stabilire il doppio senso di marcia sul primo tratto di via Brembo in direzione corso Lodi, in modo da potersi immettere su corso Lodi in entrambe le direzioni (soprattutto verso il centro).
2. vietare la sosta dei veicoli su strada per i primi 50/70 m di via Lorenzini, prima dell'incrocio con via Ripamonti, in modo da permettere alle auto che si devono immettere in via Ripamonti direzione centro di defluire dando la precedenza ma senza aspettare che il semaforo diventi verde. In questo modo si eviterebbe, come già avviene, la formazione di una coda che arriva oltre Fondazione Prada. Sul masterplan è indicata una viabilità aggiuntiva ma non è chiaro se sarà limitata ai soli residenti o pubblica. Vale comunque la pena effettuare questo intervento a costo zero per migliorare la viabilità.

Inoltre segnalo che sul masterplan non ho trovato come saranno sviluppati i collegamenti con la ciclabile esistente in direzione Spadolini (Ex-OM) e la ciclabile di corso Lodi verso la periferia (si è pensato ad un collegamento solo in direzione centro).

La larghezza delle passerelle per l'attraversamento Nord - Sud è un altro tema importante, perché dovrebbero essere sufficientemente ampie per garantire sia due corsie per le biciclette che lo spazio per i pedoni, in modo da evitare incidenti e permettere una coesistenza serena ed ordinata. Come sapete oltre allo scalo le stazioni della metropolitana di lodi/porta romana e del passante andranno a servire un'area a sud dello scalo che prevede la realizzazione di oltre 90'000 mq di uffici, oltre a Prada, IFOM, Bottega Veneta e altri. Di conseguenza mi chiedo se la larghezza di queste passerelle sia sufficiente per gestire i flussi dell'orario di punta.

In allegato trovate un dettaglio di questi ed altri aspetti che secondo me meritano un'attenzione particolare.

Spero che il mio contributo possa essere d'aiuto per lo sviluppo del masterplan finale e contribuire al miglioramento del quartiere.

Cordiali Saluti

Davide Giuseppe Romano

CONSIDERAZIONI SUL PROGETTO DI MASTERPLAN DELLO SCALO ROMANA

Viabilità ciclo-pedonale

Collegamento con l'area ex OM (via spadolini): nel masterplan non si ha evidenza del completamento della pista ciclabile che sale da via Adamello e dovrebbe proseguire su via Lorenzini in direzione di via Ripamonti (attualmente è presente solo un piccolo tratto). Risulta fondamentale pensare ad un completamento di questa pista per potersi collegare verso l'area ex OM.

Passerelle:

1. Quanto saranno larghe le passerelle di attraversamento Nord-Sud? Sono sufficientemente larghe per garantire una pista ciclabile dedicata a doppio senso di marcia in aggiunta allo spazio previsto per i pedoni? Dal momento che lo scalo non costituirà solo un punto di arrivo ma piuttosto una zona di passaggio è auspicabile che vengano previsti degli spazi dedicati ai soli ciclisti, delimitati con opportuna segnaletica orizzontale e verticale, e non passaggi ad uso promiscuo di bici e pedoni, anche al fine di evitare incidenti e una coesistenza ordinata.
2. La passerella che passa vicino alla nuova sede di A2A e quella che partendo da Lodi taglia lo scalo in direzione Prada sono state pensate per poter gestire i flussi dell'orario di punta da e verso la metro, dal momento che saranno quelle maggiormente utilizzate, pensando anche ad una contemporaneità di utilizzo da parte delle biciclette? La zona immediatamente a sud dello scalo è interessata dallo sviluppo Symbiosis che prevede la costruzione di 91'100 mq di nuovi uffici tra piazza Olivetti e viale Ortles. A questi si aggiungono Prada, IFOM, Bottega Veneta e altre aziende oltre alle abitazioni già presenti. E' lecito attendersi che la maggior parte di queste persone si recheranno in ufficio utilizzando i mezzi pubblici, in particolare il metrò. Da qui il dubbio sulla larghezza dei percorsi attualmente previsti, anche in un'ottica di olimpiadi e la probabile necessità di un loro ampliamento.
3. Rispetto a quanto detto al punto precedente, l'approdo della passerella nella piazza antistante la nuova sede di A2A sembra alquanto ridotto e meriterebbe maggiore ampiezza.
4. La passerella est-ovest sarà percorribile dalle biciclette? Sarebbe auspicabile qualora non venisse previsto, e il masterplan non ne dà evidenza, il completamento della ciclabile lungo via Brembo. In tal caso allora sarebbe molto più utile se la passerella est-ovest fosse collegata con il ponte di corso lodi e fosse pensato un collegamento con la ciclabile di corso lodi (non tutti devono andare necessariamente verso il centro). Ovviamente gli accessi di questa passerella non dovrebbero prevedere gradini.
5. Nel masterplan si forniscono alcune suggestioni in merito ad una passerella est-ovest realizzata mediante pile ed impalcati. Mi chiedo come verrà interdetta la zona dei binari in modo da essere sicuri che nessuno possa attraversarla. In questo caso potrebbe essere utile realizzare la passerella mediante una struttura scatolare in c.a., ma senza l'interramento dei binari, e poi mascherarla con la vegetazione. Questa soluzione avrebbe anche il vantaggio di ridurre l'impatto acustico dei treni sulle aree limitrofe, risultare più sicura in caso di urto ed è maggiormente funzionale per la realizzazione di una copertura verde con piante a fusto come da masterplan.

Viabilità stradale:

Verso Corso Lodi: Al fine di migliorare la viabilità del quartiere intorno allo scalo, si propone di stabilire il doppio senso di marcia anche per il primo tratto della via Brembo in modo da potersi immettere direttamente su corso lodi. In questo modo si renderebbe il traffico più scorrevole evitando di allungare il tragitto passando dalla piazza San Luigi appena ristrutturata. Tale soluzione permetterebbe anche il collegamento con la ciclabile di corso lodi, importante per chi non deve recarsi verso il centro ma verso la periferia.

Verso Ripamonti: Per i primi 50 m di via Lorenzini, prima dell'incrocio con via Ripamonti, andrebbe vietata la sosta dei veicoli su strada, in modo da permettere alle auto che si devono immettere in via Ripamonti direzione centro di defluire senza necessariamente aspettare che il semaforo diventi verdi. In questo modo si eviterebbe, come già avviene, la formazione di una coda che arriva oltre Fondazione Prada. Sul masterplan è indicata una viabilità aggiuntiva ma non è chiaro se sarà limitata ai soli residenti o pubblica. Vale comunque la pena effettuare questo intervento a costo zero per migliorare la viabilità.

Altri:

- Integrazione della fermata di corso Iodi degli autobus 65-77 (direzione Brenta) nell'area dello scalo evitando che si fermino sulla strada impedendo il regolare scorrimento di una corsia di traffico.
- Sono previsti stalli e rimesse protette per biciclette nelle immediate vicinanze della stazione della metro e del passante?
- Parcheggi: sul lato sud (via Brembo) come è previsto di regolamentare la situazione dei parcheggi pubblici a raso (attualmente le auto sono parcheggiate su marciapiede). Nella zona dello scalo è prevista la realizzazione di parcheggi sotterranei a pagamento, quindi non solo per i residenti?

Oggetto: Domanda a cui non ho avuto risposta

Data: martedì 6 aprile 2021 21:11:35 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Giorgio Ferri - Studio FP

A: consultazione@scaloportaromana.com

In esito alla prima sessione della consultazione, ho formulato la seguente domanda:

"Nel ribadire l'importanza della foresta sospesa quale importante dorsale di connessione destinata a soddisfare le esigenze di mobilità, in particolare per gli edifici che ivi si affacciano, chiedo ai progettisti se hanno o possono valutare la possibilità di realizzare lungo il percorso della foresta, rimodulando e ridistribuendo il verde, una corsia per la marcia di veicoli di TPL a guida autonoma (driverless)

In attesa di un riscontro, porgo cordiali saluti

Giorgio Ferri

.

Oggetto: intervento

Data: martedì 6 aprile 2021 22:30:47 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Marina Casali

A: consultazione@scaloportaromana.com

Questione che vorrei porre all'assessore Maran.

Durante la presentazione pubblica del progetto si è parlato del raccordo con le aree circostanti, di grande interesse per i cittadini della zona. Ho avuto l'impressione che il masterplan si interessi molto dell'integrazione con la parte est (piazzale Lodi, piazza Trento), mentre la parte ovest (via Ripamonti) è semplicemente considerato un limes, che rischia di diventare una frattura estetica e funzionale a causa della presenza invasiva del cavalcavia.

A tal proposito sarebbe interessante che alcune soluzioni previste per l'area dello scalo fossero applicate anche al quartiere contiguo ex OM, verso ovest, che presenta problematiche simili (vicinanza ferrovia, asse nord-sud, collegamento tra aree verdi) la cui risoluzione era prevista del piano regolatore di 20 fa quando fu costruito il quartiere, ma che poi non sono mai state realizzate. Questa potrebbe essere l'occasione per creare continuità lungo il passante tra nuova fermata Tibaldi, fermata Lodi e aree verdi del parco Memorie industriali, parco Ravizza e nuove aree verdi dello scalo.

Si potrebbe abbassare anche nel quartiere ex OM la ferrovia di 5 m. con un'area di 30 m. intorno piantumata con alberi ad alto fusto per ridurre il rumore dei treni che saranno molto più numerosi e costruire un passaggio ciclopedonale col parco Ravizza, molto sacrificato lungo le vie Bazzi e Pompeo Leoni per le strettoie del marciapiede causate dai ponti ferroviari, permettendo anche una fruizione più salubre delle aree verdi per gli sportivi e un transito facilitato per gli studenti verso la Bocconi.

Potrebbe essere anche riconsiderata un'integrazione migliore tra il quartiere scalo e l'ex OM sviluppando il progetto di foresta sospesa sopra la ferrovia.

Marina Casali

Oggetto: Re: LINK sessione 2

Data: mercoledì 7 aprile 2021 00:00:33 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Luca Cossutti

A: Consultazione Pubblica Porta Romana

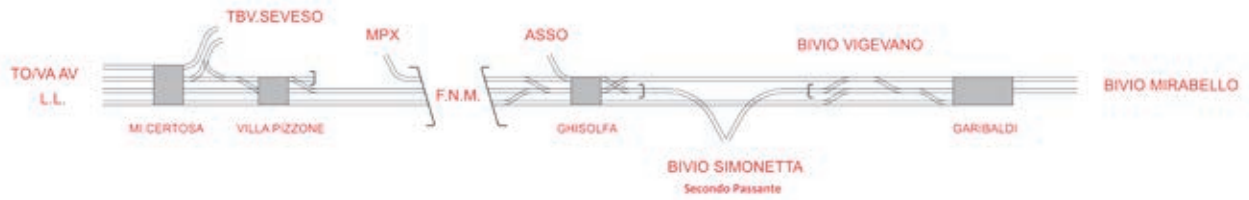
Allegati: milanobreveperiodo.jpg, fig2.png, Fig1.jpg, secpassante.JPG

BUongiorno.. non sono riuscito a trovare il microfono! Io ero attivo... vi sentivo... ma voi non mi sentivate..
Cmq la mia proposta è quella di completare l'anello ferroviario ad OVEST di Milano collegando le stazioni di
Milano Garibaldi Superficie, Garibaldi Passante e Ghisolfi con Romolo e Porta Genova.
E' fondamentale per la Circle Linee il ripristino del vecchio passante ovest di Milano. Allego le cartine.

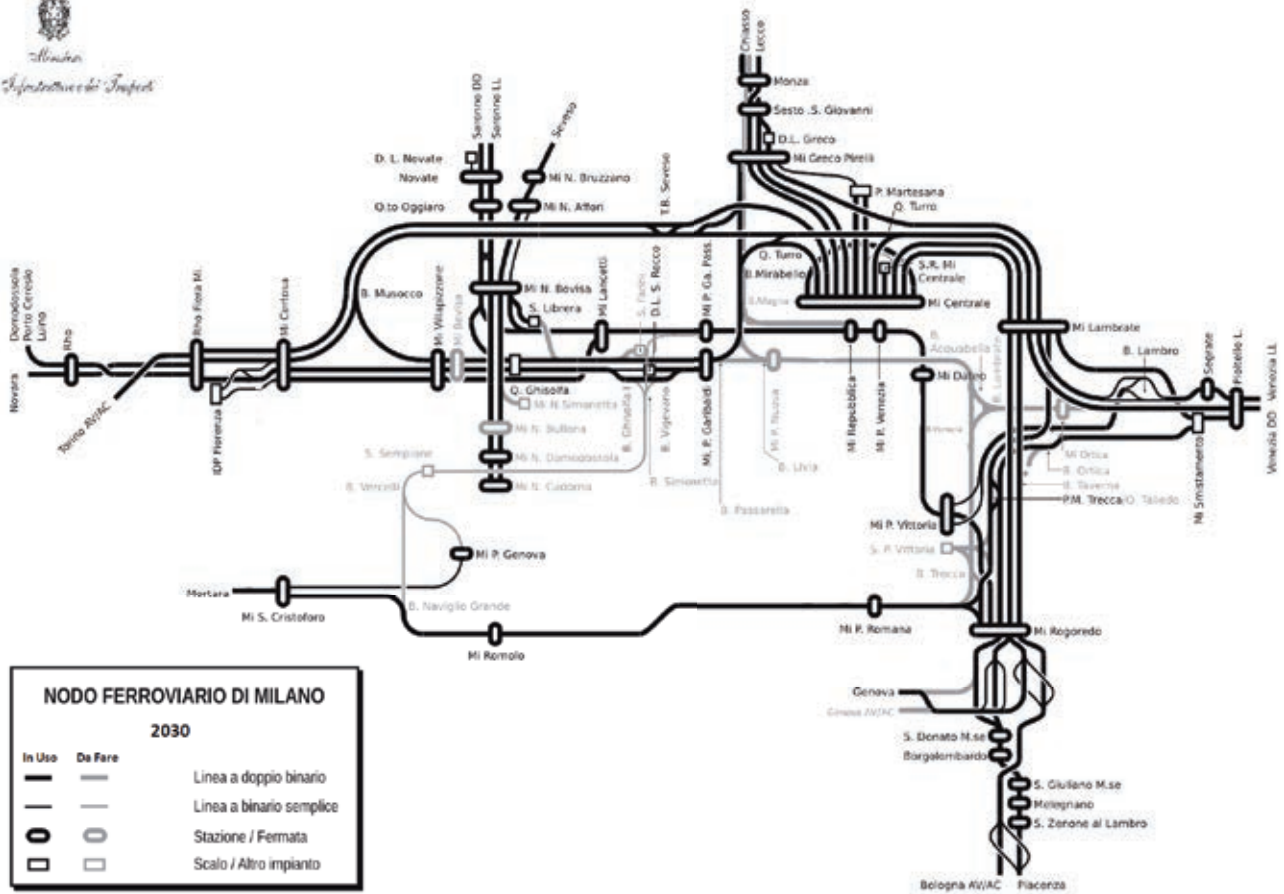
|

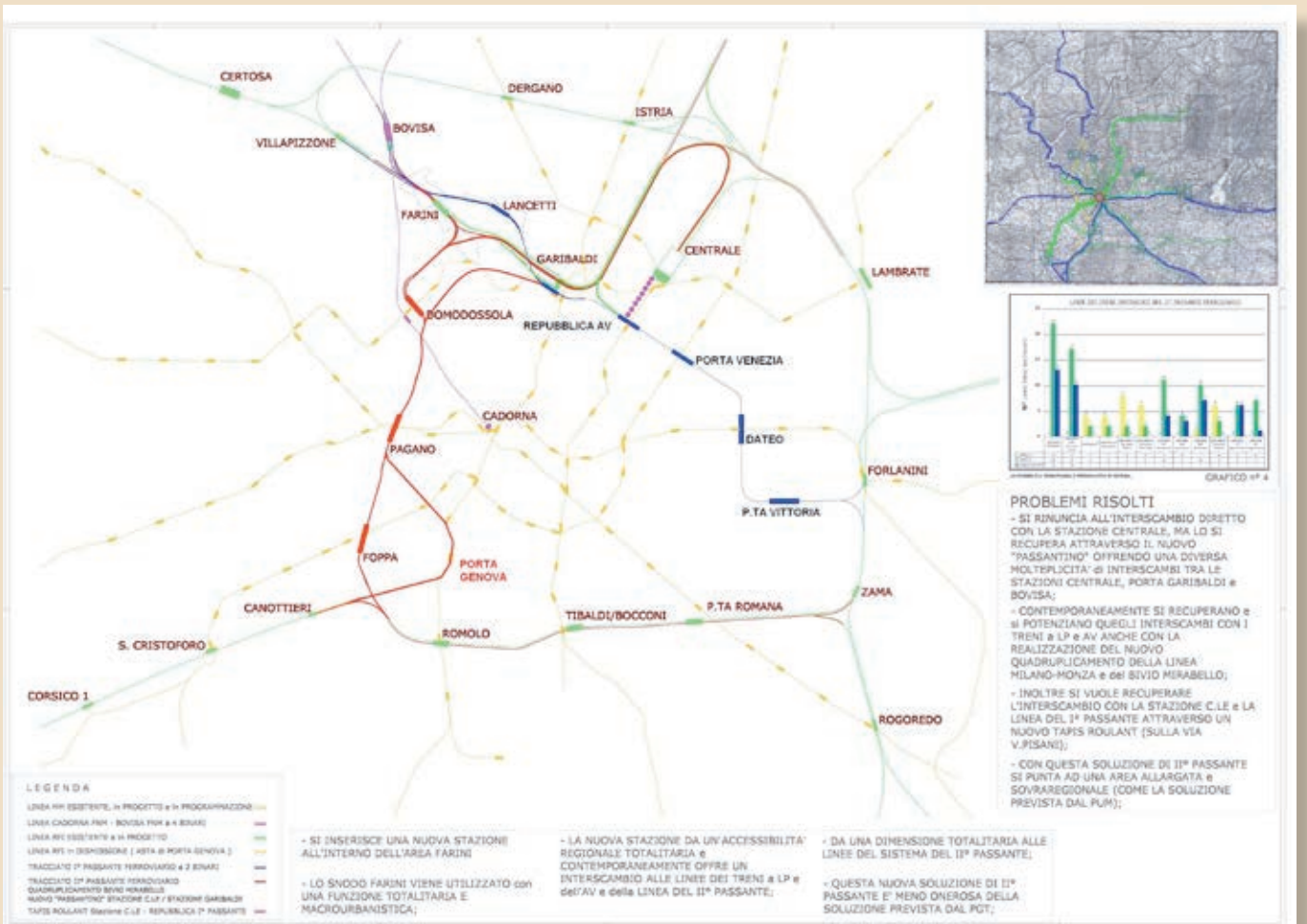
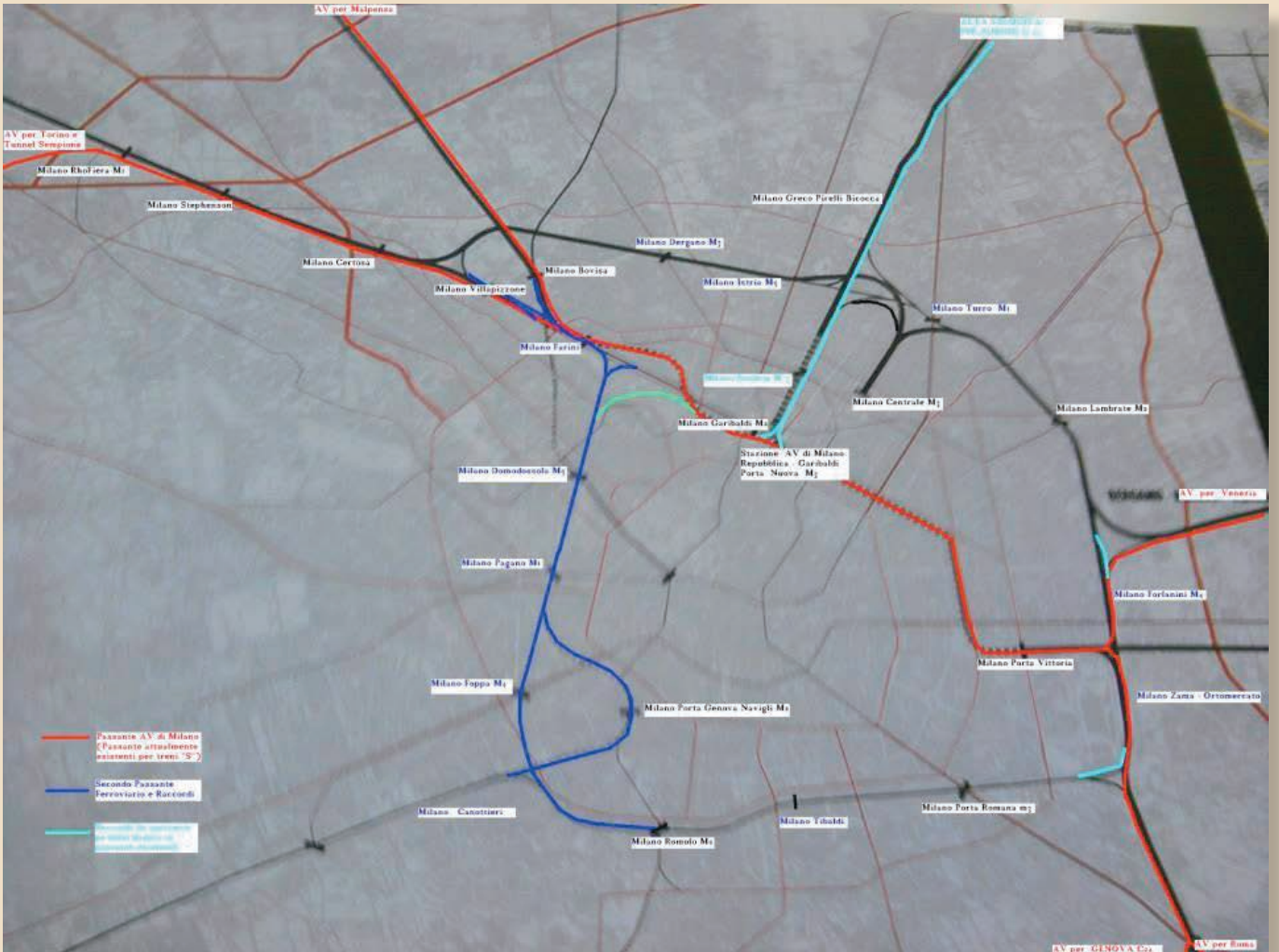


Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti



Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti





Oggetto: Consultaz.municipi + residenze + suggerimenti

Data: mercoledì 7 aprile 2021 01:25:05 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Andrea Aricò

A: consultazione@scaloportaromana.com

Buongiorno,

La consultazione con i municipi è aperta anche ai cittadini sempre online? Se sì, non vedo il form da compilare per prenotarsi.

Ho seguito l'incontro di stasera, martedì 6, dalle 21 e non è stato trattato l'argomento delle residenze, al di là di dove si voglia o meno che sorgano.

Sono un ragazzo di 28 anni in cerca della prima casa e mi piacerebbe poter abitare in uno di questi splendidi progetti di riqualificazione della nostra città. Chiedo quindi in quale contesto verrà affrontata la tematica delle abitazioni per noi possibili acquirenti in edilizia convenzionata e, per chi ne avesse la possibilità, in libera.

E come potersi prenotare in tempo prima che si esaurisca tutto.

Vorrei poi fare delle considerazioni in merito all'incontro aperto al pubblico di stasera.

D'accordo con i pareri di chi dice "più verde c'è meglio è" voglio rafforzare il concetto ricordando che per i lavoratori milanesi la natura deve servire, oltre che da filtro per l'inquinamento, anche da possibilità di relax, di svago, di stacco totale dalla quotidiana frenesia.

Non per niente si fugge dalle città verso le vicine montagne o laghi in cerca di serenità e di benessere. Mi piace moltissimo l'idea del signore che sosteneva la realizzazione di edifici molto alti con possibilità di vedere dall'alto la città e le montagne circostanti.

Probabilmente posizionando l'edificio "E" più verso il parco in modo tale da lasciare più libera la vista frontale alla via Brembo (perché a quanto pare sembra che sia lì il problema dei già residenti). Realizzandone inoltre qualcuno più alto si andrebbero a recuperare numeri di abitazioni e si potrebbero fare dei locali sul tetto degli edifici adibiti ad uffici in modo da poter godere dell'eccezionale vista sulla città, "tipo Ceresio 7" integrato con del verde! Sarebbe una cosa magnifica per noi giovani, in cerca sempre di posti all'aperto in cui poterci raggruppare!

Inoltre a mio parere, se si potesse inserire all'interno dell'area una zona adibita alle forze dell'ordine probabilmente l'integrazione tra le due zone della città potrebbe risultare più tranquilla e potrebbe avvenire con pochi disagi per la comunità e per le architetture, in modo tale anche da permettere un'integrazione della didattica, come giustamente proponeva la signora all'inizio della discussione; magari insegnando anche più arte contemporanea, pop-art, street art, e perché no con aree dedicate x i writers, magari in prossimità di strutture portanti delle sopraelevate, in modo tale da renderle anche più belle e dando modo di uno "sfogo" creativo e controllato onde evitare deturpazione del territorio (essendo molto probabile trattandosi di una zona limitrofa a via Ripamonti).

Grazie mille! Mi entusiasma molto questo progetto!

[Inviato da Yahoo Mail su Android](#)

Oggetto: (nessuno)

Data: mercoledì 7 aprile 2021 08:17:07 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Pier Paolo Andreola

A: consultazione@scaloportaromana.com

Bel progetto che andrebbe reso ancor più permeabile così:

1 creare una pista ciclabile lungo via Benaco almeno fino a p.zza Bonomelli alberando la stessa via ora troppo larga e desolata collegando il bel quartiere S.Luigi e le sue zone più popolate.

2 scavalcare viale Isonzo in p.zza Trento con una passerella che poi si congiunge con via Crema, lasciando gli attuali vasconi, e sfruttando il percorso alto centrale come ciclopedonale piantumata.

3 creare davanti a S.Andrea (Chiesa) una piazza dove si abbassa il percorso alto e si sistemano con vere piste ciclabili le vie Giulio Romano e Piacenza riducendo la carreggiata automobilistica a dimensioni normali (attualmente sembrano piste di f.1).

Completando la ciclabile in via Bellezza ci sarebbe un collegamento continuo da C.so Lodi al [p.co Ravizza](#).

4 rendere lo sbocco ovest su via Ripamonti il più permeabile possibile.

Suggerirei di superare il cavalcavia creando una passerella ciclopedonale che richiami l'attraversamento di viale Isonzo e che continui sopra la ferrovia come dentro lo scalo.

Si collegherebbe così anche il parco delle memorie industriali che con un'ultima passerella potrebbe scavalcare il futuro deposito ATM veicoli elettrici e viale Toscana creando un percorso alberato ciclopedonale per raggiungere la piscina Bocconi utile agli atleti olimpici e successivamente agli studenti.

Le tre passerelle ciclopedonali se ben disegnate e fatte con stile omogeneo e futurista possono diventare un simbolo, una icona, dell'intervento attuato sia Olimpico che dello Scalo.

Grazie e buon lavoro.

Pier Paolo Andreola

Abitante zona nord scalo romana

Oggetto: Osservazioni masterplan

Data: mercoledì 7 aprile 2021 09:15:05 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Stefano Bidolesi

A: consultazione@scaloportaromana.com

Buongiorno,

vi ringrazio per la bella diretta fatta ieri sera. Non sono purtroppo riuscito ad intervenire.

guardando quanto da voi pubblicato vorrei chiedervi

I) come si integra la torre A2A nel vostro progetto? ad oggi nessuno ne ha parlato ma credo sia importante analizzare e studiare bene l'ingresso nel parco dal lato piazza Trento. Ad oggi tale punto è rimasto, a mio parere, sottovalutato. In tutte le discussioni che ho seguito si è parlato molto di tutte le connessioni fra la nuova area e il quartiere circostante ma mai di questa parte a nord ovest

II) ci sarà una connessione fra il bosco sospeso ed il ponte di Ripamonti? Ci saranno degli ingressi anche da quel lato?

III) mi piace molto l'idea che la nuova area sia "libera" da auto. Credo però sia necessario, anche per alleggerire l'attuale fame di posteggi, prevedere posti auto sotterranei prendendo esempio dall'area City Life

IV) ieri sera parecchi cittadini parlavano di prevedere erba dove ora sono previste pavimentazioni. Ritengo questa idea molto "romantica" ma poco pratica. Con il passaggio di molte persone l'area diventerebbe esclusivamente una lunga striscia di terra dove l'erba non crescerebbe mai.

V) se fosse possibile sarei favorevole ad una crescita in altezza delle cubature, evitando magari di costruire a ridosso del perimetro per evitare l'effetto muraglione, per poter sviluppare maggiormente l'area verde aperta alla cittadinanza

VI) idealmente , sempre se conciliabile con il progetto, sarebbe bello prevedere di riaprire parte della roggia vettabbia che passa all'interno dell'area, per rendere l'area umida prevista ancora migliore

vi ringrazio

cordiali saluti
Stefano Bidolesi

Oggetto: Osservazioni Scalo Porta Romana

Data: mercoledì 7 aprile 2021 09:58:48 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Lelio Lanzalone

A: consultazione@scaloportaromana.com

Buongiorno,

seguo con attenzione lo sviluppo dello Scalo. Di seguito le mie osservazioni, dato che ho visto che non c'è ancora online il form per la partecipazione pubblica:

- il parco, pur essendo di circa 90 mila metri quadri, sembra veramente troppo piccolo: non si potevano alzare gli edifici costruiti lasciando maggiore spazio al parco?

- le grandi riqualificazioni (riuscite) che hanno interessato Milano hanno previsto la costruzione di gruppi di grattacieli, come in Garibaldi o Citylife. Qui invece ci sarà solo la torre A2A. Gli altri edifici bassi rischiano di essere così totalmente anonimi, mentre più grattacieli avrebbero certamente caratterizzato molto di più l'area, rilanciandola nella sua riqualificazione. Tra l'altro la torre A2A rimarrebbe da sola a svettare nell'area, e si sa bene che questi edifici così alti hanno bisogno, per essere valorizzati, di altri affianco di simile altezza. Questo progetto così rischia di assomigliare a riqualificazioni poco riuscite di Milano, come quella del quartiere Santa Giulia.

- uno degli accessi strategici a quest'area sarà Piazza Lodi: perché finalmente non trasformarlo in una vera piazza invece dell'orrida rotonda per macchine che è adesso? Servirebbero molte più piazze: cosa sarebbe Garibaldi senza piazza Gae Aulenti?

Vi ringrazio per l'attenzione.

Cordiali saluti

Lelio Lanzalone

Inviato da iPhone

Oggetto: Contributo per lo Scalo Porta Romana

Data: mercoledì 7 aprile 2021 13:28:05 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Rosario de Santis

A: consultazione@scaloportaromana.com

Buongiorno,

ho partecipato con piacere all' incontro del 6 Aprile scorso e ho posto la questione della falda e dei box allagati al piano -4 del condominio di corso Iodi 65. Facevo presente delle esondazioni della falda che nel tempo hanno invaso anche i piani superiori. Ad integrazione volevo segnalare che il condominio di cui sopra ha stabilmente allagato il piano -4, alle fondamenta dello stabile e, quindi la regolazione della falda, magari usata per l' irrigazione della vegetazione del progetto, metterebbe anche in sicurezza lo stabile stesso oltre che, se il problema fosse risolto tornerebbero, in primis disponibili dei garage ora allagati e poi la relativa applicazione dell' imu ora ridotta al minimo dal Comune per impossibilità di utilizzo.

Grazie per la possibilità di poter partecipare attivamente a questo bellissimo progetto.

Un buon lavoro

Rosario de Santis

Inviato dal mio Galaxy

Oggetto: complimenti

Data: mercoledì 7 aprile 2021 16:16:14 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Fausto Marchesi

A: consultazione@scaloportaromana.com

Complimenti per l'uso di termini verdi e facenti riferimento al rispetto della natura e della sopravvivenza. PECCATO che il loro scopo sia quello di nascondere una ulteriore cementificazione dalla quale solo alcuni potranno trarre profitto. Sarebbe stata una buona occasione per dar luogo ad un bosco che poggiasse su solide basi e non su artifici "sospesi".

Un bosco avrebbe potuto ridurre naturalmente l'inquinamento che fa della nostra città la capitale dell'angolo di europa più inquinato.

Persino un master plan che si è posto l'obiettivo di nascondere la cementificazione alla fine confessa che forse si riuscirà a raggiungere le "emissioni 0".

Peccato! Perché un grande bosco senza cemento e con un po di rotaie, avrebbe potuto contribuire a "RIDURRE" le emissioni.

Peccato non cogliere questa opportunità!

Fausto Marchesi

P.S. avrei voluto dirvi queste cose in diretta. Mi sono iscritto. Peccato che siate riusciti ad epurarmi.

Oggetto: commenti su Scalo Romana

Data: mercoledì 7 aprile 2021 16:18:41 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Sergio Danese

A: consultazione@scaloportaromana.com

Buonasera,

esprimo il mio completo apprezzamento al masterplan dichiarato vincitore : aree verdi, visione futuribile, spazi aperti e luminosi, architettura soft e molto confortevole;

voto 10! Ci vivrei con grande piacere;

Sergio Alberto Danese

Oggetto: Considerazioni Master Plan

Data: mercoledì 7 aprile 2021 16:20:02 Ora legale dell'Europa centrale

Da: marc peter

A: consultazione@scaloportaromana.com

Buonasera,

da residente della zona, quindi molto interessato al progetto, trovo in questo articolo di Art Tribune relativo al master plan delle considerazioni fortemente condivisibili. Immagino abbiate avuto modo di leggerlo anche voi.

Essendo il master plan un documento orientativo e non vincolante spero vivamente che ci sarà modo di rivederlo e migliorarlo.

<https://www.artribune.com/progettazione/architettura/2021/04/villaggio-olimpico-scalo-romana-milano/>

In particolare in questa parte:

"Una rapida analisi della proposta evidenzia come si sia scelto di realizzare tanti edifici di dimensioni contenute consumando con queste edificazioni la metà del suolo disponibile. Un'alternativa poteva essere concentrare le edificazioni ai margini dell'area sviluppando i palazzi in altezza e liberando così spazio per aumentare fino almeno all'80% la superficie pubblica a verde creando un parco/giardino/collina di dimensioni ragguardevoli. Questa scelta avrebbe avuto una serie di vantaggi ulteriori oltre a restituire la possibilità di avere un appezzamento molto più esteso che invece ora è previsto esclusivamente di fronte alla Fondazione Prada (che probabilmente ne farà [uno sculpture park](#)). Creare nuove torri infatti avrebbe stabilito un dialogo col grattacielo già previsto in questa zona, la **Torre A2A** disegnata da **Antonio Citterio** che presto vedrà l'avvio dei cantieri. Un conto avere un nuovo cluster di grattacieli come Porta Nuova o CityLife, un conto invece avere un singolo grattacielo di vetro senza un "paesaggio" a legittimarlo, per dirla con Gio Ponti (Questo [breve video](#) non andrebbe mai tralasciato). Il rischio per la nuova Torre A2A di Citterio sarà quello di fare l'effetto che a Parigi fa la Tour Montparnasse. Ma c'è un elemento ulteriore, più simbolico e relativo ai Giochi del 2026. Costruendo degli edifici alti, si sarebbero potuti immaginare dei deck pubblici di osservazione in vetta, come si sta sempre più spesso facendo (si veda il [progetto degli Hudson Yards](#) a New York con la terrazza Edge). E proprio da questi deck offrire ai visitatori e agli atleti – durante e dopo le Olimpiadi – la vista da Milano delle montagne dove si terranno le gare: salendo un po' di quota nella posizione in cui si trova lo Scalo Romana nei giorni privi di foschia si può rimirare più di metà arco alpino, dal Monviso all'Adamello e oltre."

Grazie e buon lavoro,
Marco

Oggetto: Scalo romana

Data: mercoledì 7 aprile 2021 16:28:41 Ora legale dell'Europa centrale

Da: GIORGIO VILLA

A: consultazione@scaloportaromana.com

Un'altra occasione di cementificare un territorio urbano ormai degradato. Termini usurpati: parco aree fruibili etc. In sostanza speculazione edilizia. Milano ja bisogno di un blocco delle nuove costruzioni di 15 anni e incentivi per la riqualificazione dell'esistente. Basta con archistar e marketing d'accatto.

Scarica [Outlook per iOS](#)

Oggetto: (nessuno)

Data: mercoledì 7 aprile 2021 17:01:32 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Giovanni Sertori

A: consultazione@scaloportaromana.com

Mi piace molto l'idea e la trasformazione ipotizzata.

Approvo e spero di poterne godere.

Cordiali saluti

Oggetto: Scalo Porta Romana

Data: mercoledì 7 aprile 2021 17:58:50 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Carlo Moccia

A: consultazione@scaloportaromana.com

Da cittadino residente nel quartiere, chiederei due cose ai progettisti:

1. Dedicarsi da subito a trovare una soluzione per collegare lo Scalo, in modo armonioso, al progetto di rigenerazione urbana per Piazza Trento (A2A)
2. estendere la highline sull'asse nord-sud oltre che est-ovest
3. Lasciare perdere gli acquitrini (rischio zanzare), meglio un bel prato

Cordiali saluti,
Carlo Moccia.

Sent from my iPhone

Oggetto: Scalo porta romana

Data: mercoledì 7 aprile 2021 18:07:15 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Giovanni Cesati

A: consultazione@scaloportaromana.com

Buongiorno,

Vorrei sottolineare la preponderanza del cemento armato rispetto a verde.

Questo avviene in tutte nuove costruzioni di Milano.

La biblioteca degli alberi conta circa 500 alberi e chilometri di strade in cemento armato.

Tutto questo dà l'impressione di passeggiare in una piazza poco alberata e non in un parco.

Guardando i rendering dello scalo Porta Romana mi sembra di capire che il cemento sia certo, il verde, quello vero, un po' di meno.

Spero che applichiate le opportune modifiche in modo che, una possibilità concreta di aumentare lo scarso verde di Milano, non si trasformi nella consueta occasione mancata.

Buon lavoro.

Inviato dall'app Tiscali Mail.

Oggetto: Osservazione

Data: mercoledì 7 aprile 2021 18:10:28 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Mariapaola Mauri

A: consultazione@scaloportaromana.com

Importante aumentare le piste ciclabili in un ampio raggio con al centro il nuovo Parco in modo che sia raggiungibile in bici in sicurezza.

Avanti tutta con le piste ciclabili! Non aspettiamo che sia ultimato il parco, partiamo da quelle!!

Grazie,

Mariapaola Mauri

Inviato da [Posta](#) per Windows 10

Oggetto: Masterplan Porta Romana

Data: mercoledì 7 aprile 2021 18:48:03 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Carlo Mereghetti

A: consultazione@scaloportaromana.com

Buongiorno,

complimenti per questa iniziativa.

Milano ne ha bisogno! Spero che venga realizzata nei tempi previsti. Non mi dilungo con i complimenti, dico solo: BRAVI!

L'unica osservazione che ho riguarda il fatto che non è previsto l'interramento completo dei binari ferroviari. Penso che questa soluzione sarebbe la migliore possibile, e non credo che i costi sarebbero maggiori del progetto che ho visto nel corso della presentazione se consideriamo la foresta sospesa, la zona ecologica di 30 metri per lato e tutto il resto. Anche perchè ho sentito nel corso della presentazione e nella documentazione presentata che non è ancora sicura tale realizzazione...

Non vorrei fosse solo uno specchietto per le allodole, una promessa che poi non verrebbe mai realizzata... In tal caso tutto il nuovo quartiere rimarrebbe tagliato in due ed i treni in bella vista con tutto quello che ne consegue anche in termini di inquinamento visivo, acustico e di mobilità nord-sud.

Spero che questa decisione di non interrare completamente i binari possa essere rimessa in discussione.

Cordiali saluti

Carlo Mereghetti

Oggetto: Connettività all'esterno del parco

Data: mercoledì 7 aprile 2021 18:55:08 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Giorgio Ricci Maccarini

A: consultazione@scaloportaromana.com

Salve

Scrivo come residente della zona (via Calabiana), adottivo di Milano per lavoro e per scelta.

Credo che una vera qualifica in senso moderno e sostenibile dell'area possa essere sicuramente ottenuta con il ricucimento nord-sud, ma una cesura ancora più forte è presente nell'area limitrofa di corso Lodi (dalle fermate Lodi TIBB a Brenta, includendo la stazione di Porta Romana, un vero modello di inaccessibilità nonostante i recenti lavori, e il cul de sac di Via don Bosco).

Aiutare a collegare la parte ad est di corso Lodi a questo parco con percorsi e passaggi alternativi a Corso Lodi stesso (e al suo strettissimo ponte) darebbe ancora maggiore centralità ed energia al Parco, che altrimenti risulterebbe un'oasi non credibile, perché sconfessata da tutta la mobilità di prossimità circostante.

Stesso discorso lato Ripamonti, ma forse in quel caso la popolazione residente in quell'area sia inferiore e possa avere già altri centri di gravità. Tuttavia spero che anche abitanti del lato ovest possano dire la loro.

Uso la bici tantissimo su Milano, porto all'asilo i miei due figli piccoli in bici e soffro molto nel sentirmi dire che li espongo a rischi superiori a quelli di portarli come fanno tutti, cioè in auto. La cosa che più mi fa demordere però è la presenza di infinite interruzioni di accessibilità ciclabile (ma vale lo stesso per l'accessibilità pedonale) nei percorsi cittadini nell'area di Milano in cui vivo. Io immagino quindi lo scalo come un punto da cui si irradiano percorsi ciclabili o pedonali lunghi o lunghissimi e senza interruzioni.

Grazie per l'attenzione

Giorgio Ricci Maccarini

Oggetto: Richiesta d'informazione

Data: mercoledì 7 aprile 2021 20:02:15 Ora legale dell'Europa centrale

Da: antonella giorgini

A: consultazione@scaloportaromana.com

Buon giorno, vorrei sapere cosa ne sarà dei vecchi capannoni della parte occidentale, corrispondenti a dove è progettato il villaggio olimpico. Credo che abbiano un valore come archeologia industriale e mi piacerebbe che fossero valorizzati.

In generale penso che sarebbe importante una armonizzazione tra gli elementi storici del quartiere e la modernità del progetto.

Grazie per l'attenzione

Cordiali saluti

antonella giorgini

--

Questa e-mail è stata controllata per individuare virus con Avast antivirus.

<https://www.avast.com/antivirus>

Oggetto: Osservazioni masterplan

Data: mercoledì 7 aprile 2021 20:23:42 Ora legale dell'Europa centrale

Da: silvia oropallo

A: consultazione@scaloportaromana.com

Buonasera

sono una privata cittadina che abita nelle adiacenze dello Scalo romana Vorrei sottoporvi alcune osservazioni e suggerimenti

Prima di tutto credo che per lo scalo Romana sia indispensabile un servizio di vigilanza H24 7/7 sia in fase di realizzazione che una volta che tutto il progetto sarà realizzato e concluso È già previsto?

seconda cosa vorrei fare un osservazione sulle aree umide previste lungo i binari sicuramente una soluzione molto suggestiva però necessariamente implica una manutenzione costante e un controllo una vigilanza per evitare che queste aree umide diventino ricettacolo di rifiuti e degrado

È già previsto ?

Terza cosa se effettivamente verranno realizzate queste aree umide È assolutamente necessario prevedere la piantumazione di vegetazione idonea a contrastare lo sviluppo delle zanzare

È già previsto ?

Spero di essere stata utile

Cordiali saluti

Oggetto: Commenti al Masterplan Parco Romana

Data: mercoledì 7 aprile 2021 21:55:56 Ora legale dell'Europa central

e Da: Giancarla Bergamaschi

A: consultazione@scaloportaromana.com

Sono una residente di Via Brembo e ho partecipato volentieri alle consultazioni sul nuovo progetto scalo Romana

1) Viabilità

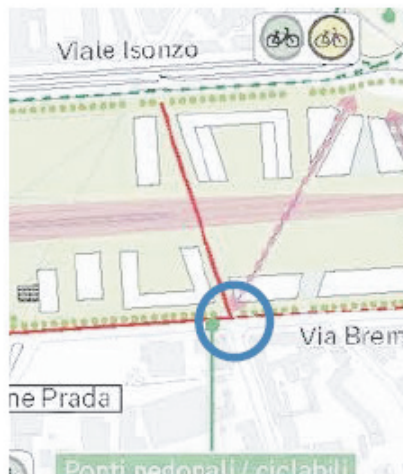
Segnalo già oggi una forte criticità viabilistica nell'incrocio tra Via Calabiana e Via Brembo a causa di una non perfetta visuale per gli automobilisti che provengono da Via Calabiana rispetto all'asse di Via Brembo

Il nuovo progetto prevede ottimi passaggi pedonali e ciclabili tra il lato sud prospiciente Via Calabiana e il lato nord. Si presuppone quindi che molti pedoni e ciclisti attraverseranno la Via Brembo nel punto indicato nell'immagine sottostante.

Sarà quindi assolutamente necessario :

a) limitare la velocità delle automobili che percorrono la via Brembo da est a ovest e viceversa (zona 30 o dossi per rallentare la velocità delle auto)

b) realizzare una rotatoria con adeguati passaggi pedonali / ciclabili per chi intende raggiungere il Parco Romana provenendo da Via Calabiana



2) Parcheggi

E' ipotizzabile utilizzare una parte del sottosuolo dello scalo per creare posti auto ? Invece dei tradizionali garage individuali vedrei bene ampi parcheggi sotterranei stile centro commerciale da destinare in parte anche ai residenti della zona previo abbonamento

34) Edifici residenziali

Sul lato sud della Via Brembo sono presenti edifici di inizio secolo, diversi tra loro nei colori e decori, seppur simili

per epoca. Sarebbe auspicabile che gli edifici che verranno costruiti sul lato nord della Via Brembo siano ugualmente diversi uno dall'altro, contestualizzati nella via e con altezze non troppo incombenti rispetto agli edifici circostanti.

Saluti cordiali

Giancarla Bergamaschi

Oggetto: Opinione

Data: mercoledì 7 aprile 2021 23:04:22 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Luca Gentile

A: consultazione@scaloportaromana.com

Sono certamente favorevole alla riqualificazione dell'area ed il progetto prescelto ha una serie di lati positivi.

Ritengo però indispensabile:

- ridurre le dimensioni e l'altezza degli edifici, che oscurano l'ampio respiro dell'attuale zona
- ampliare le aree verdi
- creare percorsi ciclabili ulteriori, che possibilmente uniscano tutti i 7 scali
- interrare integralmente i binari.

Spero che si possa intervenire in modo da realizzare uno spazio di vero distacco dal concetto di città.

Grazie,

Luca Gentile

Oggetto: Impianti sportivi

Data: giovedì 8 aprile 2021 00:31:54 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Luca Gentile

A: consultazione@scaloportaromana.com

Suggerirei di prevedere la costruzione di diversi campi da padel: sport in grande ascesa, non ancora adeguatamente sviluppato a Milano, quindi con ampi margini di crescita. Un centro sportivo in zona avrebbe un notevole bacino d'utenza.

Grazie,

LG

Oggetto: Considerazioni inerenti la riqualificazione dello scalo Porta Romana
Data: giovedì 8 aprile 2021 01:19:44 Ora legale dell'Europa centrale
Da: Lorenzo Bergamaschi
A: consultazione@scaloportaromana.com

Buongiorno,

da residente nel quartiere, ci tengo a manifestarvi tutte le mie perplessità sul progetto di riqualificazione dello scalo.

<https://www.scaloportaromana.com/parco-romana/>

Premetto che condivido sicuramente l'idea di abbinare edilizia residenziale, uffici, impianti sportivi e zona verde.

Trovo, tuttavia, sproporzionata, per quanto presumibilmente dettata da esigenze economiche, la quantità di edifici rispetto alla zona verde che doveva essere predominante. Nel progetto si notano enormi palazzoni a discapito di aree verdi (limitate) che valorizzerebbero la zona.

Aspetto però ancora più importante è legato all'ubicazione degli edifici secondo il progetto e che spero venga rivisto.

Costruire edifici alti in prossimità di piazzale Lodi andrebbe, di fatto, a "soffocare" la piazza e gli edifici adiacenti già presenti; la zona verso via Lorenzini e Ripamonti, tra l'altro perfettamente collegata con Crocetta (in pochissime fermate di tram) è una zona molto meno edificata rispetto a piazzale Lodi ed una zona verde in prossimità di piazzale Lodi permetterebbe di meglio distribuire gli spazi. Anche l'accesso al parco, venendo dalla metro o dalla stazione, non lascerebbe alcuna visuale e sarebbe ostruito da enormi edifici, mentre la presenza del parco, con gli edifici sullo sfondo, sarebbe decisamente più piacevole.

La presenza di edifici adibiti ad uffici ed edilizia residenziale sul lato di via Ripamonti, valorizzerebbe molto quella zona che ora risulta più desolata e la renderebbe sicuramente più "viva", evitando di rendere incredibilmente caotica la zona adiacente piazzale Lodi.

In generale, sarebbe sicuramente più "gradevole" la realizzazione di palazzi decisamente più bassi, in linea con l'architettura del quartiere, senza andare a sovrastare la piazza.

Da ultimo, ci tengo ad aggiungere che, in virtù dei progetti tanto pubblicizzati di riqualificazione della zona, tanti cittadini hanno investito confidando nella realizzazione di un vero e proprio "polmone verde" ed oggi appare doveroso da parte vostra tenere in debita considerazione quanto riportato.

In attesa di un vostro riscontro ed a disposizione per un incontro conoscitivo od un contatto telefonico, porgo i miei migliori saluti,

Lorenzo Bergamaschi

Oggetto: Osservazione da un Cittadine.

Data: giovedì 8 aprile 2021 07:24:58 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Aurelio Alessi

A: consultazione@scaloportaromana.com

Ho visto il Masterplan, non sono un architetto ma una semplice persona che ama questa città. Nell'interesse di Milano futura, consentitemi:

il piano è troppo poco in confronto a quello che si potrebbe fare. Alla fine della fiera non è molto lontano dall'idea di un moderno e aggiornato quartiere residenziale con un parco e basta.

Dovrebbe essere invece il contenitore di una idea semplice e bellissima di spessore internazionale: "Sport e Salute per stare bene", con l'inserimento di un corpo centrale di prestigio di un grande architetto, tipo Gary ma Italiano, o qualcosa del genere come centro servizi specifici per sport e salute, che diventi un'orgoglio della città. E poi pensare alle residenze lasciando più spazio pubblico magari aumentando la cubatura e e, insieme, il pregio architettonico degli edifici (perché no!).

Scusate il mio momento di "autoesaltazione" ma amorevole e sincero. Mi auguro di avere una risposta in un secondo progetto più nell'interesse della città e della caratterizzazione internazionale di cui hanno bisogno iniziative del genere, soprattutto a Milano.

Saluti.

Aurelio Alessi

Oggetto: Suggestimento

Data: giovedì 8 aprile 2021 08:21:28 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Marco Ferrari

A: consultazione@scaloportaromana.com

Buongiorno

Contestualmente alla riqualificazione dello scalo, suggerisco di stringere ad una sola corsia la viabilità di via Benaco, che è a senso unico, organizzando parcheggi a lisca di pesce su entrambi i lati. Si eviteranno così pericolosi sorpassi tra auto in discesa e si recupereranno nuovi posti auto (considerando anche quelli persi in zona in seguito alla riqualificazione di San Luigi).

MF

Oggetto: masterplan porta romana

Data: giovedì 8 aprile 2021 11:09:22 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Massione Giuseppe

A: consultazione@scaloportaromana.com

Al fine di avere ancora più verde pubblico suggerirei di unire in un unico grattacielo le costruzioni A B D E F in sintonia con il grattacielo A2a che possa diventare a futuro uso sia commerciale che abitativo. Naturalmente non conoscendo le cubature delle suddette costruzioni al posto di un grattacielo se ne potrebbero costruire 2 .

Potrebbero infatti diventare il contraltare di city life.

Grazie e saluti

Giuseppe Massione

Oggetto: Opinione per Scalo Romana

Data: giovedì 8 aprile 2021 11:25:41 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Giuseppe Malanga

A: consultazione@scaloportaromana.com

Gentilissimi signori,
permettetemi di iniziare con un plauso per l'iniziativa che apprezzo in grandissima parte della sua esposizione.

Mi permetto un paio di suggerimenti per quello che ho potuto notare dal master plan:

1. I due edifici sul lato corso Lodi angolo via Brembo sono molto impattanti per il contesto, il quartiere e la piazza stessa, credo sia meglio rivalutarne un'altezza più bassa (magari alzando uno di quelli più interni) o una collocazione più interna allo scalo.

2. La parte parco molto bella, consiglio di tenere in mente una zona ampia di verde con erba rasata per poter far giocare i bimbi, magari vicino ad un parco giochi, e se possibile anche un piccolo laghetto.

Grazie per l'attenzione

Buon lavoro

Giuseppe Malanga (abito nel quartiere)

Oggetto: Re: Intervento breve - Parco Romana

Data: giovedì 8 aprile 2021 12:40:11 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Samuel Joseph Drago

A: Consultazione Pubblica Porta Romana

Proposte per il nuovo progetto urbano del Parco Porta Romana

Vi ringrazio per la preziosa opportunità data a noi cittadini di poter esprimere la nostra opinione nei riguardi di un progetto che disegna un momento chiave storico-urbanistico della città di Milano, un momento in cui si avverte la responsabilità di virare lo sviluppo verso qualcosa di nuovo che sia un esempio per la Lombardia, per l'Italia e non solo.

- **Collegamento Nord – Sud. Centro (Via Crema) con Periferia (Parco Vettabbia, Chiaravalle)**

Pensare alla eventuale possibilità di creare una piattaforma pedonale sopraelevata, una piazza sospesa alta 6 o 7 metri che colleghi l'area pedonale di Via Crema superando il traffico di bus, tram e quattro corsie di auto di Via Isonzo e Piazza Trento, arrivando alla zona della torre A2A continuando con la stessa piattaforma sopraelevata che potrebbe facilmente collegarsi con il grande **Parco Selvatico** rimanendo di fatto alla stessa quota della **Foresta Sospesa** est-ovest. Inoltre, la piattaforma rialzata potrebbe estendersi fino a superare anche il traffico di Via Brembo concludendosi di fatto nel parcheggio a est della fondazione Prada, risolvendo la differenza di quote con rampe al 4%.

In questo modo si riuscirebbe a collegare il **Centro** e il **Parco Vettabbia** senza interruzione di continuità, il che renderebbe il tutto percorribile in bici eliminando tanti incroci rafforzando il collegamento Nord – Sud. In questo modo, inoltre, il progetto del Parco Romana diventa un pretesto per proiettare Milano in un esempio per il ridisegno delle città del futuro dove un nuovo umanesimo focalizza l'attenzione della città sul ruolo dell'uomo come centro della qualità della vita, in modo che si riappropri degli spazi. Questo concetto si dovrebbe allacciare a una visione più complessiva che dovrebbe includere un collegamento pedonale a est con il **Parco Candia** e a sua volta con **Piazza Insubria** fino al progetto del parco della Vittoria e a Ovest collegando l'asse della foresta sospesa con il parco delle memorie industriali fino al **Parco Ravizza** creando di fatto una cintura circolare pedonale. Sarebbe interessante evitare che questo significativo asse est-ovest non finisca su due arterie di traffico di automobili ma che continuasse verso altri luoghi verdi. In questo modo la città mette al centro l'uomo e la natura elevano il life style dei cittadini e rendendo la città più vivibile.

- **Ricucitura progettuale con fronti urbani esistenti**

L'importanza della ricucitura urbana è chiave per rendere il progetto in perfetta armonia con il contesto urbano in cui si colloca. Per tale ragione è fondamentale che il progetto nel suo interfacciarsi alla **Via Brembo** calcoli bene la distanza tra le facciate dei nuovi edifici e quelli esistenti, calcolando la quantità di luce, la larghezza dei marciapiedi su entrambi i lati in modo da permettere alle attività commerciali di utilizzarlo insieme ai cittadini, creare ampie aiuole, spazi di sosta, alberi. Una nuova idea di strada che sembra quasi una piazza o piccolo parco. Lo stesso va pensato con il fronte su **Corso Lodi** e **Viale Isonzo**.

- **Paesaggio naturale**

Interpretare l'evocazione di alcuni edifici come colline, consolidando la percezione di paesaggio naturale, questa sensazione potrebbe essere rafforzata dalla presenza di luoghi pubblici sulla parte più alta di alcuni edifici del progetto **Parco Romana** arricchendo l'esperienza paesaggistica con punti di vista significative e viste panoramiche.

- **Il sistema ferroviario**

Il sistema ferroviario è posizionato a una quota che obbliga il rialzamento dei ponti pedonali e delle piattaforme comunitarie, per tale ragione sarebbe opportuno tentare di abbassare il binario ferroviario di almeno un metro in modo da rendere meno protagonista la presenza del treno che oltre ad apportare un disquilibrio acustico con

conseguente devalorizzazione degli immobili, ha anche un problema di sicurezza sia per gli umani che per gli eventuali animali che fanno parte dell'ecosistema del Parco Romana. Per l'intero progetto, inoltre, bisognerà fare molta attenzione a tenere conto della falda acquifera e trovare dei sistemi che sappiano integrare i vantaggi ed eventuali svantaggi.

Spero ci saranno ulteriori incontri per poter affrontare le successive fasi di progetto.

Saluti Cordiali

Samuel Joseph Drago

Oggetto: suggestioni e suggerimenti di un cittadino senior

Data: giovedì 8 aprile 2021 15:55:00 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Gianfranco Monti

A: consultazione@scaloportaromana.com

Nel creando spazio verde di ScaloPortaRomana vedrei bene una parte di verde sottratta alla "toelettatura" in cui erbe, fiori, corsetti d'acqua e alberi (raccomando alberi da frutta per tutte le stagioni liberi di distribuire al suolo e di servire da cibo a veri tipi di animali selvatici) possano seguire il proprio corso naturale: vedasi le applicazioni di Fukuoka sulla commistione virtuosa fra essenze diverse fra loro. Anche nidi artificiali di "incoraggiamento" sia per uccelli che pipistrelli sarebbero d'uopo. Grazie per l'attenzione.
Dr. Gianfranco Monti



Questa e-mail è stata controllata per individuare virus con Avast antivirus.
www.avast.com

Oggetto: osservazioni Scalo Porta Romana

Data: giovedì 8 aprile 2021 16:22:43 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Luigi Massari

A: consultazione@scaloportaromana.com

Egr. Sigg.ri, buonasera.

Ho partecipato all'incontro del 6 aprile scorso.

In generale mi è piaciuto il Piano presentato.

Vorrei segnalare che nel marzo 2018 era stato previsto un sistema di trasporto pubblico, alternativo all'uso dei veicoli privati individuali, di collegamento con navette elettriche a guida autonoma tra l'intersezione Lorenzini-Ripamonti , prevista nelle vicinanze della linea tranviaria n. 24 e del prospettato futuro Villaggio Olimpico, poi residenziale, e piazzale Lodi M3 passando per via Brembo.

Ora, è possibile riprendere l'idea inserendola nell'ambito del nuovo quartiere, tenuto conto che il Villaggio Olimpico dovrebbe essere la prima realizzazione (Olimpiadi Milano Cortina 2026)?

Grazie per l'attenzione,
cordiali saluti
Luigi Massari

Oggetto: Consultazione e contributo pubblico al Masterplan Scalo di Porta Romana

Data: giovedì 8 aprile 2021 17:33:13 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Giuseppe Totaro

A: consultazione@scaloportaromana.com

CONSULTAZIONE E CONTRIBUTO
PUBBLICO AL

MASTERPLAN SCALO DI PORTA
ROMANA

L'osservazione del Masterplan mette subito in evidenza la carenza abitativa a favore di uffici, verde (oltre il 50% della superficie), commercio, spazi pubblici, studentato e recupero di capannoni fatiscenti di nessun valore architettonico, oltre al mancato interrimento di tutta la linea ferroviaria dell'area.

Il Presidente dei Rettori delle università italiane Ferruccio Resta del Politecnico di Milano in una recente intervista con Ferruccio de Bortoli del Corriere della Sera ha sostenuto che nell'era post covid è scontato che non si tornerà mai più al mondo di prima, né per quanto riguarda gli Atenei, né per le città, dovremmo essere consapevoli che Amazon o Netflix, dopo aver invaso il commercio, la cinematografia e l'editoria hanno tutti gli strumenti per entrare nel business della formazione.

Ora rispetto a queste previsioni e pianificazioni di nuovi percorsi universitari in presenza, ma anche in digitale compreso il lavoro a distanza, che senso ha uno studentato da mille posti e un nuovo distretto di uffici quando in zona ce ne sono già tanti in costruzione?

Un altro aspetto discutibile che salta subito agli occhi di chi risiede in zona e conosce bene l'esposizione dell'area è che al distretto degli uffici e commercio è stato destinato il quadrante nord-est (corso Lodi e via Brembo) cioè luce e sole in quantità, mentre le poche residenze sparse tra quadrante sud-ovest, viale Isonzo e via Lorenzin sono adiacenti a strade trafficate, inquinate, con scarso sole e luce soprattutto se saranno edifici di 4-5 piani a semi cortile anziché di una decina senza semi cortili e ben esposti alla luce e al sole.

Un altro aspetto è la concezione delle piazze pubbliche con campi sportivi, tennis, basket, calcio e pallavolo, tutte attività di grande disturbo diurno e notturno, mentre la piazza ben concepita è quella di Porta Nuova: Piazza Gae Aulenti + una piccola area di attività ginniche nella biblioteca degli alberi. In questo modo si salva un luogo di aggregazione e attività di tempo libero ma senza gran baccano.

Inoltre la foresta sospesa sopra ai binari non è certamente un ambiente attraente e sicuro.

Alla luce di queste considerazioni di buon senso si dovrebbero incrementare le residenze sociali, convenzionate, libere, meno uffici e centri commerciali in quanto la zona è già satura, all'inizio di viale Umbria c'è Ipercoop, 100 metri più avanti c'è Esselunga, in corso Lodi c'è Carrefour, all'angolo di via Ripamonti (quadrante ovest) c'è la più grande Esselunga di Milano, inoltre ci sono grandi mercati rionali di via Crema il venerdì e Corvetto il martedì.

Con l'auspicio che il mio contributo possa essere utile all'aggiornamento del Masterplan invio cordiali saluti.

Giuseppe Totaro

Oggetto: Certificazione smartness edifici

Data: giovedì 8 aprile 2021 17:55:16 Ora legale dell'Europa cent

Da: Massimiliano Magri

A: consultazione@scaloportaromana.com

Salve,

come detto durante la presentazione ritengo molto importante poter mostrare al mercato internazionale che per questi edifici e' stato anche calcolato lo

smart readiness indicator

o SRI come definito alla direttiva EU EPBD esteso alla declinazione che in ANIE Confindustria stiamo pubblicando, chiamato SRI++.

Grazie

Distinti Saluti - Best Regards

Massimiliano Dott. Magri



Oggetto: Scalo Porta Romana

Data: giovedì 8 aprile 2021 18:42:45 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Cesare Colombo

A: consultazione@scaloportaromana.com

Buongiorno,

ho compilato questionario on-line in merito il progetto di riqualifica dello scalo di Porta Romana.

Mi rendo conto che il progetto è gestito da team esperti e non ha di certo bisogno di contributi / consigli di normali cittadini.

Comunque, l'idea di riqualificare quell'area è sicuramente ottima, ma sembra portare poco beneficio alla zona a sud dello scalo.

Comunque vorrei segnalarvi che:

1) a poca distanza dall'area interessata, nello specifico in Via Mincio angolo Piazzale Ferrara, esiste già un edificio abbandonato a metà costruzione, avrebbe avuto funzione di residenza per studenti. Non potrebbe essere recuperato? Credo che sulla Mappa edifici abbandonati del comune di Milano sia indicato come S566 o adiacente e non indicato.

2) A sud, dell'area interessata al progetto, non ci sono piste ciclabili che collegano il futuro parco (via Benaco, via Calabiana e successivi proseguimenti dopo attraversamento di Viale Ortles)

3) Sarebbe interessante avere un prolungamento del parco, verso Sud, per avere un ulteriore corridoio verde/ciclabile fino al parco della Vettabbia ed adiacente parco Porto di Mare. Potrebbe interessare la via Romilli che ospita un'area/edificio S534 (mappa edifici abbandonati) che potrebbe essere convertito ad area sosta/ristoro e noleggio biciclette.

4) Sempre a Sud, dopo via Marco D'Agrate, esistono altri edifici di medie/grandi dimensioni, che potrebbero essere convertiti o, meglio ancora, demoliti per creare aree da assegnare per creazione di Orti urbani (al momento, questi edifici, risultano essere pericolanti oltre ad essere diventati abitazione/dimora di senzatetto)

5) Bisognerebbe valorizzare l'area del dormitorio di Viale Ortles. Il parco adiacente alla struttura è occupato solo da senzatetto, la sporcizia accumulata lo rende poco fruibile. Magari, un'estensione dello Scalo di Porta Romana, porterebbe un po' più ordine.

6) Tutto il sistema di depurazione acque, sotterraneo al parco, potrebbe diventare "accessibile al pubblico"? Potrebbe essere interessante ed utile mostrare quanto impegno è necessario per rimuovere le sostanze inquinanti.

7) Capisco che i progetti non si finanziano da soli? Ma è proprio necessario includere delle residenze private? Ci sono tante aree, limitrofe, abbandonate, che potrebbero essere convertite a tale scopo.

8) In via generale, sembra che il 50% di superficie verde sia un po' poca rispetto l'estensione dell'area, non si potrebbe convertire/bonificare edifici abbandonati nelle aree adiacenti?

In linea del tutto generale il progetto è interessante, l'attuale stato della zona è pessimo, soprattutto pensando a quello che è il passaggio turistico in visita alla fondazione Prada. Però sembra che valorizzi ulteriormente l'area a Nord (corso Lodi ed edifici affacciati su circonvallazione) e comunque la zona nelle immediate vicinanze.

Cordiali saluti e buon lavoro
Cesare Colombo

Oggetto: Idee per Scalo Romana

Data: giovedì 8 aprile 2021 22:40:59 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Marco Ortensi

A: consultazione@scaloportaromana.com

Buongiorno

come anticipato tramite il modulo invio alcuni suggerimenti:

- **barriera acustica** per parte scoperta del treno: se passa ogni 10 minuti sarebbe un inferno sia per chi utilizza il parco, gli animali ma anche le abitazioni e servizi limitrofi.

La schermatura del verde non è sufficiente.

Basterebbe del vetrocemento economico per abbattere 30/40 decibel.

Se c'è qualcosa che svaluta qualsiasi spazio privato o pubblico che sia è il rumore.

- il prato centrale potrebbe essere centrale o più diffuso ma il terziario deve rimanere vicino alla metro così come ha senso che lo studentato sia vicino alla Bocconi.

Tuttavia **un prato obliquo è poco praticabile** per concerti, sport (banalmente non ci si può giocare a palla per fare un esempio qualunque) e molto altro. Va capito se gli altri campi previsti sono privati o pubblici.

Se fosse possibile fare almeno una parte centrale piana e poi la discesa sarebbe molto più fruibile a meno che tutte le altre possibili necessità non siano già previste altrove nel progetto.

La zona pastorizia (molto carina come idea) **va divisa da quella calpestabile per igiene.**

Dai rendering non si capisce se sia solo un pratone spoglio (non sarebbe molto invitante) o ci sia anche fauna (interessante), potrebbe essere un misto dei due, e soprattutto **manca un design del verde ed un'idea**

geometrica/curvilinea che dia eleganza apparente allo spazio affinché non diventi terra di nessuno.

Qualche servizio pubblico aiuterebbe sicuramente a renderlo più interessante.

- la **passerella centrale** potrebbe avere **qualche leggera curva dolce/oscillatoria** nella sua percorrenza retta per risultare più piacevole da vivere. Eventualmente può essere aggiunto **qualche spiazzo tondo ogni tot** (magari una/due volte nella parte destra ed una/due volte in quella sinistra) **per creare delle piazze rialzate** aggiuntive nel percorso verde

- fare attenzione ad **illuminare bene** le passerelle (sia quella orizzontale principale che quelle diagonali) così come le parti di verde a fianco al treno per evitare che sia uno spazio pericoloso e di spaccio. Anche delle **telecamere a scopo di deterrente** sarebbero utili.

Creare quante più vie di fuga.

Evitare nicchie.

Questo è uno dei più grandi rischi del progetto.

Grazie

Cordialità

Marco Ortensi

Oggetto: Segnalazione ulteriore

Data: venerdì 9 aprile 2021 12:17:35 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Anna Carrera

A: consultazione@scaloportaromana.com

Facendo seguito alla compilazione del questionario online, ritengo opportuno sottoporre alla vostra attenzione una questione che è già stata segnalata più volte e da più cittadini al Sindaco Sala e all'Assessore Maran.

Mi riferisco agli edifici terziari prospicienti a Piazzale Lodi.

La preoccupazione della cittadinanza è che tali edifici, che dal masterplan sembrano essere di notevoli dimensioni sia per quanto riguarda lo sviluppo orizzontale che lo sviluppo verticale, vadano a chiudere gli spazi visivi, e non solo, degli edifici esistenti sul Corso Lodi – n. 47 e 49.

Ci si domanda perché, visti gli spazi disponibili, l'edificio più alto, e tra l'altro sopraelevato rispetto al piano strada, non sia stato pensato in una zona non prospiciente ad altri edifici preesistenti, così da rendere l'impatto meno invasivo.

Se è vero che il progetto vuole creare nuovi collegamenti con il tessuto urbano preesistente non è creando una barriera di edifici che si raggiunge l'obiettivo!

Chiedo una vostra seria riflessione a riguardo, visto che le soluzioni progettuali alternative sono facilmente trovabili.

In attesa di un vostro riscontro, saluto cordialmente

Arch. Anna Carrera

Anna Carrera

Oggetto: Progetto Scalo Porta Romana_Passerella Pedonale NORD

Data: venerdì 9 aprile 2021 12:38:30 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Davide Nesa

A: consultazione@scaloportaromana.com

Buongiorno,

sono un residente di Corso Lodi e volevo esporvi una proposta, a mio parere molto utile per la viabilità cittadina ciclo-pedonale, e non solo, in relazione al nuovo progetto dello Scalo di Porta Romana.

Considerando la dimensione del progetto, e la rilevanza per il traffico di auto e motocicli di Piazzale Lodi, mi domandavo se non fosse utile costruire una passerella pedonale che permettesse di collegare la parte nord e la parte sud della città direttamente al centro del parco, senza dover passare per piazzale Lodi.

In tale maniera si avrebbe meno confusione in prossimità di Piazzale Lodi che dovrà ovviamente comunque contenere l'afflusso di persone che raggiungono il Nuovo Scalo o tramite metrò o tramite le FS.

Considerando gli spazi necessari per la passerella mi sembrava opportuno (e forse fattibile - anche se non sono un architetto) la costruzione di questa passerella o sopra l'incrocio tra via Mantova e viale Isonzo oppure, nel caso fosse necessario più spazio sopra viale Isonzo, all'altezza di Piazza Trento. Di fatti questa piazza permetterebbe di avere ulteriore spazio nel caso la struttura fosse diciamo più architettonica che solo pratica e quindi necessiterebbe di braccia più lunghe.

Quest'ultima posizione (Isonzo/Trento) inoltre risulterebbe esattamente a metà dello scalo fornendo quindi un'uscita ciclo/pedonale molto utile e, volendo guardare anche un accesso più diretto dalla zona Bocconi e ai relativi studenti verso il Nuovo Scalo.

Infine la costruzione della passerella permetterebbe al traffico di auto e motocicli su viale Isonzo di essere molto più scorrevole e permetterebbe un più facile accesso al Nuovo Scalo.

Spero vivamente che questa proposta venga valutata da chi di competenza per un'analisi di fattibilità ma soprattutto sull'utilità che porterebbe a tutti i cittadini, vi riporto per questo, a conclusione, pochi punti aggiuntivi:

- riduzione dell'interruzione del traffico di auto, bus e motocicli (possibile rimozione dei semafori tra Piazzale Lodi e Viale Ripamonti);
- maggiore facilità di accesso alle strutture del Nuovo Scalo;
- maggiore fruizione del parco da parte dei cittadini, in particolare per attività sportive, ludiche e anche solo passeggiate con i propri animali domestici
- riduzione dell'isolamento del Nuovo Scalo che vedrebbe anche nella zona Nord un'entrata principale.

In attesa di un vostro gentile riscontro, vi porgo i miei più cordiali saluti.

Davide Nesa

Oggetto: Scalo romana

Data: venerdì 9 aprile 2021 13:05:40 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Bassi Giovanna

A: consultazione@scaloportaromana.com

Buongiorno come anche molti altri condomini del nostro edificio di via Brembo 3 , desideravo esprimere la mia opinione rispetto al masterplan proposto.

Non so se quanto avete reso pubblico è definitivo o se effettivamente terrete conto dell'opinione dei cittadini ma in ogni caso provo a dirvi quali sono per noi le criticità.

Quando abbiamo acquistato la nostra casa di nuova costruzione in via Brembo 3 nel 2016 ci era stato detto che i progetti del comune erano di trasformare lo scalo ferroviario antistante al condominio in un'area verde, una sorta di "polmone urbano".In effetti sarebbe la naturale prosecuzione del parco di via Spadolini per poi proseguire da progetti verso la zona navigli e oltre , fino a formare una cinta verde intorno alla città, questo era il progetto iniziale che avevo letto.

Nel corso del tempo ho visto molti progetti che erano stati proposti ma diciamo che questo approvato non è in linea con quest'idea di area verde fatta eccezione per la zona centrale di fronte alla fondazione Prada.

Io non so quale sia l'esigenza effettiva di costruire tutti questi edifici di vario tipo che sono prospettati nel masterplan, ma se proprio ci dovesse essere questa esigenza avrebbe molto più senso investire la parte più commerciale verso via Ripamonti , perché dal lato Lodi esistono già numerosi esercizi di alimentari, bar, ristoranti e palestre (tra cui la nuova Virgin in costruzione in p.le Lodi al posto dell'ex cinema Maestoso, oltre alla Wellness).Quindi secondo me e anche molti degli abitanti della zona aggiungere attività in quel punto non serve, e creerebbe forse troppa concorrenza, mentre potrebbe mancare in quel tratto di Ripamonti/Lorenzini che attualmente è una "landa desolata" . In ogni caso a mio avviso bisognerebbe costruire meno e dare spazio al parco. Ottima l'idea invece delle ciclabili e pedonali . Spero che vogliate valutare la mia opinione e quella di altri cittadini di zona che so che vi hanno scritto.

Grazie,

Distinti saluti

GIOVANNA BASSI

Oggetto: Masterplan Scalo Porta Romana

Data: venerdì 9 aprile 2021 18:41:20 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Monica Mecagni

A: consultazione@scaloportaromana.com

Buongiorno,
partecipo alla consultazione della cittadinanza con i seguenti commenti:

1) nel masterplan non trovano posto edifici scolastici. Penso sarebbe un'occasione preziosa per dotare la nostra città almeno di un nuovo asilo nido (all'attenzione anche del PNRR nazionale) o di altri edifici scolastici di cui l'amministrazione comunale può valutare la necessità.

2) il masterplan prevede la concentrazione di aree edificate a est e ovest del lotto: a ovest per il villaggio olimpico (successivamente studentato) e impianti sportivi, a est per edifici commerciali/aziendali/residenziali. Questa suddivisione presenta, a mio parere, i seguenti limiti:

- il quartiere a est scarseggia di impianti sportivi, mentre a ovest è già presente più di un complesso (cito solo per esempio la Forza e Coraggio di via Gallura);

- il quartiere a est è già dotato di centri commerciali, sicuramente di più di quello a ovest;

- il quartiere di s. Luigi, che si affaccia sulla zona est dello scalo, è un quartiere fortemente residenziale e fittamente inurbato: non beneficerebbe visivamente della creazione del parco Porta Romana, perché reso "invisibile" dagli alti edifici proposti dal masterplan per quell'area del lotto. Al contrario, la zona ovest dello scalo non è altrettanto residenziale e sono già presenti ampi spazi verdi sotto casa.

- la zona est dello scalo è più centrale e connessa a diversi poli universitari (Statale-Festa del Perdono, Città Studi, Bicocca) rispetto a quella ovest dove è previsto il villaggio olimpico, futuro studentato.

Un ribaltamento della destinazione delle aree edificate porterebbe più di un vantaggio.

3) il futuro parco non è visivamente godibile dai residenti che si affacciano sull'area: a sud il dirimpettaio è Fondazione Prada, che peraltro ha un lungo muro di cinta su quel lato e nessun vero affaccio sul parco a parte la nuova torre (che per la sua altezza potrebbe godere della vista del parco anche se fosse decentrato rispetto al lotto); a nord il futuro parco sarà delimitato per metà dagli edifici di A2A; per la restante metà sull'altro lato di viale Isonzo c'è un albergo. Insomma, è un parco "introverso", non "estroverso" verso la città.

4) il 50% delle aree a verde/spazi pubblici sono aperte a tutti i cittadini? Oppure in questo 50% vengono considerati anche i giardini di pertinenza dei nuovi edifici?

Grazie per aver dato ai cittadini la possibilità di esprimersi,

Monica Mecagni
Residente Quartiere S. Luigi

Oggetto: Mezzi pubblici

Data: sabato 10 aprile 2021 10:48:58 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Luca M. Geoni

A: consultazione@scaloportaromana.com

È vero che, attorno all'area ci sono mezzi Tpl, ma l'area non è piccola e non è detto che non ci vadano ad abitare anziani o disabili. Poiché sicuramente sarà previsto un tracciato carrabile per pompieri, traslochi, spurghi ecc., Converrebbe fare entrare la sola 92 e posizionare il capolinea in modo da agevolare l'accesso alle altre linee a tutti gli insediamenti. È un filobus, mezzo verde e coerente con la mission.

Luca M. Geoni

Milano

Inviato dal mio dispositivo Huawei

Oggetto: Spunti di riflessione per il nuovo scalo di Porta Romana

Data: sabato 10 aprile 2021 12:42:10 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Luca Cavallini

A: consultazione@scaloportaromana.com

Buongiorno,

innanzitutto vorrei esprimere un parere positivo sulle linee generali del progetto per il nuovo scalo di Porta Romana, che ritengo nel complesso assolutamente valido e coerente.

Giudico molto positivamente anche la scelta di effettuare una consultazione pubblica che consenta ai cittadini di esprimere la propria opinione e di suggerire possibili modifiche e integrazioni al progetto.

Per questo, mi permetto di sottoporvi alcuni spunti di riflessione sugli elementi che ritengo andrebbero maggiormente approfonditi:

- **INTERRAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA**

Ritengo fondamentale per la buona riuscita del progetto finale riuscire a interrare il tratto più lungo possibile della linea ferroviaria (e non solo un breve tratto centrale), poiché i binari rappresentano una cesura che andrebbe limitata al massimo, per non compromettere la fruizione d'insieme di una vasta area completamente rinnovata. Capisco perfettamente che vadano valutati attentamente i costi dell'interramento, ma, potendo partire da una situazione di sostanziale tabula rasa, sarebbe fondamentale eliminare il tratto più lungo possibile di ferrovia a vista, o tramite interramento, o tramite un sistema di copertura analogo a quello previsto nella parte contrale.

- **EDIFICI:** bisognerebbe definire un progetto più articolato e ambizioso rispetto agli edifici residenziali previsti lungo il perimetro dell'area: sarebbe importante non limitarsi a realizzare edifici prettamente residenziali, privi di particolari attrattive dal punto di vista architettonico e di fruizione generale. Ritengo che in un'area così strategica per la Milano del futuro, vada evitato il rischio di creare zone prevalentemente residenziali che non siano in grado di attrarre visitatori e fruitori dall'esterno (cito Santa Giulia, solo come esempio da non replicare). Varrebbe la pena di prevedere alcuni edifici più iconici e caratterizzanti della nuova area, che si affianchino alla nuova sede di A2A e che possano creare un nuovo elemento identificativo dello skyline milanese.

- **CREAZIONE DI UN NUOVO POLO D'ATTRAZIONE PER LA CITTA':** per le stesse ragioni, sarebbe fondamentale che lo scalo diventasse un nuovo punto di riferimento, non solo per gli abitanti dei quartieri limitrofi, ma anche per gli altri cittadini milanesi e per i turisti che visitano la città. Come avvenuto per Porta Nuova e City Life, che sono diventati dei nuovi poli di riferimento esterni al centro storico, attrattivi sia per i Milanesi che per i turisti, il successo di questo progetto si misurerà anche in base alla capacità di creare un'area che attragga diverse categorie e fasce di cittadini e di visitatori e che possa essere viva e vissuta sia durante la settimana che nei weekend. Ad esempio, al di là della Torre Branca e della nuova sede della Regione, mancano a Milano osservatori panoramici aperti al pubblico, che sono invece frequentissimi all'estero: anche riallacciandosi al tema olimpico della montagna, sarebbe interessante prevedere un punto panoramico aperto al pubblico che consenta una vista sulla nuova area, su Milano e sulle montagne verso Nord.

- **PARCO DI SCULTURE E SPAZI PER EVENTI CULTURALI:** anche in considerazione della vicinanza con la Fondazione Prada, sarebbe auspicabile prevedere la collocazione di sculture e di installazioni contemporanee all'interno di una parte del parco, che dialoghino con il contesto verde in cui sono inserite e che testimonino il ruolo centrale di Milano nel panorama dell'arte contemporanea.

Mi auguro che questi brevi spunti di riflessione possano contribuire al dibattito generale e alla valutazione di possibili integrazioni del masterplan.

Vi ringrazio per la cortese attenzione e vi auguro buon lavoro.

I più cordiali saluti

Luca Cavallini

Oggetto: alcune note

Data: sabato 10 aprile 2021 13:03:31 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Bianca Belardinelli

A: consultazione@scaloportaromana.com

Buongiorno, sto seguendo (anche se in modo non approfondito) il progetto abitando nel quartiere Vigentino, a confine con il Parco agricolo Sud e a 15 minuti di bici dall'area Prada-Symbiosis.

Ho risposto al questionario e qui indicherei alcune note:

- 1) fondamentale prevedere nella visione complessiva e non solo, attenzione per la popolazione anziana, crescente per numeri.
Leggendo il progetto mi pare si punti molto su alcuni aspetti ma questo è poco nominato, sarebbe importante sapere che cosa è previsto per gli over 65 (servizi, punti di ritrovo, panchine ecc)
- 2) nell'adiacente Corso Lodi è in corso il progetto "Il miglio delle farfalle": sarebbe importante, utile e intelligente coordinare le cose
- 3) dubitando del grado di civiltà generale, temo per quelle povere piante e giardini. Che tipo di azioni sono previste per la gestione del verde? Se ne occupa il Comune e se si c'è un piano già pensato?
- 4) non ho trovato indicazioni sul sistema di illuminazione dell'area
- 5) fare un campo per il gioco delle bocce per i grandi e i bambini! con un punto ristoro a gestirlo? (magari affidato a realtà socialmente attive per l'inserimento di persone)

Grazie

Bianca Belardinelli

Oggetto: Suggestimenti per uno sviluppo democratico del quartiere

Data: sabato 10 aprile 2021 15:54:16 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Barbara Barbato

A: consultazione@scaloportaromana.com

Buongiorno a tutti e tutte,
come già anticipato nella giornata dedicata alla consultazione cittadina, vorrei sottoporre l'importanza di includere nella progettazione di Parco Romana alcune realizzazioni utili allo sviluppo democratico e alla crescita educativa della comunità territoriale di zona, prerequisito essenziale della rigenerazione delle città del futuro.

Sottopongo alla vostra attenzione due possibili suggestioni:

ATELIER NATURALISTICO DIFFUSO

Realizzare un'area in cui poter osservare, esplorare e conoscere gli elementi della natura, per riassetare la delicata e fragile relazione tra persone e ambiente.

Si tratta di uno spazio fisico e immaginale in cui sperimentare gli oggetti naturali e scoprire la connessione con i loro luoghi di origine.

L'atelier potrebbe sorgere a ridosso della zona degli orti comunitari, rendendolo disponibile ai servizi educativi della zona, che si dovrebbero occupare anche della manutenzione e gestione dell'atelier, al fine di incrementare la loro sensibilità verso la CURA del mondo che ci circonda.

ANFITEATRO DELLA CONOSCENZA

Predisporre un anfiteatro per le lezioni all'aperto e/o in esterna dei servizi educativi di zona, così da incentivare il concetto di scuola diffusa, una scuola che esce dai normali confini dell'aula, esplora e fa dell'esperienza la sua maestra migliore. Una scuola interdisciplinare che collega il sapere alle sue diverse declinazioni possibili, che percorre, conosce, dialoga con il territorio circostante.

Spero possiate valutare la realizzazione di questi interventi o di iniziative che abbiano a cuore gli stessi valori.

Buon Lavoro,
Barbara Barbato

Ai sensi del D. Lgs. 196/2003 si precisa che le informazioni contenute in questo messaggio di posta elettronica sono riservate e ad uso esclusivo del destinatario.

Se avete ricevuto questo messaggio per errore, Vi preghiamo di comunicare immediatamente l'accaduto al mittente e di cancellare il messaggio. Nel caso non siate il destinatario, l'utilizzo di questo messaggio e degli eventuali allegati è vietato e può comportare l'applicazione di sanzioni civili e/o penali.

Oggetto: Consultazione Pubblica

Data: sabato 10 aprile 2021 16:13:33 Ora legale dell'Europa centrale

Da: dario garante

A: consultazione@scaloportaromana.com

Buongiorno,

sono un cittadino residente nel quartiere. Mi congratulo per le caratteristiche di innovazione e sostenibilità del progetto Scalo Porta Romana che certamente darà una nuova veste all'area avvicinandola al centro cittadino e agli altri importanti progetti immobiliari della città.

Tuttavia mi preme evidenziare l'inadeguatezza invece della soluzione che è stata scelta proprio per la riqualificazione della fermata stessa della stazione Porta Romana. Essa è infatti già da anni ritrovo di tossici e senza fissa dimora e i treni sono estremamente rumorosi per i condomini limitrofi (Via Sannio e Via Longanesi). Il nuovo progetto prevede una stazione "aperta" con nuovo accesso anche dal lato di via Sannio ed evidente impatto in termini di aumento del traffico auto e riduzione dei parcheggi per i residenti. Senza considerare che la notte via Sannio è "terra di nessuno", mal presidiata dalle forze dell'ordine e frequente scenario di furti e atti vandalici.

Proprio in continuità e coerenza con questo bellissimo progetto Scalo Porta Romana, sarebbe stato più opportuno che la fermata della stazione fosse spostata e/o interrata in quanto troppo vicina ai palazzi, o almeno costruite delle barriere acustiche.

Francamente mi sarei aspettato maggior conoscenza e sensibilità delle esigenze del territorio e forse anche un segnale di rispetto verso i cittadini del quartiere.

Un saluto.

Dario Garante

Oggetto: Scalo porta romana

Data: sabato 10 aprile 2021 17:02:27 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Vittoria Lombardo

A: consultazione@scaloportaromana.com

Buongiorno, volevo indicare che il progetto è molto bello e strutturato negli intenti, ma al momento la stazione di porta Romana è priva di accesso dal livello strada. Assolutamente inagibile per passeggini, invalidi, persone con valigie pesanti; l'unico accesso al momento è da due rampe di scale. Dette scale sono state rifatte nel mese di agosto 2020, ma la stazione nn ha avuto altri interventi migliorativi. In uno dei progetti che avevo visionato relativi unicamente alla stazione, era presente un sottopassaggio da un binario ad un altro, un ascensore e l'apertura delle entrate dai lati dei binari. Credo che prima di dare il via al progetto scalo romana, bisognerebbe concludere l'accesso agevolato della stazione stessa che viene usata al momento da parecchi pendolari. Grazie cordiali saluti. Vittoria Lombardo

Oggetto: commenti al masterplan

Data: sabato 10 aprile 2021 17:32:07 Ora legale dell'Europa centrale

Da: sergio sisinni

A: consultazione@scaloportaromana.com

Salve,

scrivo in qualità di privato cittadino residente in zona.

Trovo il masterplan nel suo complesso molto interessante, soprattutto per l'idea iconica della foresta sospesa.

Tuttavia, credo che vada massimizzato lo spazio adibito a verde pubblico per i seguenti motivi:

- il parco per la sua attrattiva, per essere luogo di transizione tra nord e sud e per l'arrivo di migliaia di studenti sarà necessariamente molto frequentato, pertanto l'area attualmente prevista per il verde pubblico credo sia insufficiente a permettere una fruizione adeguata dello spazio.

- la zona retrostante Fondazione Prada è già intervento di un'importante riqualificazione con destinazione prevalentemente ad uffici. Considerando che lo smart working ridurrà in futuro la necessità degli spazi per uffici, Milano come tutte le grandi città avrà probabilmente un'eccedenza di uffici (in piazza Lodi ad esempio ci sono già molti spazi uffici perennemente vuoti). Pertanto credo che sarà molto più utile avere un parco più grande che uffici semi vuoti.

- l'attuale progetto potrebbe comunque ottimizzare gli spazi, crescendo in verticalità. In tal modo ci sarebbe anche un maggior dialogo paesaggistico con il progetto di A2A.

Infine mi permetto di suggerire anche: (i) la piantumazione di alberi sempreverdi, che necessitano di meno manutenzione e (ii) l'inserimento nella foresta sospesa anche di panchine e diversa vegetazione (sullo stile della highline di New York). L'inserimento di rampicanti ai bordi della foresta sospesa potrebbe garantire inoltre un maggiore isolamento tra il parco e la ferrovia.

Grazie per l'opportunità data ai cittadini di esprimere il proprio parere.

Saluti

Sergio

Oggetto: scalo Romana

Data: domenica 11 aprile 2021 12:09:30 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Massimo La Stella

A: consultazione@scaloportaromana.com

Buongiorno, mi chiedo perché non sia possibile creare varchi di accesso ai binari della stazione da via Sannio e da via Longanesi, creando un'opportunità di accesso ai binari a persone con disabilità, ad anziani e comunque semplificando l'accesso allo scalo (da via Sannio bisogna salire la rampa fino al cavalcavia e poi ridiscendere, quando sarebbe sufficiente percorrere poche decine di metri..) Grazie per una cortese risposta

Massimo La Stella

Oggetto: Scalo Porta Romana - Consultazione pubblica - suggerimento

Data: domenica 11 aprile 2021 14:39:22 Ora legale dell'Europa centrale

Da: gipi gipi

A: consultazione@scaloportaromana.com

il progetto è molto bello ed interessante.

Eviterei però di fare zone umide nel sud Milano per evitare il proliferare di zanzare. Se ciò avvenisse tutto il parco sarebbe inutilizzabile e renderebbe vano tutto lo sforzo di creare un parco vivibile in città.

Saluti e grazie,
Giampietro Barbiero

Oggetto: criticità

Data: domenica 11 aprile 2021 14:47:01 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Francesca Marinelli

A: consultazione@scaloportaromana.com

le costruzioni nella parte di viale Isonzo e Brembo sono troppi e troppo alti

NESSUNO NELLA ZONA PUÒ CAPIRE CHE C'È UN PARCO DENTRO!

cordialità

Francesca Marinelli

--

Oggetto: Protezione dell'area dal rumore e dall'inquinamento da polveri generate dalla Circle Line

Data: domenica 11 aprile 2021 19:16:32 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Angiolo Rosselli

A: consultazione@scaloportaromana.com

Buonasera,

vorrei sapere se la progettazione del Masterplan ha tenuto conto dell'impatto dell'asse ferroviario in esercizio sul verde circostante e sugli edifici prospettati.

Lo sviluppo lineare dell'intervento lungo la linea richiede infatti accurate considerazioni qualitative e quantitative sui livelli di rumore e di polveri metalliche emesse.

Si nutrono infatti dubbi sulle effettive capacità di assorbimento della foresta sospesa e della eco-zone previste: rumore e polveri sono in gran parte generate a livello del piano del ferro, si diffondono lateralmente e richiedono probabilmente la predisposizione di barriere antirumore e l'interramento dell'intera tratta.

Adeguate simulazioni numeriche sui livelli di rumore e di inquinamento dell'aria sono le sole in grado di confermare la validità delle soluzioni per la loro mitigazione da proporre.

Cordialmente

Angiolo Rosselli

Oggetto: SCALO PORTA ROMANA - CONSULTAZIONE PUBBLICA

Data: domenica 11 aprile 2021 22:18:13 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Daniele Nicola Michele Rotondo

A: consultazione@scaloportaromana.com

CONSULTAZIONE PUBBLICA

RELAZIONE IN MERITO AL MASTERPLAN PRESENTATO.

Sono un cittadino residente in prossimità dello scalo, a circa 300 metri da questi, ma purtroppo sono "anche Architetto".

Da venticinque anni, cioè da quando mi son trasferito in zona, ho sempre pensato che lo scalo abbandonato dovesse essere una opportunità per il quartiere e la città di riqualificazione e ricucitura dei due brani della stessa città divisi fortemente da questo scalo.

Mi son sempre immaginato, non ipotizzando ai tempi la possibile rimozione di tutti i binari (che sembrava all'epoca impossibile) a una città sospesa che volasse sopra i binari e ricostruisse nuovi brani di città che avrebbero completato la mappatura degli isolati esistenti ricollegando le 2 parti di città completamente divise. Ma adesso è stato con evidenza confermato che quasi tutti i binari sono da eliminare, e quindi il potenziale progettuale è aumentato e si dovrebbe veramente avere un progetto integrato a 360° con quartiere e città in sviluppo.

Oggi finalmente si sta dando corpo a questa "OPPORTUNITA'".

Ho fatto questa premessa perché, avendo partecipato a una delle 2 presentazioni del 6 aprile, sono rimasto abbastanza deluso da quello che ho sentito e visto, e vorrei provare a dare un apporto/valutazione nell'auspicio che, insieme agli altre considerazioni già sentite durante il dibattito del 6 aprile, portino a una rettifica su alcuni aspetti del Masterplan vincitore.

NEL MERITO DELLA PRESENTAZIONE DEL 6 APRILE 2021

Prima di approfondire alcuni aspetto compositivi del Masterplan, vorrei brevemente fare qualche considerazione sull'esposizione del progetto.

Ho partecipato volentieri a questa presentazione perché pensavo che avrei assistito a una più profonda e tecnica disamina del progetto che facesse capire meglio le scelte fatte e la loro forza.

In realtà, come spesso accade anche in occasione di seminari per i crediti formativi, a seguito di solo parole e descrizioni generiche non ho arricchito più di tanto l'interpretazione del Masterplan che avevo già dato grazie alla poca documentazione a disposizione prima del 6 aprile.

E' stato un racconto anche poco fluido; alcuni relatori intervenuti (parliamo di dei professionisti italiani) non riuscivano ad esprimersi in maniera fluente e i racconti non erano per niente accattivanti e chiari e a volte con frasi con concetti senza inizio e fine che venivano troncati con una richiesta di passaggi a slide successive.

La sensazione che ho avuto è che è stato messo in piedi un bellissimo gruppo di professionisti ma che si son divisi i compiti e i brani di progetto da risolvere su una impostazione compositivo volumetrica carente di approfondimento condiviso.

Fra tutti non ho sentito un discorso chiaro sugli obiettivi (quelli reali e pragmatici non quelli fatti solo di parole e utopie) sulle linee e scelte guida che hanno determinato lo schema planivolumetrico.

Nessuno dei relatori sembrava avere con chiarezza il possesso della totalità del progetto e delle sue scelte. Anche le slide con la sovrapposizione frammentata dei vari livelli/piani funzionali è di facile comprensione solo per gli addetti e comunque, come si sa, una buona comprensione di un progetto parte spesso dalla rappresentazione di sezioni tipo significative. In questa presentazione ne abbiamo viste una o 2.

Insomma i presupposti per cui si è arrivati alla sintesi dei contenuti del Masterplan alla fine mi sono rimasti abbastanza oscuri.

Quindi cercherò di vedere gli altri progetti concorrenti e di leggere le motivazioni della giuria per capire di più la sostanza di questo progetto.....che, anticipo, non condivido, o meglio che non mi sembra abbia fatto un vero sforzo per sfruttare l'opportunità di questo grande progetto.

NEL MERITO DEL CONCEPT DEL PROGETTO

Ripropongo quanto espone il gruppo di progettazione:

Concept del progetto: impostazione complessiva del Masterplan che ne determina l'unicità e lo caratterizza per potenza della visione complessiva del processo di riqualificazione dell'area. Con "Parco Romana" Milano concepisce una nuova tipologia di integrazione tra natura e città per una migliore qualità della vita: da un lato rigenera un asse ferroviario, dall'altro genera intorno a un grande parco pubblico una comunità di residenti, atleti e visitatori, che grazie alla rete di trasporti pubblici è collegata al territorio circostante. La composizione eterogenea di questo sviluppo offre un ambiente di grande qualità per le residenze e gli spazi lavorativi, in simbiosi con il paesaggio e le attività all'aperto. La pianificazione integrata incentiva gli spostamenti pedonali, creando un quartiere car free per la mobilità dolce. Il mix degli spazi pubblici e l'accessibilità dei percorsi rendono prossimi i servizi essenziali e il commercio. Una vasta gamma di attività per la comunità e di spazi semi-pubblici crea ambienti attraenti e sicuri. Infine, il Villaggio Olimpico rafforza l'identità di Milano come città che "dialoga" con le Alpi e accoglie appassionati di sport invernali di tutto il mondo. "Parco Romana" punta a ricucire il tessuto urbano che l'attività industriale dello Scalo ha interrotto per oltre un secolo: i principali attraversamenti urbani scavalcano la barriera della linea ferroviaria e ricongiungono il sito con le comunità circostanti, mentre i principali assi della città tracciano le linee che, sia da nord a sud sia da est a ovest, ne garantiscono l'attraversamento pedonale. Tutti questi nuovi collegamenti connettono piazze verdi e sistemi di trasporto pubblico metropolitano.

Son molti gli aspetti che mi lasciano perplesso e mi piacerebbe avere conoscenza degli obiettivi cardine che ha ispirato il Masterplan; la descrizione pubblicata dal gruppo di progettazione sembra essere l'ennesimo racconto delle fiabe, ma poi a ben vedere tutto quello che si inneggia veramente avverrà? io ne sono poco convinto.

Iniziamo a immaginare quali possono essere gli obiettivi del progetto.

NEUTRALIZZAZIONE DELLA BARRIERA FERROVIARIA

RICOSTRUZIONE DI UN LEGAME URBANO NORD SUD FRA DUE ZONE LIMITROFE MA STACCATE

RAPPORTO CORRETTO FRA SPAZI VERDI E COSTRUITO

COMPLETAMENTO DELLE DIRETTRICI NORD SUD DI MOBILITA' DELLE DUE ZONE DE FERROVIA

La ferrovia è forse uno dei temi cardine.

Con il suo percorso obbligato è la vera "CESURA" di questo spazio; cesura fisica lungo tutto il percorso che mal si sposa con il concetto di ricucitura dei due brani di città oggi separati.

Quindi sul tavolo della progettazione questo dovrebbe essere uno degli aspetti più importanti.

Immagino che uno degli obiettivi dovrebbe essere: **COME RIUSCIAMO A NEUTRALIZZARE LA PRESENZA DELLA FERROVIA?**

Le ipotesi son 3:

- a) completo interrimento del tratto sotto la quota strada esistente di via Lorenzini /Brembo e di via Isonzo
- b) sopraelevazione della ferrovia come succede nel tratto Ripamonti - Porta Genova
- c) parziale interrimento

Il Masterplan ha scelto o è stata obbligata a scegliere la c); è evidente che questa è l'unica soluzione che non risolve la permeabilità fisica dell'area da nord a sud.

In questo senso il breve tratto che il Masterplan inserisce in galleria è poco determinante su questo aspetto di attraversamento fisico.

Il Masterplan ha poi inserito vari sovrappassi pedonali per sorpassare la ferrovia, ma questi sono un obbligo per le persone e non una scelta; personalmente ritengo che la mobilità pedonale a quota "0" dovrebbe essere privilegiata senza barriere da aggirare o superare.

Quindi il Masterplan rafforza la direttrice est-ovest e prova a risolvere la divisione del tessuto urbano esistente con percorsi sopraelevati localizzati puntualmente.

Il tema della ferrovia si porta dietro anche il tema "Stazione di Porta Romana". Il progetto poteva offrire l'opportunità per rivalutarne la posizione con un eventuale spostamento oltre il cavalcavia di corso Lodi.

La vecchia stazione si sarebbe potuta salvare comunque attraverso l'utilizzo degli spazi per attività culturali o sociali.

Chiaramente la scelta della posizione altimetrica dei binari condiziona qualsiasi considerazione progettuale, ecco perchè scegliere cosa fare della ferrovia è fondamentale; la scelta del Masterplan non è assolutamente condivisibile perchè non risolve l'effetto di cesura e inoltre condiziona tutto il progetto degli spazi verdi che, non per scelta, devono per forza essere delle autostrade parallele alla ferrovia; come se non bastasse poi se ne inventa un'altra volante sopra la ferrovia. E come se tutto il Masterplan si sia adattato alla ferrovia quando invece doveva dominarla e integrarla senza che questa generasse impedimenti.

Quindi se proprio interrare tutto il tratto fosse stato escluso da FS e Comune o fosse tecnicamente un problema piuttosto si poteva considerare la sopraelevazione.

Quali sono i punti a favore della sopraelevazione rispetto alla scelta del Masterplan?

Intanto per rendersi conto di come potrebbe essere la sopraelevazione si dovrebbe percorrere a piedi il tratto che va da Ripamonti verso Porta Genova.

Già dopo il Parco Ravizza la linea è in quota talché dalla Bocconi in avanti tutte le strade cittadine transitano inferiormente ed è verificabile come la presenza del treno in sopraelevazione rimane solo un cesura visiva ma non fisica.

La città in queste zone rimane legata; vedi via Bazzi, via Pezzotti, via Meda, via Ascanio Sforza (dove la ferrovia supera il Naviglio Pavese) etc. In tutte queste situazioni la città rimane legata e il transito sia pedonale che veicolare non risente di tale sopraelevazione.

Quindi pensare alla ferrovia sopraelevata aprirebbe possibilità a un progetto più rispettoso dell'obiettivo di legare due brani di città da via Isonzo a via Lorenzini/Brembo.

Chiaramente il rilevato ferroviario dovrebbe strutturalmente consentire la quasi totale permeabilità degli spazi inferiori attraverso strutture a sezione minima.

La sopraelevazione apre anche altri scenari Corso Lodi e via Ripamonti hanno dovuto adottare dei sovrappassi per superare la ferrovia ancora bassa in questo tratto. Fu un obbligo. ma la naturale situazione sarebbe avere continuità delle strade a quota "0" almeno in via Ripamonti ove esistono realtà residenziali e terziari oppresse dal cavalcavia.

Ovviamente questo comporta complicazioni realizzative, ma meriterebbe almeno un approfondimento.

Per la neutralizzazione della ferrovia si deve gettare il cuore oltre l'ostacolo se no sarà sempre una non risoluzione del problema e la connessione fra i due brani di città sarà solo una utopia con cui riempirsi la bocca.

PLANIVOLUMETRIA

Per i suddetti condizionamenti della ferrovia, le volumetrie inserite nel progetto sembrano adattarsi a questo piuttosto che avere un proprio progetto planivolumetrico.

La collinetta proposta che scavalca il breve tratto di ferrovia genera una frattura fra quanto proposto a est (corso Lodi) e quanto a ovest (via Ripamonti).

Chiaramente sembra privilegiata la Fondazione Prada da questo piano (e direi che non ci sarebbe nulla di male) se non poi costruire di fronte alle residenze di via Brembo volumetrie che non farebbero più traguardare lo sguardo dei residenti verso un orizzonte o aree verdi.

Poi sulla dislocazione e forma dei volumi avrei qualcosa da dire.

Il Masterplan sembra non aver considerato minimamente gli orientamenti; verso sud lungo la via Lorenzini Brembo son collocati molti volumi a "ferro di cavallo" per nulla interessati alla componente di irraggiamento sud.

Proprio dietro al fondazione Prada esiste uno spazio prevalentemente lastricato gradevolissimo come piazza aperta su due lati e con specchi d'acqua bellissimi; peccato che la collocazione di un edificio in cortina terziario lungo tutta la piazza fa sì che questa da ottobre a marzo rimane praticamente sempre in ombra vanificandone l'utilizzo anche in periodo invernale in presenza di sole.

Quindi se proprio si dovevano collocare volumi forse si poteva fare lo sforzo di immaginarli ribaltati e comunque collocati diversamente.

Interessante sarebbe stato immaginare una edificazione con direttrici nord sud con la riappropriazione anche di portici/piloty utili per una fruizione in ogni stagione.

Volendo assecondare il Masterplan proposto, comunque sarebbe sicuramente utile considerare una piattaforma in quota del rilevato di Corso Lodi che assorba questo cavalcavia a un senso di urbano.

Altro ci sarebbe, ma la sintesi è che di questo Masterplan si salva poco.

Daniele Nicola Michele Rotondo

Inviato da [Posta](#) per Windows 10



Questa e-mail è stata controllata per individuare virus con Avast antivirus.

www.avast.com

Oggetto: riflessioni a basso profilo

Data: lunedì 12 aprile 2021 11:40:32 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Roberto Re

A: consultazione@scaloportaromana.com

buongiorno,

sono un cittadino milanese nativo della zona, come tale sono anni che seguo il processo di riqualificazione degli ex scali ferroviari.

Mi sono chiari gli indici definiti dall'accordo di programma del 2017 e le linee guide cui i progettisti si sono dovuti attenere.

Ho seguito tutti e tre gli incontri del 6-7-8 aprile, considerata l'alta multidisciplinarietà del progetto per me non è facile entrare nel dettaglio e non entro in argomenti su cui non sono competente.

Cio' premesso mi permetto di condividere due veloci riflessioni :

1) sulla terminologia di progetto, da milanese con mentalità pragmatica e che capisce discorsi di marketing, mi piacerebbe sentire chiamare le cose con il loro nome e mi riferisco a "foresta sospesa" treccani: foresta = Insieme di piante arboree distribuite su una vasta superficie di terreno.

forse un nome più verosimile aiuterebbe a mitigare anche reazioni impulsive che ho avuto modo di leggere in questi giorni in Rete (*)

2) mi piacerebbe che fossero date risposte precise sugli effetti dello scarico in Vettabbia del geotermico.

nel dicembre 2016 alla 3 giorni in Farini, ove ho partecipato al tavolo della mobilità come cittadino, ho conosciuto un biologo della Fondazione Cariplo, avevano fatto uno studio sulla flora e la fauna dell'area circostante.

Mi auguro che per lo scarico del geotermico vengano prese tutte le precauzioni del caso, il mio è solo un augurio, mi piacerebbe assistere a morie di pesci in futuro.

cordialità

Roberto Re

(*)

nel 2016 ho creato su FB un gruppo informato "Milano Scalo Romana", ove questi giorni ho invitato i circa 1700 iscritti a fare osservazioni sulla vostra piattaforma ufficiale

<https://www.facebook.com/groups/674286236070855>

stessa cosa ho fatto sulla rete Civica di Milano aprendo una discussione informata in Municipio 5 cui hanno risposto, tra altri, anche il presidente di Municipio Alessandro Bramati ed il presidente della commissione Urbanistica Flavio Verri

<https://www.partecipami.it/infodiscs/view/38409>

#justmy2cents

Oggetto: Oggetto: commento agli incontri con Municipio 4 e 5:

Data: lunedì 12 aprile 2021 16:28:48 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Renzo Mauri

A: consultazione@scaloportaromana.com

Gentili signori,

con riferimento agli incontri in oggetto, vi comunico che ho seguito i molti interventi sul progetto, che si presenta molto interessante e valido, anche se sarebbe opportuno tener conto di parecchie osservazioni e suggerimenti rilasciati dalle persone intervenute. In particolare credo che si debba operare per rendere meno eclatanti le differenze con le aree adiacenti, al fine di agevolare e rendere più agevoli gli inserimenti e le aggregazioni delle stesse, riducendo le altezze delle costruzioni ed evitando eventuali cavalcavia, riducendo le scalinate, soprattutto nella congiunzione con l'attuale Piazza Lodi.

Un aspetto che mi sta particolarmente a cuore è quello dell'edilizia residenziale prevista e in particolare quella "agevolata", che è stato l'argomento principale del mio intervento nel corso della consultazione presso il municipio 5, la quale peraltro non ha ricevuto alcuna risposta. In sintesi nel mio intervento (che dovrebbe essere stato registrato) si auspicava che, al fine di evitare la creazione di una area con residenti di quasi sola "elite" e pertanto per ottenere la formazione di una popolazione "mista", come auspicato in molti interventi dei consiglieri, ho proposto di assegnare delle aree alle cooperative edilizie, che non hanno scopo di lucro e che pertanto consentono di ottenere appartamenti a prezzi accessibili. Allo scopo ho segnalato la già esistente Cooperativa Unitaria, composta da oltre 200 soci, soprattutto residenti nei Municipi 4 e 5, la maggior parte dei quali vorrebbe acquisire un alloggio per se o per i propri figli e nipoti. Questo anche per motivi di vicinanza, affettivi e di attaccamento alla zona in cui risiedono da molti anni.

Tutte queste persone si attendono pertanto un chiarimento sulle prospettive esistenti, anche da parte dei Municipi interessati e del Comune di Milano. Al riguardo rammento le dichiarazioni espresse dal Sindaco Sala dopo l'assegnazione dello scalo.

Vi ringrazio anticipatamente per l'attenzione che vorrete riservare a queste mie considerazioni e resto a disposizione per ogni evenienza.

Cordiali saluti.

Renzo Mauri

Inviato da [Posta](#) per Windows 10

Oggetto: Re: SCALO PORTA ROMANA - CONSULTAZIONE PUBBLICA

Data: lunedì 12 aprile 2021 19:07:12 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Daniele Nicola Michele Rotondo

A: Consultazione Pubblica Porta Romana

Ringrazio, e avrei molto altro da dire, ma il tempo a disposizione non è clemente per fare una esposizione completa e anche con schizzi esemplificativi, e quindi mi premeva almeno fare qualche considerazione.

Mi sarebbe piaciuto affrontare l'aspetto che questo MASTERPLAN:

- **Non sembra aver tenuto conto delle realtà vere di questa zona e sembra un progetto chiuso su se stesso.** come Porta Nuovo è un posto dove recarsi e di concentrazione di affluenze che vero spazio urbanisticamente legato all'intorno.

- **Non sembra dialogare con il contesto immediato e anche di distanza.**

- Si cita il parco Vettabbia bellissimo esempio con il Parco Rogoredo appena recuperato di rigenerazione ecologica ma non si indicano quali connessioni in continuità verdi dovrebbero dialogare e collegare queste realtà già esistenti nell'obiettivo di legare tutte le realtà verdi (olte in zona) con un percorso verde. giardini area ex OM - giardini via Pezzotti (Cermenate - Naviglio Pavese) - Parco Ravizza

- **Non sembra risolvere le realtà dei due sovrappassi di via Ripamonti e di Corso Lodi.**

- **Non sembra risolvere completamente la questione di Piazzale Lodi che vive solo di transito veicolare.**

- **Non si capisce come risolverà il forte afflusso di traffico veicolare che al di là della spinta del Comune alla disincantivazione all'uso dei mezzi privati, avrà ancora per molto una presenza importante.**

- **Non propone nessun attraversamento veicolare alternativo a i due cavalcavia che spalmerebbe un pò il traffico.**

- **L'idea di un Parco così forte non la vedo coerente con il posizionamento dell'area. Per Parchi importanti e significativi abbiamo molto più idonei appunto il PARCO VETTABBIA, PARCO FORLANINI, PARCO IDROSCALO, PARCO ROGOREDO, PARCO NORD, PARCO TRENNO E DELLE CAVE; lasciamo a questi il ruolo ambizioso del concetto di foresta. In questa area Scalo Romana sarebbero più idonei dei bei giardini verdi connessi bene fra di loro con una corretta gestione di vuoti e pieni sarebbe sicuramente più adeguati alla ricucitura urbana in obiettivo.**

Infine non ho notato nessuna vera idea innovativa se non la foresta sospesa che onestamente non mi ha comunque entusiasmato.

C'è poca plasticità nella collocazione dei volumi e degli spazi...eppure su un'area così grande si poteva modellare con più libertà compositiva.

Per me per ora è una delle tante occasioni perse che spesso vanno dietro a indicazioni economico e di gruppi piuttosto che a una vera libertà progettuale di bravi architetti.

grazie

Daniele Nicola Michele Rotondo

Chi riceve il presente messaggio è tenuto a verificare se lo stesso non gli sia pervenuto per errore. In tal caso è pregato di avvisare immediatamente il mittente e, tenuto conto delle responsabilità connesse all'indebito utilizzo e/o di divulgazione del messaggio, e/o delle informazioni in esso contenute, voglia cancellare l'originale e distruggere le varie copie e stampe.

The receiver of this message is required to check if he/she has received it erroneously. If so, the receiver is requested to immediately inform the sender and - in consideration of the responsibilities arising from undue use and/or disclosure of the message - and/or the information contained therein - destroy the original message and any copy or printout thereof.

Oggetto: Osservazioni

Data: lunedì 12 aprile 2021 19:37:11 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Mulinacci Massimo

A: consultazione@scaloportaromana.com

Buongiorno,

Ho partecipato agli incontri del 6 e 7 aprile ed ho alcune osservazioni su alcuni punti critici individuati nel rendering del progetto.

1) Perché chiamare foresta urbana una strada pedonale con alberi invasati nella struttura della strada?

La sostenibilità di questa copertura, cioè i costi e le emissioni necessarie per la realizzazione ed il mantenimento, quando entreranno in equilibrio con la CO2 assorbita dalle nuove piante, dato che non sono specie di grandi dimensioni ed all'inizio saranno solo arboscelli?

Dato che la superficie totale della strada è di circa 1,2 - 1,5 ettari (rilevati dal rendering) ed è in ghiaia stabilizzata, dato che gli alberi non sono foresta né bosco ma sono accessori alla strada, questa è una superficie che, qualora fosse stata conteggiata, dovrà essere scorporata dal computo generale del verde dello scalo.

La strada è esclusivamente pedonale oppure ne è previsto l'uso anche come ciclabile?

2) L'uso del legno è spesso causa di problemi di sostenibilità etica ed ecologica nei luoghi dove è prelevato.

Paesi come il Brasile, che consumano la foresta amazzonica o paesi africani in preda a bande armate e paesi del sud est asiatico ma anche paesi europei come la Romania vedono sparire le loro foreste native.

La scelta del legno non può quindi essere orientata alla massima convenienza, aspetto importante ma non determinante, deve invece rispettare la massima sostenibilità etica ed ecologica.

Raggiungere la sostenibilità Etica, creando una opportuna procedura che garantisca l'approvvigionamento di legno da coltivazioni certificate eticamente.

Raggiungere la sostenibilità Ecologica, tenendo anche in conto l'impatto ed i costi del trasporto della materia prima, la costruzione dei materiali finiti minimizzando le emissioni di polveri e composti legati alle lavorazioni, monitorando l'uso ed i residui di sostanze non riciclabili né degradabili e l'impatto ed il costo del trasporto fino allo Scalo. Considerare la manutenzione, che nel caso di edifici in legno potrebbe essere importante e assidua dopo qualche anno di vita.

3) I sistemi geotermici, dove scaricheranno le acque calde dei mesi estivi? credo di aver letto che sarà utilizzato il cavo Vettabbia, ma così l'ambiente acquatico diventerebbe ostile alle forme di vita vegetale ed animale attuali, potendo causare la morte di molte di esse. L'impianto ha tecnologie che gli permettano di recuperare il calore in eccesso?

Questi sono punti molto sensibili, per le mancanze ed i rischi che potrebbero creare. Dato che siamo ancora alla fase del masterplan queste mie osservazioni giungono nel momento adatto per essere prese in considerazione.

Grazie

Cordiali saluti

Massimo Mulinacci

Oggetto: (nessuno)

Data: lunedì 12 aprile 2021 19:51:49 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Roberta Panceri

A: consultazione@scaloportaromana.com

Buongiorno.

Sono una cittadina che risiede vicinissima allo Scalo Romana. Sono molto delusa e critica verso il progetto risultato vincitore.

In particolare ritengo davvero insufficiente lo spazio verde, pensato in modo tale che non sarà di alcun beneficio sostanziale per la qualità della vita di noi residenti in questa zona, così vicina al Duomo e già ora ben servita e collegata, ma grigia e carente di quel vero verde che sarebbe tanto prezioso in questa inquinatissima città. Capisco la necessità di edificare, ma tutte quelle costruzioni diffuse nell'intera area dello Scalo risultano una vasta e brutta colata di cemento. Il cosiddetto "parco", sia per dimensioni sia per alberatura, è piuttosto un giardino, tra l'altro complessivamente piccolo. E la "foresta sospesa" è un mezzo inganno perché sospesa lo sarà, ma foresta proprio no.

In città, anche in zone residenziali, mancano alberi di alto fusto, che richiedono collocazioni e cure adeguati. È inutile che il Comune faccia spot in cui si fa vanto di continuare a piantare nuovi alberi e poi non faccia nulla perché si possa utilizzare un'area grande come questa per creare un vero parco.

Piuttosto che questo caotico proliferare di edifici che occupano quasi tutto lo spazio, avrei preferito pochi grattacieli spettacolari e uno spazio molto più ampio lasciato davvero a parco. Questo sarebbe stato innovativo, non la proliferazione di costruzioni tradizionali attaccate l'una all'altra e unite da viette con qualche alberello. Non basta proclamarsi verdi, sensibili all'ambiente e innovativi per esserlo.

Cordiali saluti.

Roberta Panceri

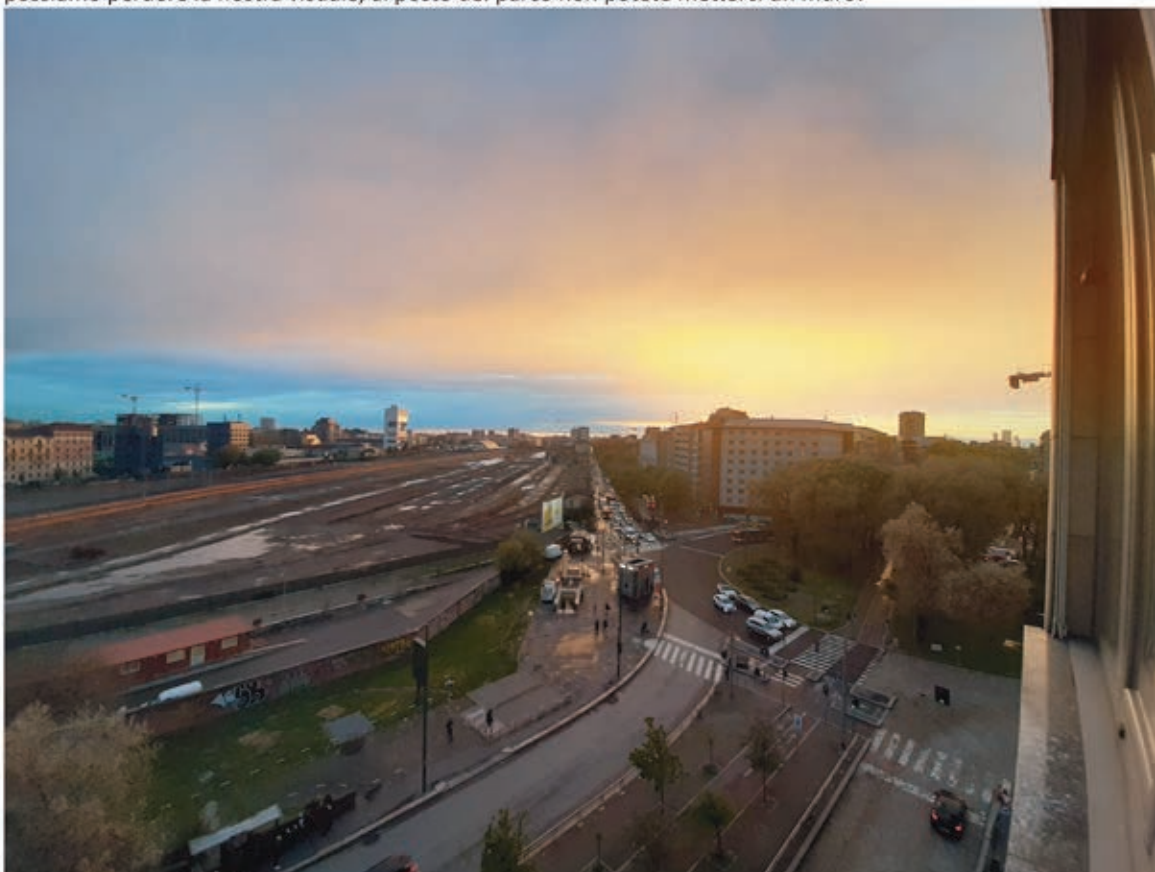
Oggetto: Masterplan piazzale Lodi

Data: lunedì 12 aprile 2021 20:17:33 Ora legale dell'Europa centrale

Da: daniela colella

A: Consultazione Pubblica Porta Romana

Buongiorno, quanto vale un tramonto così? Con questo masterplan non lo vedremo più. Chi ha deciso che in piazzale Lodi/corso Lodi devono esserci solo Uffici e non un parco? C'è una disparità di trattamento troppo elevata tra chi abita a sud ovest dello scalo e noi a Nord Est, vogliamo una revisione del masterplan, non possiamo perdere la nostra visuale, al posto del parco non potete metterci un muro!



Oggetto: osservazioni al masterplan dello scalo romana

Data: martedì 13 aprile 2021 01:03:57 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Michele Sacerdoti

A: consultazione@scaloportaromana.com

Allegati: Masterplan Porta Romana consultazione.pdf

Buongiorno,

invio le mie osservazioni al masterplan vincitore del concorso per il dibattito pubblico.

Cordiali saluti

Michele Sacerdoti

Spettabile Team della Consultazione Pubblica dello Scalo di Porta Romana

Milano

Email: consultazione@scaloportaromana.com

Milano, 13/4/2021

Oggetto: Osservazioni al Masterplan preliminare dello Scalo di Porta Romana

In seguito alle presentazioni del masterplan a cui ho assistito del 6,7,8 aprile invio le mie osservazioni al masterplan preliminare.

Premetto che sarebbe stato auspicabile che fosse disponibili sul sito tutti i documenti forniti dai vincitori senza dover ricorrere alle slide delle presentazioni o al blog urbanfile.

In particolare non sono presenti i dati quantitativi forniti previsti dal bando.

Inoltre dovrebbero essere caricate appena disponibili le osservazioni della giuria che potrebbero cambiare il masterplan.

Sarebbe anche molto interessante vedere i progetti degli altri finalisti.

Osservazione n. 1

Al fine di aumentare la superficie filtrante i parcheggi sotterranei devono stare sotto gli edifici. In tal modo le corti residenziali e le corti per uffici possono essere su terra piena. L'accesso a queste corti non deve essere limitato ai residenti degli edifici.

Devono inoltre essere limitati gli impianti tecnologici sotto il campo selvatico in modo da aumentarne la superficie filtrante.

La superficie filtrante non può limitarsi al 10% previsto come minimo dal regolamento edilizio di Milano ma dovrebbe essere almeno del 60% come indicato dai criteri ambientali minimi definiti per gli appalti pubblici (DM 11-10-2017). Va anche rispettata la norma dell'invarianza idraulica rispetto ad ora in cui quasi tutta l'area dello scalo è filtrante.

Osservazione n. 2

Al fine di aumentare la superficie del "campo selvatico" centrale è opportuno che non sia previsto l'edificio G per gli uffici della Fondazione Prada su via Brembo. Eventuali spazi per la Fondazione devono essere collocati negli altri edifici per uffici nella stessa via. Anche l'ex-edificio industriale n. 14 su viale Isonzo dovrebbe essere demolito.

Osservazione n. 3

La "Foresta sospesa" è un aspetto essenziale del masterplan e deve essere realizzata obbligatoriamente, mentre ora è sottoposta ad una verifica tecnica ed economica. Assicura il percorso pedonale e ciclabile est-ovest e mitiga il rumore dei treni.

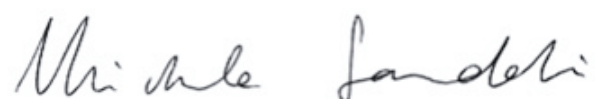
Osservazione n. 4

Al fine di avere al più presto un verde fruibile la parte a verde deve essere realizzata per le Olimpiadi 2026. Anche la foresta sospesa deve essere realizzata al più presto dato che ospita piante di alto fusto.

Osservazione n. 5

La pista ciclabile secondaria ad ovest prevede l'attraversamento della linea ferroviaria con un ponte con accesso con scale. Non è molto agevole per i ciclisti.

Cordiali saluti

A handwritten signature in black ink, reading "Michele Sacerdoti". The signature is written in a cursive, flowing style.

Michele Sacerdoti

Oggetto: Masterplan Parco Romana - Commenti

Data: martedì 13 aprile 2021 12:18:49 Ora legale dell'Europa centrale

Da: marco tacchi

A: consultazione@scaloportaromana.com

Buongiorno,

Di seguito le mie considerazioni in merito al masterplan.

Il parco è troppo piccolo, penso che tutti si aspettassero un parco più vasto di quello presentato.

Ci sono troppi edifici a corte che appaiono come entità a sé stanti isolate e non integrate con il resto del progetto.

Gli edifici sono bassi e si sviluppano in orizzontale occupando troppa superficie.

Sarebbe preferibile ridurre la superficie di suolo costruita e puntare su costruzioni che si sviluppano

verticalmente in modo da ridurre il suolo costruito e aumentare la superficie occupata dal parco.

Questa soluzione potrebbe creare una sorta di Skyline insieme alla torre A2A rendendo la zona più iconica e attrattiva.

Grazie e buon lavoro,

Marco

Oggetto: Osservazioni sul Masterplan "Parco Romana"

Data: martedì 13 aprile 2021 18:10:12 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Francesca Remorini

A: consultazione@scaloportaromana.com

Con l'obiettivo di contribuire in maniera positiva alla consultazione pubblica indetta, di seguito presento le mie osservazioni emerse a seguito di un approfondimento sul Masterplan presentato.

Una grande criticità è rappresentata dalle volumetrie degli edifici proposti per il Business District Lodi e le loro dislocazioni lungo i bordi delle strade circostanti.

Tale progettazione crea una reale barriera visiva sul Parco, proprio dal versante est che rappresenta uno dei principali accessi, specialmente per i visitatori.

Limitando in maniera così significativa la visuale di insieme e di continuità sullo Scalo, si perde il beneficio dello sviluppo lineare dell'area stessa che garantirebbe, invece, un immediato focus sull'elemento attrattivo rappresentato dal Parco (in special modo se venisse valorizzato dalla Fondazione Prada con opere d'arti tanto da farne museo all'aperto) e dalle potenziali aree di aggregazione sociali (che perdono appeal se poste all'ombra di imponenti edifici).

Gli ingombri (specialmente in altezza) e le dislocazioni degli edifici andrebbero riviste al fine di rendere lo sviluppo dell'area, ad est e ovest, più equilibrato nella scala delle volumetrie e più bilanciato in termini di destinazione d'uso. A tale riguardo, perché non destinare parte del terziario e dei servizi anche ad ovest così da movimentare un segmento dal carattere prevalentemente industriale?

Una redistribuzione degli edifici potrebbe probabilmente consentire anche un diverso frazionamento del verde fruibile nel quale, ad oggi, non includerei la Foresta Sospesa, che pare piuttosto un camminamento costeggiato da alberatura, e le Eco-Zone costeggianti i binari.

Quest'ultime, in particolare in corrispondenza del Distretto Lodi, sono aree molto in ombra e per nulla visibili dalle strade che costeggiano lo Scalo (a causa sia del dislivello che dell'elevata edificazione) e per tanto diventano zone poco vivibili e, inevitabilmente, critiche da un punto di vista della sicurezza.

Chiedo una sensibile e attenta valutazione di questo aspetto considerando che ad oggi la sicurezza è una grande criticità per Piazza Lodi e le vie immediatamente adiacenti a sud.

Augurando buon proseguimento dei lavori porgo cordiali saluti

Francesca Remorini

Oggetto: masterplan

Data: martedì 13 aprile 2021 20:01:04 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Rosa Amari

A: consultazione@scaloportaromana.com

Buonasera,

senza nulla togliere alla bellezza del masterplan attuale, avrei gradito un progetto più semplice con più verde e meno palazzi. Viene molto penalizzata l'area Brembo/Lodi/ Isonzo. Buon lavoro

Oggetto: Progetto Ciclovía Romana per unire il centro al Parco Romana, ai vari parchi e abbazie -
Maurizio Vannucci

Data: martedì 13 aprile 2021 20:02:00 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Maurizio Vannucci

A: consultazione@scaloportaromana.com

Allegati: image0.jpeg, image1.jpeg

Buonasera,

sono un cittadino residente nel Vigentino.

Vorrei contribuire al vostro interessante Masterplan illustrandovi il mio progetto della "Ciclovía Romana" approvato in data 28 marzo 2018 dal Municipio 5.

Ho partecipato alla consultazione pubblica nell'incontro di martedì 6 aprile (18 - 21) esponendo l'idea dopo 1 h : 32 dall'inizio.

Come promesso, invio alcune immagini in allegato del percorso "evergreenart" che ha l'obiettivo di unire - come un filo verde di ricamo - alcuni spezzoni di ciclabili già esistenti con altri nuovi in modo da collegarli in un'unica grande ciclovía.

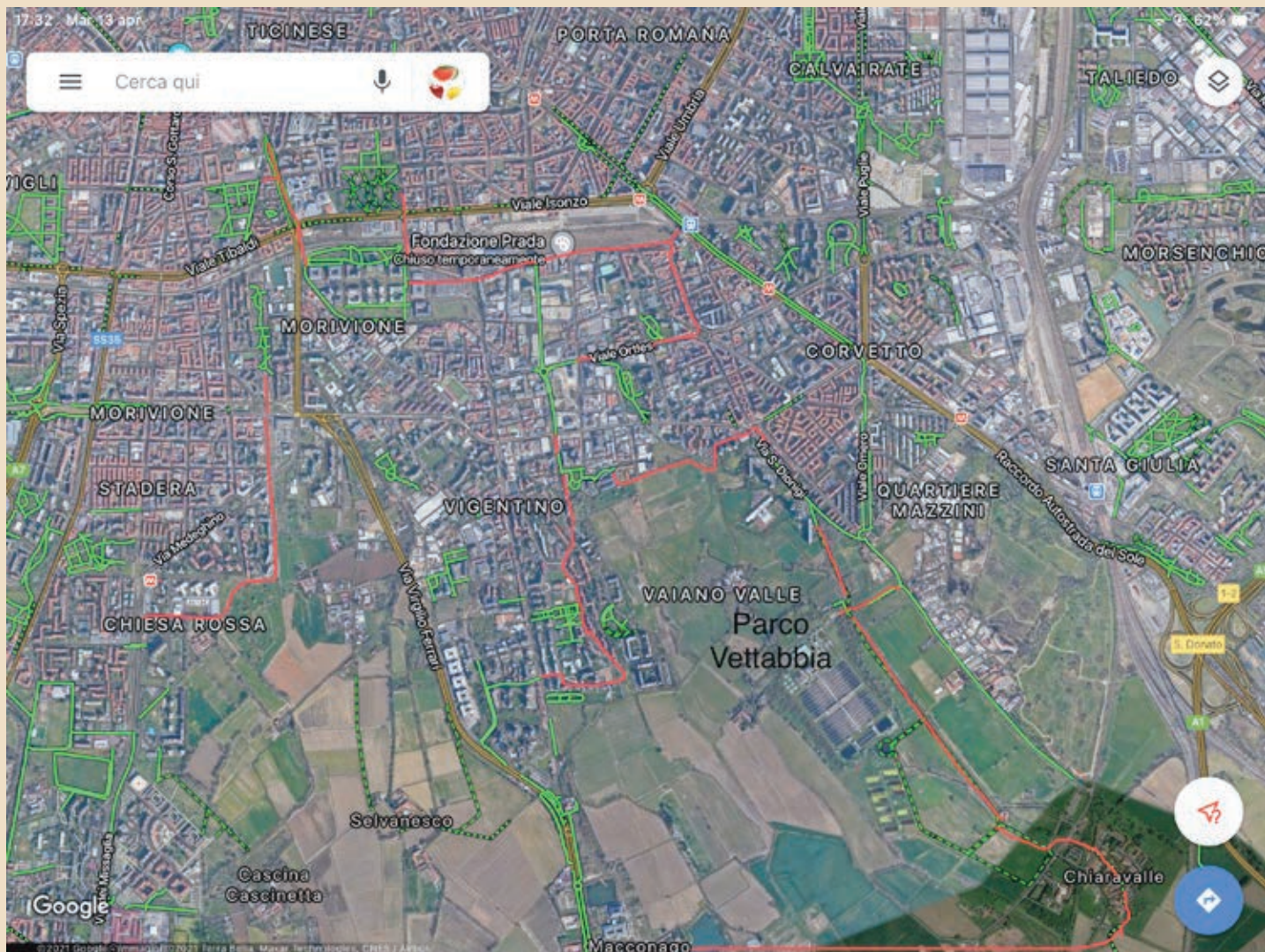
Questo originale percorso potrebbe portare facilmente i cittadini, i turisti e gli atleti del futuro Villaggio Olimpico dal centro di Milano al Parco Romana, da dove potrebbero iniziare in bicicletta il grande reticolato di ciclabili per godere dell'immenso patrimonio artistico, culturale e ludico che si estende nella vasta zona del Parco Agricolo Sud.

Pedalando nel verde - tra rogge e fontanili - si possono visitare storiche abbazie (Chiaravalle, Mirasole, ecc.) si può sostare per un ristoro in agriturismi e cascine, e si può anche ammirare il ricco patrimonio faunistico e floreale.

Ringraziando per l'attenzione, sono disponibile per eventuali approfondimenti.

Un solare saluto

Maurizio Vannucci





PERCORSO "GIRO DI FATIMA"

1) Noverasco fino al capolinea del 24 (esiste già un percorso di 🚲) che continua in via Virgilio Ferrari fino a incrociare la futura ciclabile che arriva da via Missaglia-Dudovich...

2) Attraversamento del quartiere Fatima fino a via Broni (via dove ci sono tratti a intermittenza di 🚲). Vanno realizzati dei bypass

3) Riallaccio tra via Broni con la pista 🚲 di via Condino-Adamello fino all'angolo con Fondazione Prada.

4) Si dovrà realizzare uno sdoppiamento a T di percorso 🚲 (essendoci i futuri lavori del Villaggio Olimpico l'impresa si potrà accollare i costi come oneri di urbanizzazione) che correrà lungo lo Scalo Romana - a sinistra della Fondazione si gira in via Lorenzini, si attraversa via Ripamonti, si prosegue in via Carlo De Angeli/via Pietrasanta e si ricongiunge la 🚲 con il tratto già realizzato in via Spadolini (a fianco del Centro Leoni) che entra nel bel Parco delle Memorie Industriali fino all'incrocio con via Bazzi. E qui si potrà fare un altro "innesto" di ciclabile 🚲 (via Bazzi- via Castelbarco/Università Bocconi, via Col Moschin fino a Porta Lodovica).

- alla destra di Fondazione Prada c'è via Brembo dove si deve fare un tratto di 🚲 per allacciarsi al "ramo" di ciclabile di corso Lodi (utilissima a livello di spostamenti per il MM Lodi)

6) Dal MM Lodi si dirama un'interessante ciclabile che va da c.so Lodi a P.le Gabriele Rosa - via Omero fino al Parco della Vettabbia-'Abbazia di Chiaravalle.

Diventerebbe una super "pista evergreen" artistica, culturale, ambientale e soprattutto sicura per i tanti ciclisti che rischiano capo e collo sulla stretta groviera della Ripamonti e zone limitrofe.

7) E da Chiaravalle si può prendere Vaiano Valle per tornare al quartiere Fatima o andare al "capolinea" del circuito via Poasco - Noverasco dove riparte il "Giro di Fatima".

"PedaliAMO insieme 🚲"

Parco della Vettabbia - Chiaravalle- Noverasco-Poasco-Quinto Sole
Parco Agricolo Sud (via Selvanesco - via Missaglia)

- Vigentino (capolinea 24)
- Quartiere Fatima
- Quartiere Morivione/Spadolini
- MM Lodi e c.so Lodi
- Allaccio piazzale Trento

Oggetto: Contributo Masterplan Parco Romana

Data: martedì 13 aprile 2021 22:17:24 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Forme Urbane

A: consultazione@scaloportaromana.com

Allegati: 00003L6Y.png, Gruppo Forme Urbane - Contributo Parco Romana .pdf

Gentilissimi,

con la presente il Gruppo Forme Urbane, che insieme ad Associazione Cooperativa Cuccagna ha promosso la petizione SALVIAMO UN EDIFICIO SIMBOLO DELLA MILANO INDUSTRIALE, invia una proposta di recupero e rifunzionalizzazione degli ex-edifici industriali dello scalo romana per il Masterplan definitivo di Parco Romana.

Che contestualizza e dettaglia le proposte che sono state presentate durante le consultazioni pubbliche.

Cordialmente,

Valeria Corbetta
Giuseppe Corbetta
Stefano De Crescenzo
Andrea Corbetta
Valentina Brunello

Gruppo Forme Urbane

Urbanistica - Architettura - Fotografia

www.facebook.com/mrdf35.FormeUrbane

www.formeurbane.com

Forme Urbane
Urbanistica - Architettura - Fotografia

In questo messaggio possono essere contenute informazioni confidenziali e/o privilegiate

Se non siete tra le persone destinatarie del messaggio (o preposte alla consegna del medesimo), non siete autorizzati a farne copia o a consegnarlo ad alcuno. In tal caso, dovrete distruggerlo e, cortesemente, notificarlo al mittente con risposta e-mail.

Confidential and/or privileged information may be contained in this message.

If you are not the addressee indicated in this message (or responsible for delivery of the message to such person), you may not copy or deliver this message to anyone. In such case, please destroy this message and kindly notify the sender by reply e-mail.

IL VILLAGGIO DELLE IDEE



PROPOSTA DI RECUPERO E RIFUNZIONALIZZAZIONE DEGLI EDIFICI INDUSTRIALI A SUD-OVEST DELLO SCALO ROMANA

La riqualificazione dello Scalo di Porta Romana, luogo storico e fondamentale dell'economia milanese, è un'occasione di sviluppo futuro per l'intera area urbana. Esso, infatti, per più di un secolo, ha costituito un importante snodo capace di rifornire innumerevoli aziende produttive che nel tempo avevano deciso di insediarsi proprio nelle sue vicinanze. La presenza dello scalo, sia nel suo periodo di attività che nel successivo periodo di abbandono, ha costituito al contempo un forte ostacolo al proseguimento dello sviluppo urbano oltre Piazzale Lodi.

Ci troviamo di fronte a un tessuto urbano (in particolare lungo il lato sud) molto eterogeneo, costituito da cluster di piccole fabbriche alternato ad aree terziarie e residenziali. Molti di questi edifici hanno perso la loro originale funzione industriale e alcune porzioni di tessuto urbano sono in fase di riqualificazione e rifunionalizzazione, spesso in un'ottica residenziale. Questo fenomeno, sviluppandosi in maniera puntuale e non mediante un processo uniforme di riprogettazione urbana, avviene senza che i necessari servizi trovino una loro naturale collocazione. È per questo che la riqualificazione dello scalo diviene cruciale per integrare tutte le funzioni necessarie.

Questa riqualificazione, a nostro parere, deve avvenire in maniera consapevole, rispettosa del passato e al contempo capace di sviluppare l'attuale spirito del luogo (*genius loci*), valorizzando gli elementi di caratterizzazione identitaria preesistenti. Il progetto deve essere in grado di proiettare l'area verso il futuro, differenziandosi al contempo dai numerosi casi di globalizzazione impersonale incapaci di integrarsi alle preesistenze.

Il masterplan presentato, nelle sue linee guida non ancora definitive, sembra soddisfare queste istanze.

Uno dei temi che caratterizza il progetto Parco Romana è sicuramente la valorizzazione e il completamento di Piazzale Lodi, che ne diventa centro principale. La piazza sopraelevata attorniata da funzioni fortemente attrattive come centri commerciali, spazi lavorativi e un mercato, ne fortificano l'importanza grazie a un adeguato mix funzionale.

Il centro dell'area traduce l'intenzione di sviluppare una vasta porzione a parco caratterizzato da funzioni innovative finalizzate al contatto con la natura e alla rigenerazione, che a sua volta attrarrà flussi di pubblico.

Resta quindi a nostro avviso necessario rinforzare l'attrattività della parte sud-ovest, dedicata quasi esclusivamente al residenziale, caratterizzata dal Villaggio olimpico che diventerà studentato.

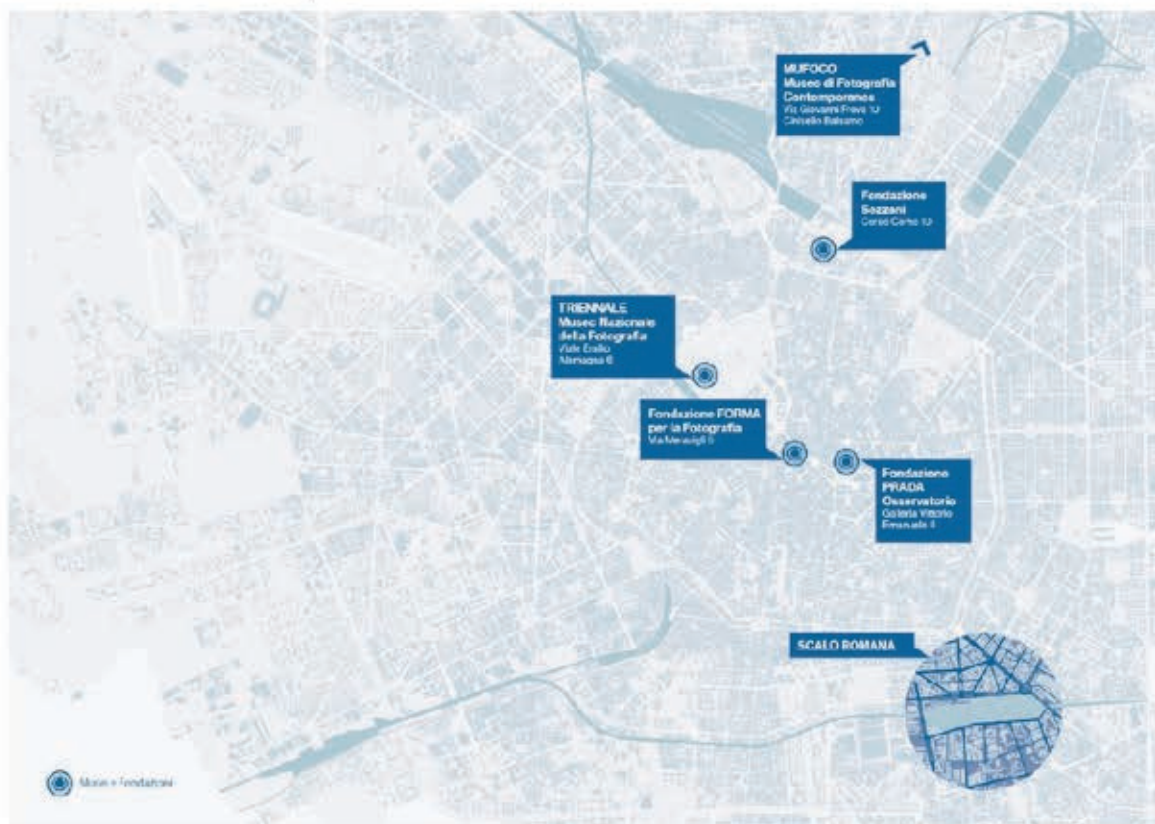
Mentre le prime due porzioni di progetto sono caratterizzate da mix funzionale, la terza, meno collegata per ragioni preesistenti, non sembra avere ancora una struttura e un'identità ben definita: si propone di dedicarla allo sport, a strutture esterne per possibili eventi, ma si tratta di spazi rivolti verso parte centrale del parco e non al contesto urbano delle immediate vicinanze.

Tra le tante funzioni proposte dal progetto quelle dedicate alla cultura sembrano trovare minore spazio, probabilmente perché si è tenuto conto della presenza della Fondazione Prada che negli ultimi anni ha agito da vero e proprio catalizzatore portando il grande pubblico in un'area di difficile accesso, attivando la riqualificazione del tessuto circostante.

Questa caratteristica però, a nostro avviso, potrebbe essere utilizzata come incentivo per incrementare le sedi della cultura nel nuovo progetto. L'area diventerebbe una sorta di distretto culturale capace di rivitalizzare una maggiore porzione di città.

Tra i tanti musei presenti sul territorio milanese si può notare la carenza di sedi espositive interamente dedicate alla fotografia e in particolar modo nella zona sud, al contrario molte città europee vantano sedi di grande rilevanza e attrattività legate all'arte fotografica.

Secondo noi la risposta è quindi dedicare la Piazza 2 ad attività di tipo culturale, insediate nell'edificio iconico di via Ripamonti, che possano fare da centro di attrazione e favorire l'integrazione con i quartieri adiacenti. Il progetto di uno spazio dedicato potrebbe trovare realizzazione nel contesto del nuovo museo nazionale della fotografia nella sede di Triennale Milano.



Mapa di musei e fondazioni milanesi dedicati esclusivamente alla fotografia © Forme Urbane

Da magazzino di materie prime a incubatore di idee

Gli edifici iconici saranno il fulcro di un nuovo "Villaggio delle idee", un tempo dedicati a depositi per lo stoccaggio delle merci, fondamentali per le connessioni ferroviarie, oggi potranno essere spazi multifunzionali per gli studenti e attrattivi per la cittadinanza. Saranno spazi culturali e hub per lo sviluppo di idee, al centro delle connessioni di oggi. Luoghi di innovazione e di interesse, per connettere lo scalo alla città secondo le esigenze del contesto urbano.

Poiché lo studentato occuperà la maggior parte delle nuove edificazioni in previsione in quest'area, ci sembra naturale che se sue funzioni collettive, quali biblioteche, aule studio, sale riunioni, cinema, teatro, possano trovare una realizzazione più coerente all'interno degli edifici storici piuttosto che nelle nuove costruzioni.

Questo permetterebbe, da un lato, la gestione delle funzioni espositive e culturali pubbliche temporanee, e al contempo valorizzerebbe lo stesso complesso sfruttando l'identità storico-industriale del luogo.

Cosa rappresenterà quindi la Piazza 2, la "Piazza delle Idee" dopo la ristrutturazione? Il passato industriale di Milano che si evolve verso il futuro, ed è questa la chiave per dare un'identità all'area sud-ovest e aumentarne l'attrattività per le zone adiacenti.

Perché dedicarlo a Gabriele Basilico

Dedicato a Gabriele Basilico, adibito a scopi culturali, in particolare per quanto riguarda la fotografia, l'edificio ristrutturato diventerà l'eccellenza della "Piazza delle idee", favorendo l'integrazione dell'ex-scalo con il quartiere ovest.



© Gabriele Basilico, via Giuseppe Ripamonti, Courtesy Studio Gabriele Basilico

Gabriele Basilico ha dedicato a Milano moltissimi suoi lavori, a partire da *Milano ritratti di fabbriche* del 1980, nel quale ne ha documentato la periferia industriale, profondamente legata alla storia economica e sociale del capoluogo lombardo. Attraverso le sue foto, al di là dell'inestimabile valore documentario, ha trasformato le fabbriche in ritratti dotati di valore artistico che sono diventate icone della storia industriale della città. Basilico ha continuato a fotografare Milano con i lavori *Precursors of Postmodernism. Milano 1920-1930*, *Immagini del Novecento. Milano architetture 1919-1939*, *Interrupted City*, *Nightscape/Milan* e *Milan, Berlin, Valencia*, fino a documentare le recenti trasformazioni di Porta Nuova, contribuendo a far conoscere la città ai suoi stessi abitanti e al mondo intero.

Le fabbriche della periferia, per la maggior parte localizzate intorno agli Scali ferroviari, furono il motore dello sviluppo della città nel XX secolo e la loro riqualificazione sarà il fulcro del rinnovamento nel XXI secolo. La memoria del passato industriale è molto importante, perché è da esso che Milano trae la sua storia, la sua ricchezza e anche la sua forma urbanistica, ancora in divenire.

Grazie a *Milano Ritratti di Fabbriche*, l'edificio di via Ripamonti è forse l'icona più conosciuta del lavoro di Basilico, da un lato è il simbolo della storia industriale della città e dall'altro testimonia il grandissimo lavoro del fotografo.

Forme Urbane

Urbanistica - Architettura - Fotografia

FORME URBANE - Urbanistica Architettura Fotografia è un collettivo fondato nel 2018 da **Giuseppe Corbetta, Stefano De Crescenzo, Andrea Corbetta, Valeria Corbetta e Valentina Brunello**, a seguito di una lunga collaborazione e amicizia. Il team, ad alto grado di ibridazione, sviluppa la fotografia come strumento di analisi urbana e architettonica, intesa come opera d'arte capace di leggere e interpretare, dal punto di vista storico e sociale, l'evolversi della società. Tale capacità interpretativa è maggiormente rafforzata da progetti formati da più opere (serie), prodotte attraverso la ripetizione del gesto che permette il raffronto delle immagini e delle situazioni in esse rappresentate.

Il gruppo ha promosso insieme ad **Associazione Cooperativa Cuccagna**, la petizione **SALVIAMO UN EDIFICIO SIMBOLO DELLA MILANO INDUSTRIALE** - nello specifico il più piccolo dei due a sud ovest dello scalo romana - che ha ottenuto finora oltre mille firme, già consegnate come prima tranche al sindaco Sala e agli assessori Maran e Del Corno.

L'attenzione dedicata dal gruppo alla storia dell'edificio e al suo destino nasce da **"Milano Ritratti di Fabbriche 35 anni dopo"**, un progetto fotografico e di ricerca storico-urbanistica, nato nel 2010, che mette a confronto l'indagine condotta da Gabriele Basilico sugli edifici industriali delle periferie milanesi con altrettante immagini realizzate oggi, negli stessi luoghi. Basilico realizzò negli anni 1978-80 *Milano ritratti di fabbriche*, un progetto fotografico che vide documentati oltre 200 siti industriali. Sono ormai trascorsi oltre quattro decenni e Milano è cambiata, ma non mancano situazioni che tutt'oggi lacerano il territorio e che costituiscono un importante tema di rinnovamento per il futuro. È per questo che riproporre oggi la stessa ricerca, immedesimandosi nelle inquadrature dell'allora giovane fotografo d'architettura, diviene funzionale per documentare uno stato di fatto, tuttavia ancora in divenire, che il tempo e i grandi cambiamenti internazionali trasformeranno in qualcos'altro.



La **Cooperativa Cuccagna** nasce alla fine degli anni '90, per iniziativa di un gruppo di abitanti della Zona 4 di Milano, con lo scopo di favorire l'incontro tra realtà culturali locali e di creare opportunità di fruizione e partecipazione collettiva dei preziosi spazi di Cascina Cuccagna. In occasione del bando del Comune di Milano per l'assegnazione della Cascina Cuccagna, è stata costituita l'Associazione Consorzio Cantiere Cuccagna, che si è aggiudicata nel 2005 la concessione ventennale d'uso, con l'obbligo di procedere al restauro conservativo dell'immobile, per recuperare l'antica struttura e trasformarla in un "Centro polifunzionale di iniziativa e partecipazione culturale territoriale" aperto all'intera cittadinanza senza distinzione di età, appartenenza politica o corrente culturale.

Da allora la Cooperativa ha svolto un sistematico lavoro di coinvolgimento e sensibilizzazione degli abitanti della zona, ma anche di realtà culturali e delle istituzioni milanesi. Ha organizzato occasioni di incontro e aggregazione negli spazi rimasti agibili della cascina. E ha sviluppato un progetto di intervento sull'intero complesso della Cascina Cuccagna, producendo uno studio di sostenibilità economica, un piano di gestione e un progetto di restauro conservativo e di adeguamento funzionale. In questi anni ha svolto attività culturali rivolte al quartiere e al più vasto pubblico della città, rivolto ad un ampio spettro di età, dai bambini agli anziani. In particolare, ha organizzato mostre fotografiche, cicli di cinema e spettacoli teatrali, iniziative legate alla memoria storica e al quartiere, biciclettate, incontri divulgativi legati al tema della sostenibilità, ai temi dell'alimentazione e sostegno al gruppo di acquisto solidale presente in cascina.

Oggetto: La casa della Montagna - Un sogno milanese svanito (per ora)
Data: martedì 13 aprile 2021 22:29:37 Ora legale dell'Europa centrale
Da: guido macchi
A: consultazione@scaloportaromana.com
Allegati: LA CASA DELLA MONTAGNA 2021 R1.pdf

Buongiorno,

inizio con il ringraziare per avere dato la possibilità alla cittadinanza di poter partecipare alla discussione per la definizione delle destinazioni dell'area dello Scalo Porta Romana.

Mi sono deciso a scrivere perchè questa consultazione mi è sembrata la sede opportuna per riproporre un'idea nata qualche anno fa non da me, ma da me subito apprezzata perchè tassello mancante nella nostra città.

Ho raccolto le memorie raccolte nel tempo e ve le propongo come spunto di discussione.

L'idea consiste nel realizzare un impianto polifunzionale che diventi il punto di riferimento in città per la diffusione della passione per la montagna.

Aggiungo infine che ho avuto l'incoraggiamento di chi in passato ha condiviso con me quest'idea che ora vede un'altra possibilità di realizzazione: amministratori comunali, architetti, dirigenti del CAI, guide alpine e semplici appassionati della montagna.

Ringrazio ancora e Vi lascio alla lettura del documento allegato.

Guido Macchi

LA CASA DELLA MONTAGNA

UN SOGNO MILANESE SVANITO (per ora)

rassegna stampa

IN BREVE. COMUNE

Un centro della montagna nell' area del Portello

Nell' area del Portello, **nasce un centro dedicato alla montagna**. Sarà un punto di incontro per appassionati di piste e passeggiate in altura.

Pagina 47

(23 agosto 2003) - Corriere della Sera

rassegna stampa 2003-2005

LOMBARDIA / APPROVATO LO STUDIO DI FATTIBILITA' PER IL CENTRO DELLA MONTAGNA

E' stato approvato alla fine di settembre, con delibera della Giunta Comunale, lo **Studio di Fattibilità per la realizzazione del Centro per la Montagna** che sorgerà all'interno del Parco Portello inserito nel piano di trasformazione "Progetto Portello", all'angolo tra viale Serra e viale Scarampo. La sua posizione, a cavallo della più esterna delle circonvallazioni che servono il territorio comunale, rende quest'area assolutamente strategica e facilmente accessibile. E' possibile, infatti, penetrare direttamente all'area dal sistema autostradale e tangenziale mediante l'asse di via Kennedy/Scarampo. L'area è inoltre raggiungibile comodamente a piedi servendosi della linea MM 1 di Piazzale Lotto. Il Parco del Portello sarà un grande parco pubblico di 90.000 mq (grande due volte il Parco Solari). Progettato dal famoso architetto paesaggista Charles Jencks occuperà tutta l'area verde ceduta al Comune e interessata dal Piano di trasformazione del Progetto Portello. Il parco costituirà un'efficace barriera ambientale rispetto ai consistenti flussi di traffico su viale Serra e via De Gasperi e a protezione dell'Istituto Palazzolo. Il parco sarà facilmente accessibile da viale Serra tramite le passerelle ciclo-pedonali e i percorsi di attraversamento. Agli ingressi principali del parco ci saranno parcheggi a disposizione del pubblico. All'interno del parco del Portello sorgerà il **"Centro della Montagna"**, un punto di incontro per far vivere in città l'amore e la passione per le montagne: questo uno degli scopi del Centro che sarà realizzato su iniziativa dell'Amministrazione Pubblica e **dove si potranno svolgere tutte le funzioni propedeutiche alla frequentazione della montagna e condividerne con altri la passione sia a livello agonistico che amatoriale.** Il Centro della Montagna sarà realizzato all'insegna dell'eccellenza progettuale e costruttiva. Per la sua realizzazione e gestione è previsto l'impiego del Project Financing che vede: l'Amministrazione Comunale partecipare economicamente all'operazione attraverso un contributo iniziale di 500.000 euro, la concessione per la gestione dei servizi per un periodo di 35 anni e la disponibilità dell'area. L'operatore privato al quale sarà concessa la gestione dell'opera dopo averla realizzata e gestita nel periodo di concessione, provvederà a trasferirla al Comune. Con questa delibera l'Amministrazione Comunale decide, quindi, di non incidere sulle finanze comunali, se non per la partecipazione attraverso il contributo minimo. "Con questo progetto - spiega l'assessore allo Sviluppo del Territorio Gianni Verga - il Comune mette finalmente a disposizione della città di Milano, che si colloca idealmente in posizione centrale rispetto all'arco alpino, attrezzature e spazi da tempo desiderati da tutti coloro che vogliono frequentare la montagna con competenza e preparazione fisica e culturale". Solo a Milano gli iscritti alle associazioni legate al tema della montagna sono oltre 10 mila, senza contare il numero degli appassionati che risulta essere il triplo: l'iniziativa soddisfa l'esigenza di tutti costoro. "Non esiste su tutto il territorio metropolitano - sottolinea l'assessore allo Sviluppo del Territorio Gianni Verga - nessuna struttura specializzata sul tema. Per la realizzazione del Centro della montagna saranno utilizzate risorse pubbliche ma verranno coinvolti anche soggetti esterni attraverso modalità di finanziamento quali il Project Financing". Le strutture del Centro Montagnall Centro per la Montagna avrà una superficie lorda di pavimento di circa 5.600 mq con molteplici funzioni al servizio dei cittadini fra le quali numerose attività sportive al coperto che potranno essere utilizzate con tariffe convenzionate in particolare per i più giovani e gli anziani. Le strutture previste sono: Centro di documentazione alpina: da dove si potranno attingere le informazioni su itinerari escursionistici, percorsi alpinistici, percorsi scistici, flora-faunistici etc. e documentazione sulla storia e la cultura delle Alpi e sui problemi connessi al vivere e frequentare la montagna. All'interno del Centro è previsto un centro multimediale per l'attività di raccolta dati come la situazione meteorologica, lo stato di innevamento, l'apertura dei rifugi, la disponibilità di servizi con relative prenotazioni Centro di ricerca scientifica: ci sarà uno spazio dedicato alla ricerca scientifica sull'uomo in quota. Centro convegni: dedicato alla presentazione e alla promozione di eventi che interessano la montagna e le Alpi come, ad esempio, le manifestazioni sportive, culturali, iniziative turistico - promozionali, etc. Palestra di roccia e palestra tradizionale: per la preparazione del fisico alla montagna. La palestra di roccia sarà realizzata in parte a cielo aperto e in parte al chiuso. La palestra di tipo tradizionale sarà dotata di sale aerobiche e di fitness con un'area arrampicata divisa in settori agonistico, boulder e bambini. Si terranno corsi di preparazione a specifiche forme di frequentazione della montagna come il trekking, la speleologia etc. Centro fisioterapico: dedicato alla riabilitazione a alla medicina sportiva Spazio per le associazioni: dove verranno ospitate le associazioni milanesi di grande tradizione sulla frequentazione delle montagne e a quelle istituzionali (guide alpine, accompagnatori di mezza montagna). Spazio ecologico: dedicato al tema delle risorse dell'ambiente alpino e del rapporto con i suoi elementi faunistici e floreali. Servizi: sono previsti spazi appositi dedicati ai servizi come bar, negozi, telefonia, spazi commerciali dedicati alle attrezzature e abbigliamento sportivo nonché spazi per gli archivi interrati.

rassegna stampa 2003-2005

Approvati dalla Giunta gli atti integrativi delle convenzioni urbanistiche che interessano la seconda parte del progetto Portello, tra viale Serra e il recinto fieristico attuale. Il progetto Portello è di importanza strategica perché si trova al centro dell'asse di trasformazione che parte dal Garibaldi- Repubblica, si sviluppa nella riconversione dell'ex-recinto Fiera per raggiungere la Cascina Merlata e la nuova Fiera di Pero-Rho. Il progetto Portello interessa un'area di 386.000 mq un tempo occupata dai grandi impianti di produzione dell'Alfa Romeo e della Lancia. Il progetto è di architetti di fama internazionale: Gino Valle, Cino Zucchi, Guido Canali e per il grande parco di 90.000 mq con la Casa della Montagna, gli architetti paesaggisti Charles Jencks e Andreas Kipar. Con l'approvazione di oggi si possono sviluppare anche gli ulteriori progetti per il completamento del piano e in particolare le residenze libere, il nuovo parco con la Casa della Montagna, un asilo nido per il quartiere, la grande piazza davanti al timpano della Fiera e i nuovi edifici terziari. Il parco costituirà una nuova porta verde di ingresso alla città, facilmente accessibile tramite le passerelle ciclo-pedonali che collegheranno il Portello alla montagnetta di San Siro e verso la Fiera. All'interno del parco del Portello sorgerà la Casa della Montagna, un punto di incontro per far vivere in città l'amore e la passione per le montagne che comprende: Centro di documentazione alpina; Centro di ricerca scientifica; Centro convegni; Palestra di roccia e palestra tradizionale; Centro fisioterapico; Spazi per le associazioni (Club Alpino Italiano, guide alpine, escursionisti, gruppi di volontariato ecologico, etc.); Spazio ecologico. La Casa della Montagna verrà realizzata in project financing di cui è già in corso la procedura di aggiudicazione. L'inizio lavori è previsto nel 2007. All'interno del parco sorgerà un laghetto che in inverno sarà ghiacciato e funzionerà come pista di pattinaggio.

rassegna stampa 2003-2005

P come Portello. Nella zona Nord Ovest di Milano dove un tempo si trovavano i grandi impianti di produzione dell'Alfa Romeo e della Lancia sorgeranno aree commerciali, zone residenziali ed un grande parco. L'area Portello rientra nel progetto di recupero e valorizzazione di aree industriali dimesse della città meneghina. Il piano generale è stato ideato da Gino Valle (Studio Valle Architetti Associati), che si occupa anche della progettazione delle aree ad uso terziario ed industriale; lo studio Canali è impegnato nella realizzazione di aree residenziali e dell'asilo nido pubblico; lo studio Zucchi progetta un complesso residenziale caratterizzato da alcuni edifici a torre e la trasformazione dell'ex mensa dell'Alfa Romeo in edificio destinato ad uffici, palestra e fitness; **Lo studio Boeri è incaricato di costruire l'edificio della montagna ideato per contenere attività sportive e come sede di rappresentanza di associazioni collegate al mondo della montagna**; agli architetti paesaggisti Charles Jencks e Andreas Kipar è assegnato l'incarico di realizzare il parco pubblico.

rassegna stampa 2003-2005

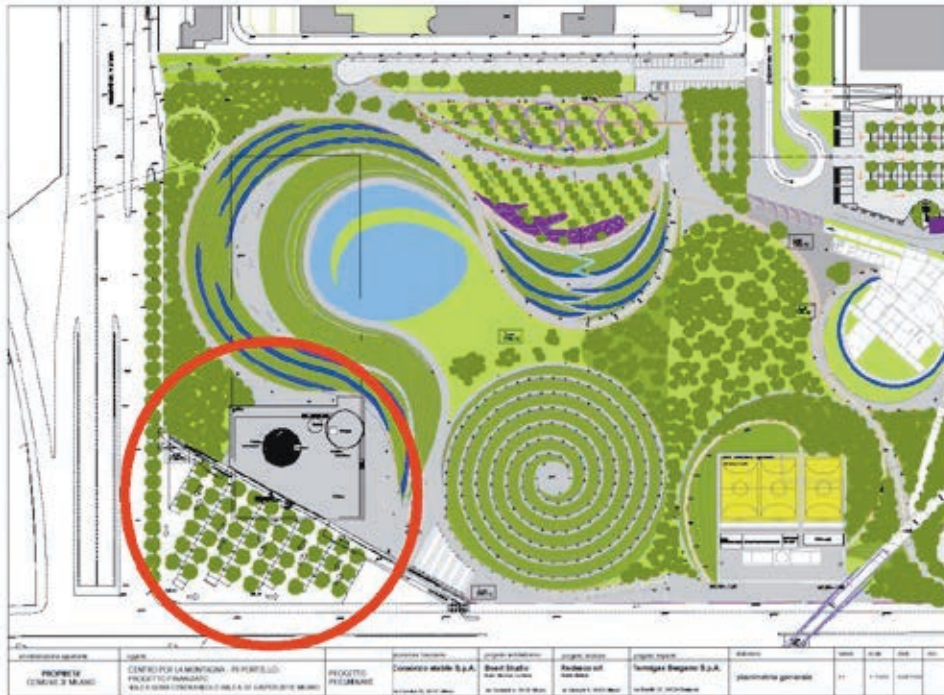
I Portello cambia faccia Case e negozi al posto dell' Alfa
Repubblica - 16 marzo 2005 - pagina 9 - sezione: MILANO

Il suo declino iniziò, paradossalmente, con il boom economico degli anni Sessanta e l' ascesa del loro simbolo: l' automobile. Fu proprio allora che l' Alfa Romeo, al culmine della sua crescita, decise di abbandonare lo stabilimento milanese per trasferirsi sui due milioni di metri quadrati di Arese. Abbandonando lentamente il Portello e la sua storia. Iniziata nel 1910, quando la società «Anonima lombarda fabbrica automobili» decise di stabilirsi lì, all' ingresso della città, in un polo che sarebbe diventato strategico per la produzione dell' auto, accanto alle fabbriche dell' Isotta Fraschini, alla De Vecchi Strada e, più tardi, alla Citroen. Un lungo addio, quello dell' Alfa, durato fino al 1985. E ora, dopo vent' anni, per l' area del Portello inizia una nuova vita. Con una città che sorgerà sulle ceneri industriali di Milano, su quegli stabilimenti che si trovano a breve distanza da un altro pezzo di tessuto urbano che cambierà volto: la Fiera, con i grattacieli di Isozaki, Libeskind e Hadid. Un grande progetto, quello del Portello, anche se meno conosciuto rispetto ad altre riqualificazioni di ex aree industriali dismesse: un quadrilatero di oltre 230mila metri quadrati, tra piazzale Accursio, viale Achille Papa, Traiano e la Fiera, dove sorgeranno negozi, abitazioni, uffici, servizi e un grande parco. Un progetto del gruppo Finiper, realizzato con la consulenza di Pirelli Real Estate e firmato dall' architetto e designer industriale Gino Valle, da poco scomparso: è sua l' ideazione dell' intero piano, che parte con un centro commerciale inaugurato ieri: una piazza, sovrastata da una vela di alluminio, su cui si affacciano oltre 30 negozi, dal Feltrinelli Village a H&M, accanto a botteghe artigiane. E se la cittadella commerciale è già viva, si intravedono le gru dei cantieri aperti per costruire residenze e uffici, pronti fra due anni. Disegnata da Valle anche la piazza, all' altra estremità dell' area, destinata a diventare la linea di congiunzione tra il nuovo Portello e i padiglioni della Fiera che rimarranno in città dopo il trasferimento a Rho-Però: l' agorà, la chiamano, una struttura sopraelevata a forma di ventaglio, contornata da edifici. Linee sobrie, eleganti, che rimandano alla tradizione italiana, lontane dai grattacieli e dai tanti nomi internazionali chiamati a ripensare la città: dalla Fiera, appunto, alla nuova sede della Regione, fino a Santa Giulia. Perché la particolarità del progetto Portello sta proprio nell' aver voluto teste e gusto italiani: da Valle, appunto, a Cino Zucchi, che ha ideato la parte residenziale, ispirata al tema del condominio milanese, e gli uffici, da Guido Canali, che richiama le architetture di Terragni e Ponti nelle due torri che sorgeranno in direzione del parco, a Stefano Boeri, che realizzerà il «Centro della Montagna» dove sorgeranno uno spazio espositivo e una palestra per arrampicarsi o praticare sport legati all' alta quota. «Quella dei grandi architetti italiani è una delle note che abbiamo voluto dare - spiega Ennio Brion, regista dell' operazione e presidente degli Amici di Brera - nel segno della qualità e del gusto». Ciò che sottolinea anche il sindaco Gabriele Albertini: «è un' altra parte degli 8mila metri quadrati di aree industriali dismesse che cambieranno il volto di Milano, trasformandola in una città policentrica». E, tra case (circa 500 appartamenti tra edilizia convenzionata e non), uffici (una delle strutture manterrà anche l' unico pezzo ancora esistente del passato dell' Alfa, la facciata anni Trenta dell' antica mensa), negozi e un asilo, c' è soprattutto il verde. Un vasto parco dalle linee avvolgenti: un disegno sinuoso che ricorda le dune e che reinterpreta un altro progetto storico, quello del Monte Stella, aprendo un dialogo a distanza con il Q8 di Piero Bottoni. Il marchio è degli unici «stranieri» della squadra: l' architetto paesaggista statunitense Charles Jencks e il tedesco Andrea Kipar. Sarà proprio il verde del parco ad attraversare diagonalmente il nuovo quartiere residenziale e trasformarsi nel collegamento ideale e reale tra piazzale Accursio e viale Certosa, fino a collegarsi visivamente alla Collinetta. - ALESSIA GALLIONE

l'area



l'area



l'edificio



<https://www.stefano boeri architetti.net/project/edificio-della-montagna-2/>

cosa contiene ?

- Centro di documentazione alpina: da dove si potranno attingere le informazioni su itinerari escursionistici, percorsi alpinistici, percorsi sciistici, floro-faunistici etc. e documentazione sulla storia e la cultura delle Alpi e sui problemi connessi al vivere e frequentare la montagna
- centro multimediale per l'attività di raccolta dati come la situazione metereologica, lo stato di innevamento, l'apertura dei rifugi, la disponibilità di servizi con relative prenotazioni
- Centro di ricerca scientifica: ci sarà uno spazio dedicato alla ricerca scientifica sull'uomo in quota.
- Centro convegni: dedicato alla presentazione e alla promozione di eventi che interessano la montagna e le Alpi come, ad esempio, le manifestazioni sportive, culturali, iniziative turistico – promozionali
- palestra di roccia sarà realizzata in parte a cielo aperto e in parte al chiuso
- palestra di tipo tradizionale sarà dotata di sale aerobiche e di fitness
- area arrampicata divisa in settori agonistico, boulder e bambini
- Centro fisioterapico: dedicato alla riabilitazione e alla medicina sportiva
- Spazio per le associazioni: dove verranno ospitate le associazioni milanesi di grande tradizione sulla frequentazione delle montagne e a quelle istituzionali (guide alpine, accompagnatori di mezza montagna)
- Spazio ecologico: dedicato al tema delle risorse dell'ambiente alpino e del rapporto con i suoi elementi faunistici e floreali
- Servizi: sono previsti spazi appositi dedicati ai servizi come bar, negozi, telefonia, spazi commerciali dedicati alle attrezzature e abbigliamento sportivo nonché spazi per gli archivi interrati.

alla ricerca di una sede

Data: venerdì 18 settembre 2009 10.03

Egr. Ing. Verga,

sono un abitante della zona 8 che fa parte della sottosezione F.A.L.C. (CAI) all'interno della quale ho ricoperto il ruolo di vice presidente, attualmente di istruttore titolato e direttore di corsi di sci alpinismo.

La nostra associazione FALC (Ferant Alpes Laetiam Codibus), oltre a tenere corsi di alpinismo, sci alpinismo ed arrampicata per bambini e adulti in seno al CAI, si occupa dell'accompagnamento in montagna di ragazzi problematici all'interno del progetto "Astrolabio" della comunità Comin ed è stata la prima organizzatrice della "giornata di sicurezza sulla neve" giornata che in collaborazione con il Soccorso Alpino, il Servizio Valanghe Italiano ed il CAI centrale cerca di diffondere la "cultura della sicurezza" in montagna. (www.falc.net)

Le scrivo perchè, avendo rivevuto l'ennesimo "sfratto" dalla Parrocchia che ci ospita, siamo nuovamente alla ricerca di uno spazio che possa ospitare la nostra associazione.

Se dovessimo trovare lo spazio per le attività sociali, non ci sarebbe problema, ma la palestra di arrampicata ha delle esigenze un po' fuori la normale disponibilità di localòi per le associazioni.

Ci siamo persi per un soffio il bando del Comune di Milano per l'assegnazione degli spazi alle associazioni e siamo alla disperata ricerca di un posto dove poter proseguire le nostre attività sociali.

Ho trovato nella rete alcuni documenti che parlano della "Casa della Montagna" edificio che sarebbe dovuto sorgere nell'ambito del progetto Portello, ma che sembra sia stato scomputato perchè nessuno si è presentato alla gara per il project financing.

Le dico onestamente che mi sorgono forti dubbi che la cosa non sia stata "pubblicizzata" a sufficienza visto che per una città come Milano, ove risiede anche la sede centrale del Club Alpino Italiano, non avere un luogo di riferimento per uno sport come l'alpinismo è veramente grave !!! Pensi che solo la nostra sottosezione CAI (la terza a Milano come numero di iscritti) conta più di 300 associati.

In questo panorama milanese FALC è l'unica che "riesce" per il momento (speriamo anche in futuro) a mantenere uno spazio per l'arrampicata indoor (palestra) che non sia a fini di lucro e per cui a disposizione per corsi e quant'altro.

Venendo al dunque, sono a chiederLe se ha qualche idea di come sono andate le cose per la gara di project financing istituita per la Casa della Montagna al Portello, quali enti sono stati coinvolti e quali le ragioni per cui sia andata deserta.

Inoltre, visto che credo che quel progetto potrebbe essere riproposto oggi essendo tempi più fertili (Expo ecc.), vorrei sapere se ha disponibilità di una copia del capitolato della gara o del progetto appunto per poterne valutare un eventuale riadattamento e riproposizione.

Le anticipo che nemmeno dallo Studio Boeri sono riuscito ad avere una copia de progetto ... per motivi di indisponibilità dell'archivio.

Cordiali saluti
Guido Macchi

Data: Ottobre 2009

mi ha chiamato personalmente l'Assessore alla Casa del Comune di Milano Giovanni Verga, dicendomi che la gara di Project Financing della Casa della Montagna si era interrotta per una bega burocratica (non mi sapeva dire di che genere) e non perchè non si era presentato nessuno.

Mi ha anche detto di rivolgermi agli assessori Terzi e Rizzi che successivamente (come assessori allo sport) avevao in mano la cosa.

alla ricerca di una sede

Data: 27 marzo 2014

<https://www.mountcity.it/2014/03/53/la-montagna-si-fa-spazio-in-citta/>

alla ricerca di una sede



Paradisi

Dall'ambiente indoor

Intervengono:
Elena Buscemi
 Vicepresidente della Commissione Sport e tempo libero del Comune di Milano
Paolo Valoti
 Consigliere centrale Club Alpino Italiano
Andrea Sarchi
 Presidente della Commissione tecnica regionale per l'insegnamento e la formazione delle Guide
Mirko Masé
 Guida alpina Ideatore di Rockspot
Luca Biagini
 Presidente Collegio guide alpine lombarde
Stefano Rigoni
 PFR Architetto - Rockspot Nord Ovest
Filippo Pagliani
 Park Associati - Salewa Headquarter
Guido Macchi
 FALC sottosezione CAI Milano
 Introduce la serata **Daniele Banalotti**
 Presidente Scuola Parravicini CAI Milano



(non solo) artificiali

una porta aperta

Giovedì 20 marzo 2014 ore 20:45
Cai Milano
 Via Duccio di Boninsegna 21/23
MILANO



artificiali

verso la Montagna

La conferenza - tavola rotonda offre un'aggiornamento sulle richieste e le progettualità espresse in questi anni anche da parte delle sezioni e sottosezioni del Club Alpino Italiano oltre che dalle associazioni delle Guide alpine e più in generale del mondo dell'associazionismo di montagna. Sarà proiettato il film di Renato Gaudioso *La Grignetta* palestra degli alpinisti lombardi (1953) e si discuterà approfonditamente sulla capacità delle palestre indoor di promuovere la frequentazione consapevole della montagna trasformandosi talvolta in occasioni virtuose di riqualificazione urbana.

per maggiori informazioni: culturale.caimilano@gmail.com



Programma

Proiezione del film di Renato Gaudioso, "La Grignetta palestra degli alpinisti lombardi" (1953) durata 15 minuti.

Introduce **Daniele Banalotti** con il benvenuto da parte della Scuola Parravicini e della sezione di Milano. Il suo intervento è volto a chiarire come le palestre indoor siano divenute oggi strumenti importanti per lo svolgimento della didattica dell'alpinismo, anche sulla scorta della rivoluzione che è avvenuta negli anni '70 con l'introduzione della disciplina dell'arrampicata sportiva. Si descrive da una prospettiva interna al CAI la realtà dell'offerta indoor a Milano e si chiarisce come e con quali peculiarità le varie strutture presenti nel capoluogo lombardo sono in grado di soddisfare le esigenze dei corsi organizzati nell'ambito delle sezioni.

Paolo Valoti racconta la nascita e la realizzazione del progetto Palamonti una sede comune alla sezione di Bergamo e alle sue sottosezioni realizzata su progetto dell'architetto Joseph di Pasquale e inaugurata ufficialmente il 5 novembre 2005. La scommessa di trasferire la storica e centralissima sede del CAI cittadino in un nuovo complesso che ambisce a divenire una casa comune per gli appassionati di montagna può dirsi oggi vinta anche in ragione della palestra che di questa nuova architettura rappresenta un fulcro e un centro di forte aggregazione. Valoti, che oggi è consigliere centrale del CAI, spiega le ragioni per cui la promozione di queste strutture è un obiettivo più che mai attuale per il Club Alpino dall'ambiente indoor una porta aperta verso la montagna.

Mirko Masé, che assieme al socio Paco dell'Aquila ha inaugurato quest'estate la seconda grande palestra Rockspot nell'area milanese, spiega se e in quali termini questo grande centro di arrampicata indoor si sia proposto, in analogia con il Palamonti di Bergamo, come una sorta di "Rifugio in città" e come la struttura si evolverà in futuro, aprendosi a 360° sul mondo della montagna anche attraverso eventi e iniziative culturali.

Guido Macchi, istruttore di alpinismo e socio della sottosezione Falco del CAI Milano racconta l'esperienza della realizzazione di una piccola palestra sezionale e le difficoltà a mantenere in vita oggi una pratica che si è consolidata ed è divenuta centrale per le attività sociali della Falco. Il contesto è quello di una metropoli che accarezzava (come è ben spiegato in un comunicato di Giovanni Verga, allora assessore allo Sviluppo del territorio, del 22/08/2003) l'idea di realizzare un Centro della Montagna, idea che si tradusse in un progetto dell'architetto Stefano Boeri che forse è ancora di qualche attualità.

A fine serata sarà offerto un assaggio di formaggi e vini scelti per l'occasione da piccoli e selezionati produttori

Elena Buscemi, consigliere comunale, appassionata di montagna e frequentatrice di palestre indoor, descrive il quadro attuale della domanda di montagna in una città, Milano, che per tradizione e vocazione ha da sempre instaurato con le Alpi un rapporto di vicinanza e di intensa frequentazione; il tema oggi è pensare e programmare, con il concorso e la valorizzazione delle competenze già presenti sul territorio, strategie e politiche finalizzate alla promozione di nuovi luoghi e opportunità di incontro tra i cittadini e la cultura e la pratica della montagna.

Filippo Pagliani, l'esperienza della realizzazione di Salewa Headquarter a Bolzano è stata seguita dallo studio Park associati dalla prima fase di concorso, vinto inaspettatamente assieme all'architetto Cino Zucchi, fino al completamento dell'opera. Il progetto, anche per esplicita richiesta della committenza, ha messo al centro dell'attività lavorativa e commerciale di questa grande azienda molta attenzione agli aspetti energetici ma anche alla qualità e al comfort degli ambienti di lavoro, e una serie di strutture che si aprono alla cittadinanza tra cui un asilo e una palestra indoor.

Andrea Sarchi, fornisce una retrospettiva sulla struttura di Golden Gym, una delle prime palestre indoor a Milano negli anni '90, da lui gestita, che corrispondeva a una richiesta prevalentemente tecnica da parte di arrampicatori esperti. Oggi si può intendere la palestra indoor anche come luogo di promozione e di divulgazione dell'arrampicata, purché si tengano ben presenti le differenze tra un ambiente artificiale e protetto e la grande complessità dell'ambiente alpino.

Luca Biagini, geologo e guida alpina, partendo dalla propria esperienza di cittadino che diventa professionista della montagna a tempo pieno, propone la sua visione della "palestra del futuro" quale luogo d'incontro delle due anime: una più sportiva ed una più culturale esplorativa. La sala indoor diviene così il centro di aggregazione dove si confrontano tra loro visioni non per forza in contrasto. Ponte tra la città e la montagna, tra azione e contemplazione, luogo privilegiato della diffusione dei saperi relativi all'andare in montagna.

Stefano Rigoni, racconta come in pochi mesi, grazie a una progettazione mirata e a una gestione attenta del cantiere e alla competenza delle maestranze (bulgare) è stato possibile realizzare la grande struttura di Rockspot. Un ripieglio degli aspetti tecnico realizzativi, dalla migliore scelta impiantistica alle scelte compositive e distributive. Positivo inoltre il rapporto con l'amministrazione di Pero che ha facilitato la realizzazione di una struttura in grado di contribuire alla riqualificazione di un quartiere a rischio di degrado.

per maggiori informazioni: culturale.caimilano@gmail.com

Cai de Montello
 Vinea S.P.A. Vercelli

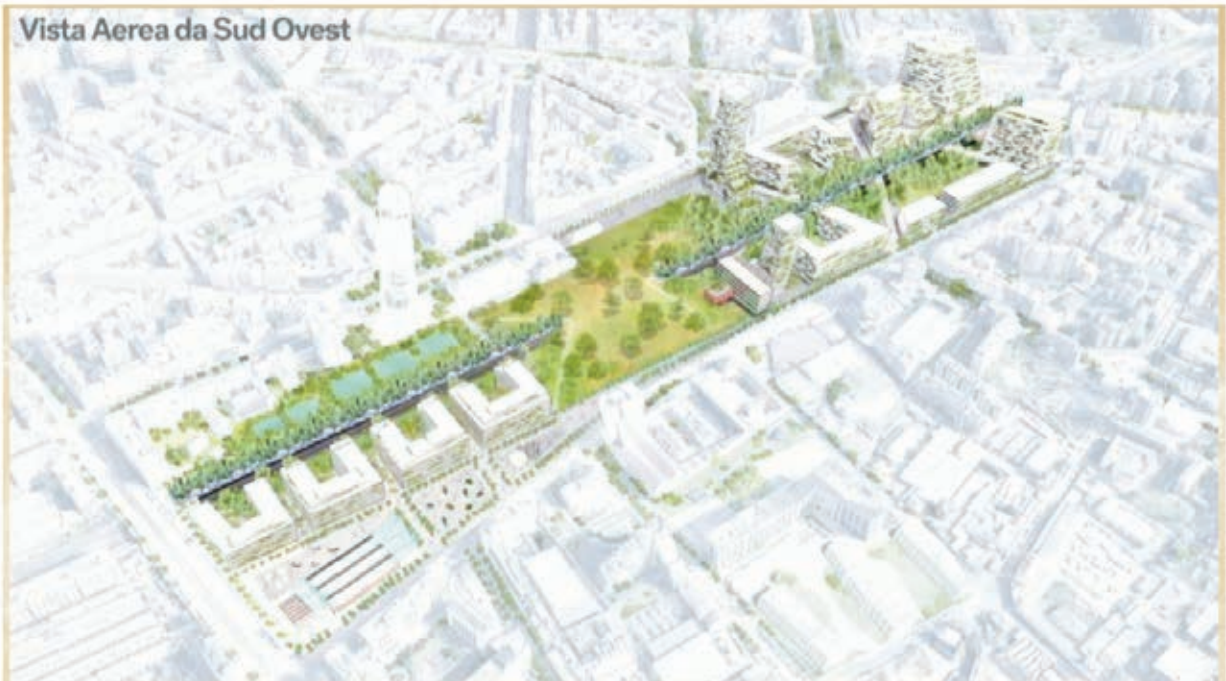
IL BOSCOASSO

2021 un'altra possibilità



2021 un'altra possibilità

Vista Aerea da Sud Ovest



PRAGA


SCALO DI
PORTA ROMANA

2021 un'altra possibilità



SCALO DI PORTA ROMANA

MASTERPLAN

CONSULTAZIONE PUBBLICA

CONTATTI

MEDIA

[Parco Romana](#)

[Progettisti](#)

[Gallery](#)

RESILIENZA ECONOMICA

"Parco Romana" integra un approccio progettuale basato sulla programmazione temporale e una valutazione continua del ciclo di vita. Ogni singola fase dell'implementazione del Masterplan crea valore per i residenti, i visitatori e tutti gli stakeholder coinvolti. Le differenti comunità presenti e le varie tipologie di edifici si incontrano, implementando i modelli di co-living e coworking emergenti. Nuovi stili di vita e strategie di mobilità si integrano con le piattaforme di condivisione digitale e l'ambiente urbano.

Inoltre, il Digital Twin del Masterplan – cioè il suo "gemello digitale", una replica virtuale dello sviluppo fisico del piano – integra il modello di business per ottimizzare una serie più ampia di fattori economici, sociali, culturali e ambientali durante tutto il ciclo di vita del progetto. Grazie a una progettazione integrata, alla prefabbricazione, alla modularità e all'enfasi su strategie progressive in materia di energia, acqua e riduzione delle emissioni, lo sviluppo dello Scalo di Porta Romana stabilisce nuovi parametri di riferimento per la resilienza economica e i fattori di sostenibilità ESG (Environment, Social, Governance).



Oggetto: Osservazioni per consultazione pubblica - Scalo Porta Romana
Data: martedì 13 aprile 2021 23:47:02 Ora legale dell'Europa centrale
Da: Roberta Proserpio
A: consultazione@scaloportaromana.com
CC: Davide Airoidi
Allegati: Osservazioni_Masterplan_ProserpioAiroidi.pdf

Buonasera,

siamo residenti in zona 4 al confine con lo scalo di Porta Romana e abbiamo seguito gli incontri di condivisione del masterplan con la cittadinanza.

Riportiamo le nostre osservazioni finali nel documento allegato. Ringraziamo per l'attenzione e l'opportunità.

In bocca al lupo per lo sviluppo del progetto,

Roberta Proserpio e Davide Airoidi

P.S. A proposito di manutenzione delle aree a verde vorremmo segnalare che la manutenzione in piazza Olivetti è stata fatta solo lo scorso sabato 10 aprile (a seguito della segnalazione di una cittadina all'incontro con il Municipio 5 del 07/04?) e non è stata svolta a regola d'arte: prato tagliato in modo irregolare, cespugli potati in ritardo e male, piante morte e non sostituite, taglio del "canneto" a primavera inoltrata, rifiuti non raccolti. E' un peccato vista la bellezza della piazza!

OSSERVAZIONI SUL MASTERPLAN – Roberta Proserpio, Davide Airoidi

PARCO/AREA A VERDE

PARCO CENTRALE

- Importante che l'area verde principale abbia una forte impronta legata allo “stare (sostare, rilassarsi) in natura”, come contraltare della zona più dinamica, “di percorrenza” del Distretto Lodi.
- Parco centrale il meno frammentato e il più naturale possibile (no intreccio di sentieri artificiali e no aree attrezzate in genere (da prevedere preferibilmente presso le piazze pubbliche).
- Prevedere alberi per ombra e frescura nelle afose estati milanesi.

ECO ZONE

- Interessante l'eco zone + zona umida che fiancheggia i binari: al momento non si tratta però di un vero corridoio ecologico in quanto non unisce due aree a valenza ecologica (via Ripamonti e Corso Lodi non lo sono). Il progetto prevede interventi di congiungimento ad altre aree verdi?
- Importante prevedere manutenzione seria da area naturalistica e non da giardinetti comunali.
- Se la zona umida verrà colonizzata da specie animali non dovrà essere disturbata da attività umane (no pista pattinaggio), soprattutto in primavera; occorrerà prevedere barriere per evitare l'attraversamento dei binari da parte degli animali, prevedere invece per il loro attraversamento dei sottopassi come diffusi in nord Europa.

FORESTA SOSPESA

- Affascinante, ma è a tutti gli effetti un grande vaso con alberi. Valutare approfonditamente l'effettiva possibilità di crescita in salute di alberi in queste condizioni al fine di centrare l'obiettivo di realizzazione di un vero “bosco urbano”. Milano è piena di giardini pubblici dove l'irrigazione non funziona e gli alberi muoiono nonostante siano in terra.
- Se la foresta sospesa non dovesse essere fattibile valutare:
 - una soluzione di ferrovia in trincea creando dei riporti di terra intorno alla ferrovia, per attenuare il rumore del treno;
 - l'aumento della pendenza dell'area centrale a parco e una maggiore piantumazione di alberi in questa zona (l'aumento della pendenza consentirebbe di avere più terreno per lo sviluppo di alberi più grandi e sani – maggiore ombra nei mesi caldi).

ALTRO

- Prevedere una cintura verde ad alberi e arbusti lungo il perimetro dell'area, in particolare in corrispondenza degli edifici, con funzione antirumore e per migliorare la permeabilità fra il parco e i quartieri adiacenti. Esiste un progetto di Ersaf/Regione Lombardia sul verde di viale Fulvio Testi con tipologie di arbusti/alberi da considerare e tipologia di impianto a seconda dell'obiettivo (contenere gli inquinanti o disperderli)
https://inlinea.cittametropolitana.mi.it/newsletter/doc/Prima_Presentazione_via_Fulvio_Testi.pdf
- Prevedere superfici con “pavimentazioni” permeabili, no materiali sintetici.
- Prevedere sin d'ora una manutenzione di qualità e attenta ai cicli naturali.

MOBILITA'

- No mezzi a motore a scoppio all'interno dell'area.

- No mezzi veloci, no navette interne all'area (esistono i mezzi di trasporto pubblico su viale Isonzo e via Brembo).
- Prevedere percorsi differenziati fra pedoni e altra mobilità (biciclette, monopattini).

IMPIANTO GENERALE

- Preservare il più possibile il cannocchiale visivo verso il tramonto perché storico e raro in città! Valutare anche la possibilità di predisporre un punto di osservazione alto a libero accesso/spazio pubblico.
- Studiare altezze e disposizioni degli edifici per massimizzare la fruizione della luce naturale e le visuali libere da ostacoli, sia per gli edifici del nuovo scalo sia per quelli che affacciano su di esso (no effetto edifici a ferro di cavallo di via Maria Grazia Cutuli – zona Rubattino).
- Impianto degli edifici: trovare un'alternativa al modello a ferro di cavallo in particolare per gli edifici a sud della ferrovia, in quanto
 - essendo orientati verso nord la luce del sole non avrebbe accesso né alla corte centrale né agli appartamenti che vi si affacciano;
 - creano una barriera verso i quartieri circostanti (viale Isonzo/Via Brembo).
- Rivedere la distribuzione delle residenze: le residenze ad edilizia convenzionata hanno le posizioni peggiori, soprattutto la residenza ad edilizia convenzionata attualmente posizionata su viale Ripamonti.
- Non ci sembra una soluzione valida inserire due studentati fra due residenze. Si potrebbero lasciare i due studentati all'estremità ovest e le residenze in posizione più tranquilla verso l'interno.
- Valutare la riduzione dell'area ad uso uffici e commerciale, a favore dell'aumento dell'area verde
- Bella l'idea del distretto Lodi a est e i piani terra ad uso servizi – commerciale, ma evitare interi edifici con questa funzione anche per preservare le attività di vicinato già presenti nei quartieri (già presenti nell'area 2 Esselunga e Centro Commerciale Ipercoop Piazza Lodi).
- Prevedere copertura invernale di alcuni impianti sportivi a nord della ferrovia, così da destinare parte degli edifici industriali storici a spazio di aggregazione sociale/culturale di cui c'è forte necessità in città.
- Integrare il progetto con quello della torre di A2A, in particolare per gli accessi.
- Prevedere soluzione antirumore verso cavalcavia di Viale Ripamonti.

Oggetto: Alcune note e indicazioni sul MasterPlan

Data: mercoledì 14 aprile 2021 00:18:39 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Giovanni Contri

A: consultazione@scaloportaromana.com

Allegati: Azione Mun5 - Proposte sul Masterplan Parco Romana.pdf

Buongiorno,

Sono un cittadino del Municipio 5; abito nelle vicinanze e sto seguendo con molto interesse lo sviluppo di questo intervento, che cambierà per i prossimi decenni il volto di questa parte di Milano.

Con una ventina di concittadini del circondario, di diversa estrazione professionale, abbiamo seguito l'evoluzione del bando prima, e dal 6 Aprile la presentazione del Masterplan durante le sessioni aperte alla cittadinanza. Ci siamo poi "virtualmente riuniti" per delle serate, analizzando i documenti disponibili (dal sito FSSistemiurbani) e cercando di ragionare nella prospettiva di evoluzione della zona "municipio 5".

Ci permettiamo di allegare un documento sintetico delle considerazioni emerse, sperando che possano essere prese in considerazione nella prospettiva di un maggior successo per il Progetto Scalo Romana e di una contestuale migliore integrazione e valorizzazione della zona in cui si va ad inserire.

Cordiali saluti

Giovanni Contri

Sintesi Municipio 5 sul Masterplan Parco Romana

Il MasterPlan del Parco Romana ci è apparso di grande interesse e qualità ed abbiamo apprezzato molto positivamente gli elementi che contiene. Equilibrato nella composizione abitativa ad uso calmierato e studentesco vs quelli di maggior pregio vs uffici. Ragionevole nella allocazione del verde e nei nuovi spazi sportivi all'aperto. Ben connesso ed integrato alla zona Lodi e lungo la dorsale orientale. Fondamentale l'obiettivo dichiarato ed esplicito di essere l'intervento di "ricucitura" tra le aree in fase di sviluppo a sud e il centro cittadino a nord, come pure tra le parti ad est e a ovest della città, dopo decenni di separazione.

D'altra parte, dalla materiali disponibili e dai chiarimenti ottenuti nel corso degli incontri organizzati (che sono stati certamente positivi ed efficaci) manca la percezione di un'effettiva integrazione con le zone limitrofe.

La progettazione di questa importante iniziativa, che trasformerà in modo determinante e permanente la zona sud di Milano, deve tener conto sin dagli inizi sia dell'impatto e del carico che la stessa apporta nella zona, sia del contesto in cui si pone.

Contesto

Nei prossimi 2/3 anni nelle immediate adiacenze dello Scalo saranno terminati nuovi studentati (Hines) per ca 1.500 posti, recuperate a residenze volumetriche da tempo abbandonate (Antegnati/Amidani) per ca 1.000 appartamenti, completati gli sviluppi industriali/uffici in corso (Symbiosis / Fastweb / IFOM / ICS / Talent Garden / Smart City Lab) che attireranno nella zona migliaia di nuovi lavoratori.

Questo forte sviluppo insiste in una delle aree della città notoriamente già ora tra le più trafficate e la meno coperta da mezzi di trasporto veloci: tolta appunto la MM3 sull'asse sud-est di C.so Lodi, non esistono altre linee metropolitane che raccolgano il traffico locale o proveniente da sud. La discussa linea MM6 prevista dal PUMS 2010, ad oggi sembra abbandonata. Rimane la circle-line ferroviaria in corso di realizzazione che però ha una funzione e una direttrice differente e in parte già indirizzata dalla 90/91.

Di nuovo questa crescita importante deve tener conto e convivere in una zona a forte concentrazione studentesca/scolastica (Bocconi; IED; NABA; complessi asili/elementari/medie Barozzi, Giulio Romano, Candia, Grossi; Istituti Agnesi e Feltrinelli) che ad oggi non beneficia di alcun sistema alternativo e "dolce" di mobilità e interconnessione.

Da ultimo questo MasterPlan deve tener conto ed integrarsi con un altro progetto in fase di avvio proprio lungo il suo perimetro: la sistemazione di P.za Trento, l'interconnessione con Via Crema verso il centro e l'intervento di A2A all'interno dello Scalo stesso.

E' pertanto fondamentale che il MasterPlan non si concentri solo all'interno del perimetro dello Scalo, ma allarghi l'analisi d'impatto sugli effetti che questo grande sviluppo di natura abitativa, terziaria, infrastrutturale e di verde pubblico avrà su questa parte della città, e indirizzi di conseguenza la progettazione delle opere (di concerto con il Comune di Milano).

Rischio

Il rischio evidente è lo sviluppo di un'area certamente di alto valore per i residenti, ma racchiusa in se stessa, sconnessa e non fruibile dai cittadini delle zone confinanti, se non addirittura impattante in modo negativo sul contesto in cui si sviluppa.

Proposte

Ci permettiamo di segnalare le seguenti aree di intervento fondamentali per uno sviluppo di successo del Parco, in maniera armonica e integrata con la città ed in linea con gli obiettivi enunciati. Siamo consci che alcuni item non siano evidentemente di competenza del MasterPlan in senso stretto, ma siamo altrettanto convinti che, se non indirizzati adeguatamente, comprometteranno sia la valorizzazione dell'investimento sia gli obiettivi di "ricucitura".

1. Modifica dell'attuale PUMS per prevedere la realizzazione della Linea MM6 o alternativamente la diramazione delle linee MM2 o MM3 a copertura delle zone SUD di Milano entro la fine dei lavori prevista per il 2028/30, oltre al potenziamento delle linee esistenti. La proiezione sul traffico attuale dei carichi attesi comporterà una situazione viabilistica non sostenibile.
2. Realizzazione delle interconnessioni ciclabili: (1) Interne: ad oggi sono previsti solo 1,5 km solo nord-sud e nulla est-ovest da Ripamonti a Lodi; (2) in direzione Centro Storico per realizzare il collegamento "in 10min" come previsto dal masterplan stesso e oggi non esistente; (3) con le zone adiacenti in particolare in direzione Ripamonti/Parco delle Memorie Industriali. E' uno degli elementi chiave per la vera sostenibilità del Progetto.
3. Integrazione con il Progetto di sistemazione di P.za Trento/A2A e di collegamento con Via Crema/quartieri centrali, risolvendo l'attraversamento critico su V.le Isonzo. Trasformazioni recenti di aree importanti come Porta Nuova hanno visto il proprio successo basato nella possibilità del cittadino di muoversi senza dover attraversare importanti assi stradali grazie a soluzioni tipo passerelle sopraelevate e sottopassi. Attraversamenti a raso su assi ancora più ampi/complessi, sebbene economici, non possono dare risultati confrontabili.
4. Aumento del numero di parcheggi interni privati+pubblici (1900+500), sottodimensionato rispetto al numero dei nuovi residenti/uffici, tenendo conto non solo del numero di residenti/lavoratori dell'area ma anche di coloro che vorranno fruire dei servizi e del parco.
5. Adeguamento delle strutture scolastiche per servire il maggior numero di abitanti. Riteniamo che tale necessità possa essere coperta principalmente tramite il potenziamento dell'offerta e il collegamento con gli attuali plessi scolastici della zona al fine di implementare l'interscambio, anche di natura socio-culturale, con le aree limitrofe.

Oggetto: galleria del treno e Fondazione Prada

Data: mercoledì 14 aprile 2021 03:01:37 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Benedetto di Salle

A: consultazione@scaloportaromana.com

Allegati: Diapositiva3.JPG, Diapositiva1.JPG, Diapositiva6.JPG, Diapositiva2.JPG, Diapositiva4.JPG, Diapositiva7.JPG, Diapositiva8.JPG, Diapositiva5.JPG

Non sono architetto/ingegnere/artista. Al massimo sono un entusiasta fruitore della Fondazione Prada. Per questo vorrei condividere con voi una riflessione/proposta/provocazione.

=====

Tra i punti di forza del masterplan si cita il paesaggio che si potrà vedere dal treno sotto la Foresta Sospesa.

Non si dice nulla, invece, a proposito della galleria sotto il Campo Selvatico. L'unica cosa certa è che la galleria impedirà la vista della Fondazione Prada.

E allora perché non trasformare la Galleria in un pezzo della Fondazione?

In fondo, se si è trasformata la distilleria storica in una "Casa degli Spiriti", perché non si può trasformare un tunnel ferroviario in una "Galleria d'arte"?

Premetto che non conosco nulla in materia di leggi su treni e gallerie, ma cosa vieta di avere uno spazio illuminato, decorato e visibile dal treno?

Le tavole del masterplan presentano due diverse sezioni per la galleria.

Una è molto stretta, l'altra più larga.

Se non è un problema, si può pensare di allargare la galleria così da aumentare la distanza tra le pareti e i finestrini? (ovviamente, la vista migliore si avrà dal finestrino che guarda verso il binario vuoto adiacente e la parete opposta al senso di marcia).

Trattandosi di un progetto legato alla Fondazione ho pensato a una serie di spunti di riflessione (che presentano diversi gradi di complessità/fattibilità/costo e che fanno dal semplice decoro alla trasformazione del tunnel in una vera e propria installazione artistica):

1) I MATERIALI della fondazione >>> foglia d'oro, schiuma di alluminio, rete metallica, specchio, plastica traslucida;

2) LE FORME della fondazione>>> i cerchi, gli spigoli, le linee spezzate;

3) LE OPERE della fondazione>>> il Processo Grottesco prima di tutte, ma anche la carta da parati di Robert Gober nella casa degli spiriti, o i funghi di Carsten Höller;

4) SUPERFICI MILANESI >>> gli affreschi di Leonardo per la sala delle Asse, le volte del Duomo, i Mattoni della Ca' Granda;

5) LE STAZIONI >>> volte "movimentate" come nel passante ferroviario a Repubblica e Porta Venezia, oppure nella stazione Mediopadana di Calatrava, ma anche una "citazione" della Stazione Centrale come quella della Galleria Vittorio Emanuele fatta da Wes Anderson nel Bar Luce;

6) LE GROTTI >>> una riproduzione delle grotte lombarde (Remeron, Rescia, etc), una citazione di luoghi storici (Lascaux, Altamira...) o uno spazio completamente inventato (come la stazione Raadhuset della metropolitana di Stoccolma);

7) STREET ART >>> una grande installazione dipinta a carattere permanente (es: Keith Haring a Pisa) o temporanea (es: Ortica Noodles, Cristian Sonda, Millo, solo per citare quelli già presenti in città) che tenga delle specificità dello spazio e dei modi di fruizione;

8) ALTRO >>> superfici piastrellate (in questi casi si cita sempre Gaudi), pareti led (come nella sala del paesaggio italiano all'Expo), giochi di luce (in fondo costano poco), verde artificiale (a prosecuzione del verde esterno), una qualche forma di impacchettamento alla Christo...

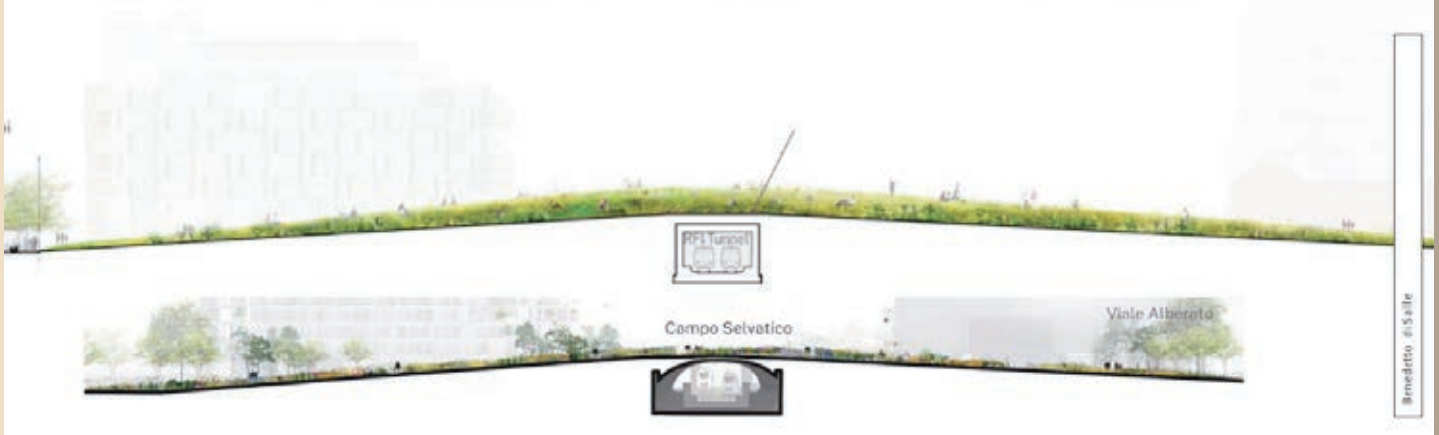
Nel dubbio di non essermi spiegato bene, ho provato a dare una "forma visiva" a questa idea.

Grazie per l'attenzione. Buon lavoro.

Benedetto di Salle

CAMPO SELVATICO >>> FONDAZIONE PRADA: the train gallery

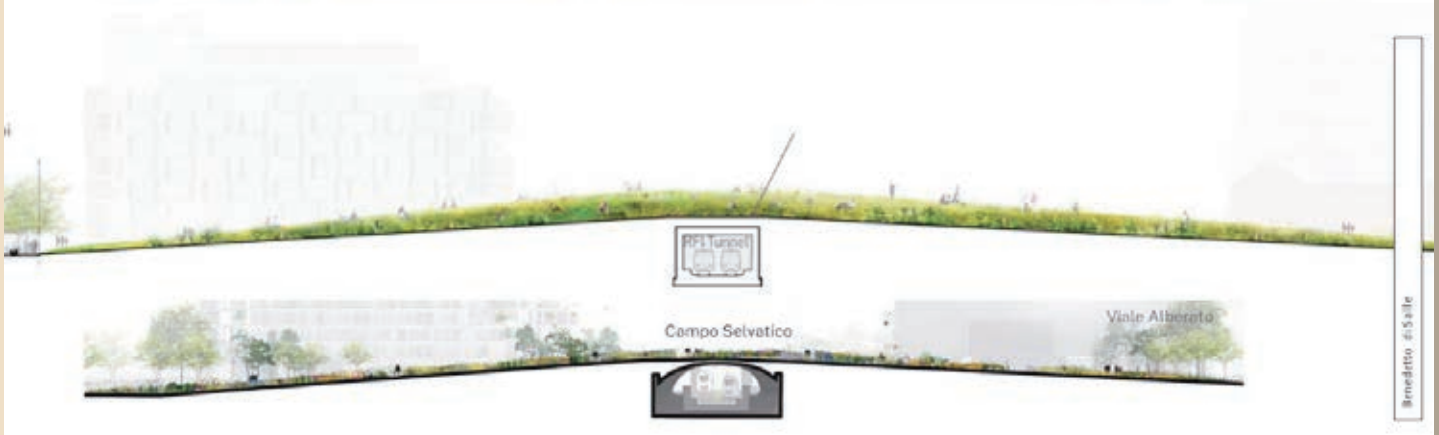
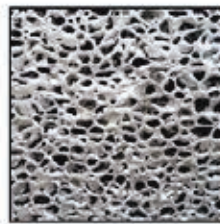
possibili riferimenti >>> Fondazione Prada >>> OPERE



Benedetto di S.alle

CAMPO SELVATICO >>> FONDAZIONE PRADA: the train gallery

possibili riferimenti >>> Fondazione Prada >>> MATERIALI

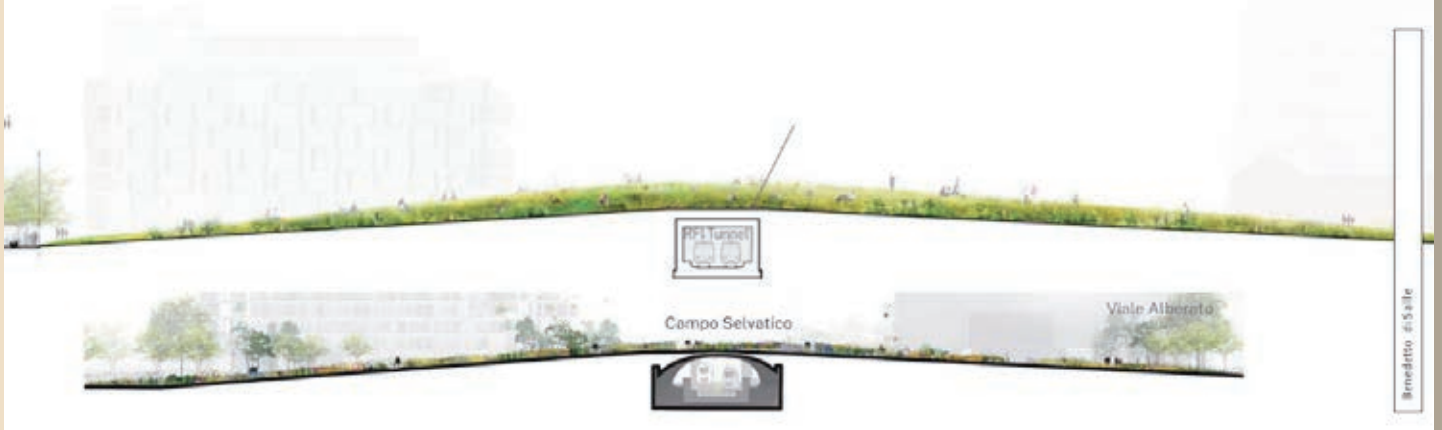


Benedetto di S.alle

CAMPO SELVATICO >>> FONDAZIONE PRADA: the train gallery

>> 6/8

possibili riferimenti >>> GROTTA | lombarde | storiche | artificiali |

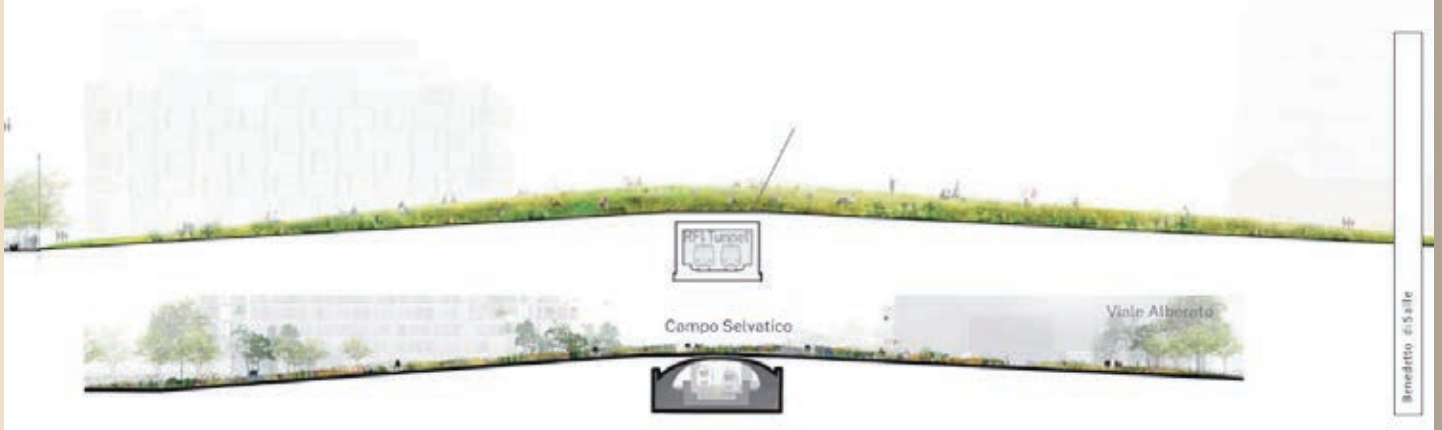


Benedetto di Sale

CAMPO SELVATICO >>> FONDAZIONE PRADA: the train gallery

>> 2/8

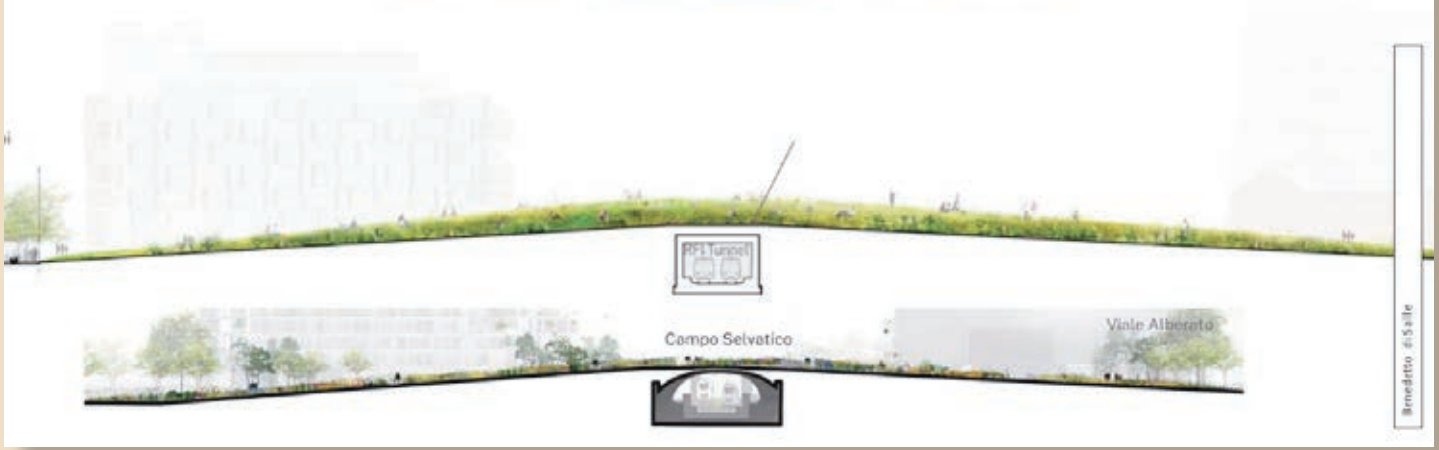
possibili riferimenti >>> Fondazione Prada >>> FORME



Benedetto di Sale

CAMPO SELVATICO >>> FONDAZIONE PRADA: the train gallery

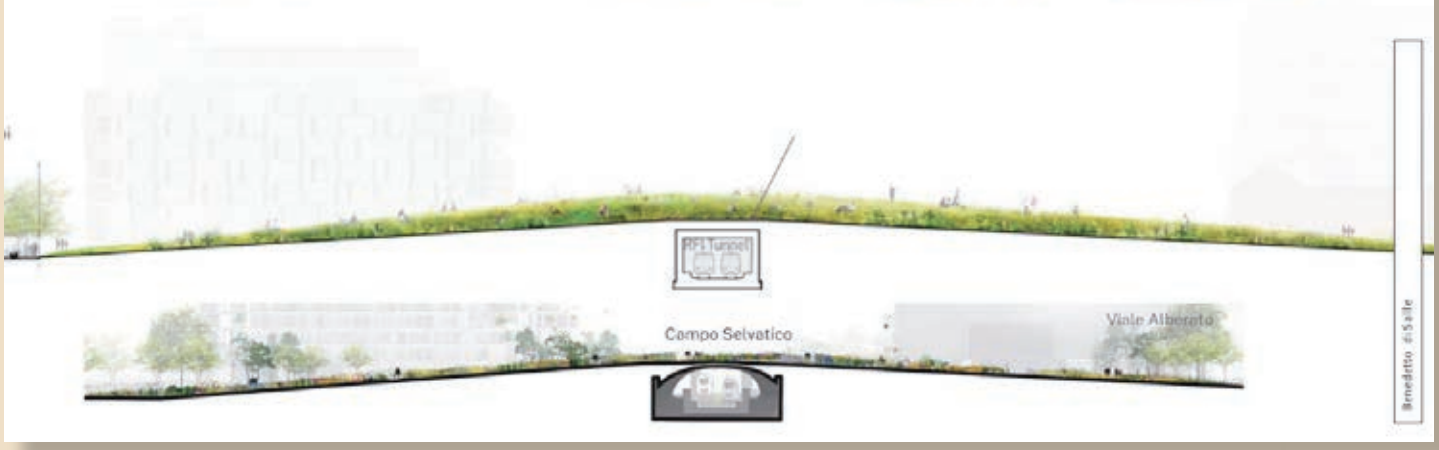
possibili riferimenti >>> MILANO



Benedetto di Siale

CAMPO SELVATICO >>> FONDAZIONE PRADA: the train gallery

possibili riferimenti >>> STREET ART | permanente | a rotazione |

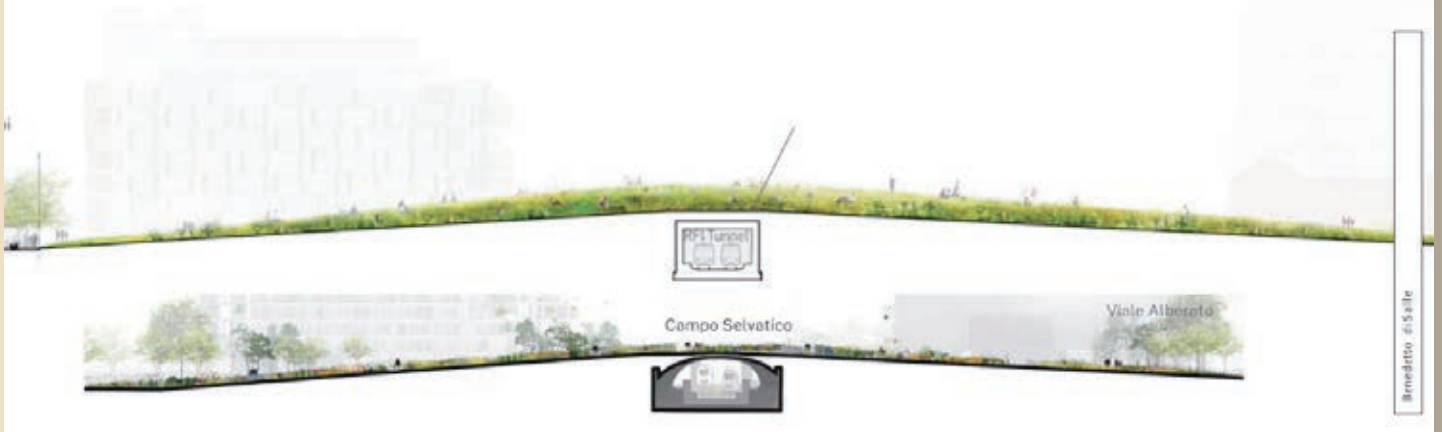


Benedetto di Siale

CAMPO SELVATICO >>> FONDAZIONE PRADA: the train gallery

>> 8/8

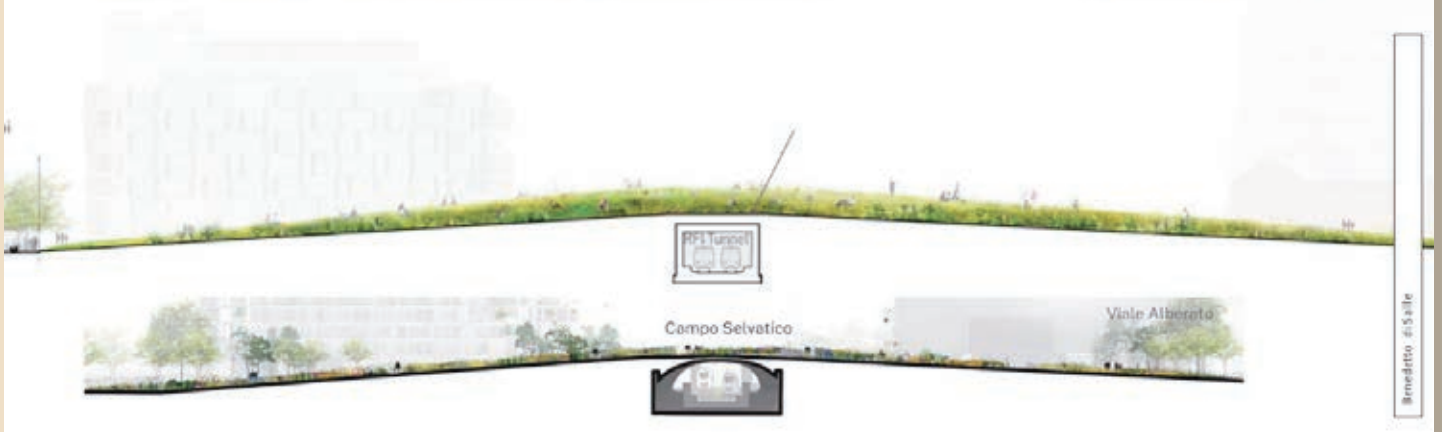
possibili riferimenti >>> ALTRO



CAMPO SELVATICO >>> FONDAZIONE PRADA: the train gallery

>> 5/8

possibili riferimenti >>> STAZIONI



Oggetto: Verbali seduta comitato

Data: mercoledì 14 aprile 2021 08:04:56 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Samuele Menasce

A: consultazione@scaloportaromana.com

Allegati: Raccolta firme via Crema_v3.pdf, verbale comitato.docx

All'attenzione dott.ssa Peverelli

In attachment i il verbale della seduta del Comitato (12 marzo) e della deliberazione della seduta del 11 aprile relativa alla raccolta firme per la riqualificazione di via Crema e piazza Trento da oggi operativo. La prego di informare il "parterre des roi" dei Progettisti. Speriamo sia utile per il vostro lavoro .

Cordiali saluti

Samuele Menasce

Coordinatore Comitato

P.S. il sito della nostra Associazione. "Quei del Tredesin.it"

RACCOLTA FIRME PER LA RIQUALIFICAZIONE DI VIA CREMA e PIAZZA TRENTO

In considerazione della futura realizzazione del quartier generale di A2A e del Villaggio Olimpico previsti nel *masterplan* Parco Romana, la zona di via Crema e piazza Trento sarà oggetto di importanti interventi di riqualificazione.

Dal punto di vista urbanistico, l'asse viario deve garantire una continuità tra il centro (delimitato dall'Arco di Porta Romana – piazza delle Medaglie d'oro) e la nuova area che sorgerà al di là di viale Isonzo. Tale continuità pone, quindi, via Crema al centro del progetto di riqualificazione, al fine di evitare che il nuovo polo possa presentarsi come una "cattedrale nel deserto" senza alcuna connessione con il tessuto urbano circostante.

Residenti ed esercizi commerciali chiedono pertanto all'Amministrazione Comunale (Sindaco di Milano, Assessore all'Urbanistica, Verde e Agricoltura, Presidente del Municipio 5) di considerare con maggior attenzione la centralità di via Crema nel progetto complessivo e di non limitare gli interventi a soli abbellimenti secondari.

L'occasione deve essere utilizzata per interventi più profondi e ambiziosi:

- **Pedonalizzazione di via Crema** (in forma e modi da definire, prevedendo opportuni orari di carico/scarico e la rivisitazione del mercato settimanale), al fine di consentire alla via di divenire un naturale "ponte" tra il centro e il nuovo polo, con sicuri benefici per le attività commerciali
- **Realizzazione di una nuova "piazza verde" nello slargo tra via Salmini, via Verona e via Crema**, idealmente estendibile all'ingresso di via San Rocco
- **Riqualificazione dello spazio antistante alla Chiesa** (attualmente adibito a parcheggio selvaggio e mercato del pesce a cielo aperto) **come sagrato della Chiesa di Sant'Andrea e parco urbano**
- **Recupero dei manufatti M.M. nella parte inferiore di via Crema e dei locali sotterranei di piazza Trento da adibire a parcheggio di auto e moto**
- **Realizzazione di una rotonda all'incrocio tra via Crema e via Piacenza / Giulio Romano** per facilitare i pedoni nella fruizione dell'intera via, fino al nuovo polo
- **Realizzazione di un attraversamento con passerella su viale Isonzo**, superando l'attuale idea di attraversamento a raso, come accesso principale Nord-Sud al parco, al Villaggio Olimpico e al quartier generale A2A
- **Posizionamento del Cavallo di Leonardo all'interno del Parco Romana.**

Cittadini residenti ed esercizi commerciali ritengono che si possa fare di più rispetto a quanto presentato nei progetti finora circolati e che l'occasione non vada sprecata per un rinnovamento profondo dell'asse Porta Romana – Crema – Trento – Scalo Romana.

Riunione piattaforma zoom del 12 marzo 2021 del Comitato

Connessi: Mauro Villa; Samuele Menasce; Ermanno Calcinati; Guido Maiocchi; Don Adriano; Simone Aibino; Fabio Ramella.

Invitati ma assenti: Ivan Sommariva; Franco Misuraca; Davide Maggi; Umberto Valdata, Beppe Bonetti; Andrea Lo Presti; Villa (architettura. Lavoro); Sergent Marceau.

O.d.G: Esame progetto. Riqualificazione piazza Trento via Crema e le iniziative da prendere.

Il coordinatore riassume le tappe:

1. Il Comitato per la riqualificazione di via Crema nasce nel 2014.
2. Presentazione progetto . ing. Calcinati e arch. Fabio Ramella in assemblea pubblica in Oratorio. Presenti l'Assessore Maran e il Presidente CdZ 5 Ughiano (settembre 2014)
3. CdZ 5 Delibera Dic 2014
4. Fiera del Tredezin. Raccolta adesioni al progetto. 420 firme per Sagrato e spazio antistante, luogo di incontri e aggregazione, recupero manufatto M.M via Crema per parcheggio e recupero interrato adibito a magazzino comunale piazza Trento. Rotatoria con eliminazione dei semafori all'incrocio Via Crema – via Piacenza – via G. Romano
5. Delibera Municipio 5 settembre 2020

L'ultimo documento considerato è il Documento Comune di Milano dell'Unità Attuazione Rigenerazione Urbana 23/02/2021: aggiornamento progettuale delle opere di riqualificazione.

Gli interventi si sono focalizzati in particolare su via Crema e Sagrato a seguito dei tre scenari proposti nel documento del Comune di Milano.

Dopo un'ampia discussione si è arrivati ad una sintesi che , per macro temi, si riassume

1. Sagrato piano inclinato dal gradino superiore al marciapiede del mercato del pesce. Spazio antistante la chiesa come luogo di incontri e aggregazioni (vedi foto 1930).

2. Pedonalizzazione Crema nord (Sabotino/G. Romano).

- a. Linea 62. Partenza corso Lodi direzione piazza Buoizzi.
- b. Messa in sicurezza bancarelle del mercato del venerdì.
- c. Slargo Salmini/Crema a verde
- d. Regolamento orari scarico/carico.

3. Recupero manufatto M. M per parcheggio auto/moto. Riqualificazione spazio sotterraneo adibito ora a deposito schede elettorali, destinazione Parcheggio autovetture.

E' emersa inoltre la necessità di approfondire il progetto anche a seguito della presenza settimanale del mercato. Inoltre è stata posta l'attenzione sul possibile prolungamento della 62 fino alla nuova Bocconi.

Si è anche posta la questione di valutare l'attraversamento pedonale a raso di Viale Isonzo. Pare molto suggestiva l'ipotesi di una passerella che "entri" nella torre A2a e sbuchi nel parco previsto sullo scalo di Porta Romana.

Dal verbale della seduta precedente del Comitato: la rotonda al posto dei semafori ang. Crema/Piacenza e il Cavallo di Leonardo sponsor permettendo.

In conclusione il Comitato propone di raccogliere adesioni dei residenti ed esercizi commerciali su quanto sopra.

Oggetto: CONSULTAZIONE PUBBLICA SU «PARCO ROMANA» | OSSERVAZIONI DI UNARETI S.P.A.

Data: mercoledì 14 aprile 2021 10:56:47 Ora legale dell'Europa centrale

Da: unareti@pec.unareti.it

A: consultazione@scaloportaromana.com, energiaclima@pec.comune.milano.it

Allegati: protocollo_1_0900000f810bd9ed.pdf

In allegato si trasmette lettera prot. n. 2021-UNR-002227-P del 14.4.2021. Cordiali saluti.

Oggetto: POSTA CERTIFICATA: CONSULTAZIONE PUBBLICA SU ̀PARCO ROMANÀ | OSSERVAZIONI DI UNARETI S.P.A.

Data: mercoledì 14 aprile 2021 10:56:51 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Per conto di: unareti@pec.unareti.it

A: consultazione@scaloportaromana.com, energiaclima@pec.comune.milano.it

Allegati: daticert.xml, postacert.eml

Messaggio di posta certificata

Il giorno 14/04/2021 alle ore 10:56:51 (+0200) il messaggio

"CONSULTAZIONE PUBBLICA SU ̀PARCO ROMANÀ | OSSERVAZIONI DI UNARETI S.P.A. " è stato inviato da

"unareti@pec.unareti.it"

indirizzato a:

energiaclima@pec.comune.milano.it consultazione@scaloportaromana.com

Il messaggio originale è incluso in allegato.

Identificativo messaggio: opec2941.20210414105651.29410.812.2.68@pec.aruba.it



Sede legale:
Via Lamarmora, 230
25124 Brescia

UNR/PAD/ASM / 0002 / 21/LC/mtg

2021-UNR-002227-P
14/04/2021

Spett.le
SCALO DI PORTA ROMANA

p.c.: Spett.le
DIREZIONE TRANSIZIONE AMBIENTALE
Area Energia e Clima
Piazza Duomo, 21
20121 MILANO MI

Inviata con mail a:
con mail PEC a:

consultazione@scaloportaromana.com
energiaclima@pec.comune.milano.it

CONSULTAZIONE PUBBLICA SU "PARCO ROMANA" | OSSERVAZIONI DI UNARETI S.P.A.

In relazione alla Consultazione Pubblica indetta per la raccolta di osservazioni sul Masterplan "Parco Romana" – vincitore del "Concorso internazionale per la redazione del Masterplan di rigenerazione dello Scalo di Porta Romana a Milano" – con l'obiettivo di dare seguito a quanto previsto dall'Accordo di Programma sugli Scali Ferroviari nel Comune di Milano, con la presente Unareti S.p.A., nella qualità di gestore dei servizi di distribuzione dell'energia elettrica e del gas naturale nel Comune di Milano, invia di seguito le proprie osservazioni affinché possano essere adeguatamente prese in esame dai progettisti nel percorso di redazione del Masterplan definitivo.

In particolare, in considerazione dell'importanza dell'intervento di riqualificazione urbanistica e di sviluppo di nuove volumetrie edificabili, in relazione ai nuovi fabbisogni energetici dell'area e alla necessità di un'adeguata pianificazione degli interventi di potenziamento delle reti gestite da parte di Unareti, si segnala la necessità di:

- avviare tempestivamente il confronto con Unareti S.p.A., per condividere le stime dei fabbisogni energetici dell'area "Scalo di Porta Romana" e l'evoluzione di questi nel tempo.
Da una stima preliminare condotta sulla base delle informazioni ad oggi disponibili e ricavabili dai documenti del masterplan è emerso un possibile fabbisogno elettrico complessivo del sito nell'ordine dei 35/40MW di potenza contrattuale in fornitura;
- prevedere nei progetti di riqualificazione dell'area idonei spazi per la realizzazione di Cabine Secondarie di trasformazione MT/BT in ottemperanza a quanto stabilito dalle Regole Tecniche di Connessione CEI 0-16 e CEI 0-21. A tal proposito dovrà essere prevista la realizzazione di almeno una cabina di trasformazione MT/BT per ciascun edificio (non si esclude la necessità di un numero di cabine superiore in base a quella che sarà la potenza elettrica richiesta in connessione) ubicata al piano terra e con accesso diretto da suolo pubblico. La connessione in Bassa Tensione è garantita solamente per richieste di forniture con potenza disponibile inferiore o uguale a 100kW. Ulteriori indicazioni saranno fornite in fase di richiesta di connessione;

Unareti S.p.A.

Sede legale:
Via Lamarmora, 230
25124 Brescia

T _ +39 030 3553.1
F _ +39 030 3553.204
M _ info@unareti.it
PEC _ unareti@pec.unareti.it
W _ www.unareti.it

Capitale Sociale_euro 965.250.000,00 iv. sola unica
CF | P.IVA | Reg. Imprese Brescia_12680450152
REA_505371
Società soggetta all'attività di direzione
e coordinamento di A2A S.p.A.



Sede legale:
Via Lammormore, 230
25124 Brescia

- individuare un'area per la possibile realizzazione di una nuova Cabina Primaria di superficie massima pari a 3.000 mq, come peraltro già segnalato da A2A S.p.A. nell'Allegato 2 alle "OSSERVAZIONI ALLA VARIANTE ADOTTATA AL P.G.T. AI SENSI ART. 13, COMMA 4, D.LGS. N. 12/2005" del 15/07/2019.
L'effettiva superficie necessaria sarà definita in base al layout di realizzazione;
- considerare che nell'area oggetto di intervento sono presenti due cunicoli che attraversano lo "Scalo di Porta Romana", nel quale sono posati cavi MT di proprietà Unareti S.p.A. da ricollocare, sempre in attraversamento al sedime ferroviario, in nuova struttura da realizzarsi mediante tecnologia NO_DIG.

Si segnala inoltre che, in ottemperanza a quanto stabilito dall'Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente (ARERA), la rete di distribuzione dall'anergia elettrica interna al sito dovrà essere realizzata, gestita e mantenuta da Unareti S.p.A. Non possono essere realizzate reti di distribuzione di tipo privato. L'eventuale realizzazione di comunità energetiche dovrà avvenire in ottemperanza alla normativa vigente.

Cordiali saluti.

Unareti S.p.A.
Asset Management
Luca Cavalletto

Oggetto: Re: galleria del treno e Fondazione Prada

Data: mercoledì 14 aprile 2021 11:10:59 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Benedetto di Salle

A: consultazione@scaloportaromana.com

Allegati: Diapositiva9.JPG, Diapositiva10.JPG

A integrazione della mail precedente.

In una versione molto estrema della galleria intesa come installazione/opera d'arte, allargandone la sezione, si potrebbe addirittura pensare a un tunnel/museo attraversato dal treno.

Sulla parete NORD, opportunamente illuminata, si potrebbero realizzare lunghi murali/graffiti (su pannelli rimovibili a futura memoria, o direttamente sul cemento, con il lavoro di ogni artista che copre o integra il lavoro precedente)

La parete SUD, potrebbe essere immersa nel buio, con dei semplici percorsi luminosi a terra e ospitare una passerella di osservazione destinata al pubblico (direttamente raccordata la Fondazione Prada da un percorso sotterraneo, oppure accessibile dalle estremità del tunnel ferroviario).

La sicurezza dei visitatori e delle opere sarebbe garantita dalla stessa rete metallica che verrà usata nella zona del parco). Si manterrebbero le vie di fuga attualmente previste dal progetto. Il passaggio del treno non presenta rischi in termini di qualità dell'aria, e sono già previsti interventi sui binari per la mitigazione del rumore.

Ancora grazie e di nuovo buon lavoro

Benedetto di Salle

CAMPO SELVATICO >>> FONDAZIONE PRADA: tunnel/museo

>> 1/2

binari + vie di fuga + reti di protezione + passerella per il pubblico + graffiti/murales

Lorenzini



Lorenzini



PANNELLI RIMOVIBILI COME BASE PER GRAFFITI/MURALES
(NON ACCESSIBILE - ILLUMINATO)

RETE METALLICA, COME NEL PARCO

Benedetto di S.alle

CAMPO SELVATICO >>> FONDAZIONE PRADA: tunnel/museo

>> 2/2

binari + vie di fuga + reti di protezione + passerella per il pubblico + graffiti/murales



(NON ACCESSIBILE - ILLUMINATO)

GRAFFITI/MURALES
fissi o su pannelli rimovibili



VIA

RETE METALLICA COME NEL PARCO

CORRIDOIO PER IL PUBBLICO

(BUIO - LUCI SEGNA-VIA)

UFFICI PRADA

FONDAZIONE PRADA

PERCORSO SOTTERRANEO

Benedetto di S.alle

Oggetto: Consultazione pubblica Parco Romana

Data: mercoledì 14 aprile 2021 11:45:58 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Caterina Venerio

A: consultazione@scaloportaromana.com

Buongiorno,

sono Caterina Venerio, residente in Corso Lodi.

Prima di tutto vorrei ringraziare per la possibilità data a tutti di esprimere il proprio parere in relazione al masterplan vincitore presentato il 31 Marzo scorso.

Sarò concisa nell'esprimere il mio giudizio:

- ho apprezzato molto l'idea di un parco sospeso sulla linea ferroviaria e credo che potrà essere il futuro elemento attrattivo per il quartiere. Mi auguro che si farà ricorso a tutti gli espedienti tecnici per poterlo realizzare.

- ritengo utile ed elegante anche l'idea di ripristinare i collegamenti nord-sud prolungando le strade che attualmente si interrompono sul perimetro del parco

- nutro, come altri cittadini hanno espresso durante l'incontro del 6 aprile, qualche perplessità sulla distribuzione dei blocchi uffici/residenziali: il masterplan preliminare prevede che siano disposti sul perimetro del nuovo distretto isolando di fatto tutto il parco dal resto del quartiere e privando i cittadini di una vista a cui sono abituati. Sostengo quindi alcuni suggerimenti avanzati da alcuni cittadini nella consultazione serale, ossia lo sviluppo in altezza degli edifici, eventualmente con un osservatorio e l'ubicazione degli stessi accanto all'area in cui verrà costruita la torre di A2A, in modo tale da delineare una nuova skyline per Milano (godibile dalla piazza sospesa).

Grazie ancora per l'opportunità.

In bocca al lupo.

Cordiali Saluti

Caterina Venerio

Oggetto: Suggerimenti aggiuntivi

Data: mercoledì 14 aprile 2021 15:32:48 Ora legale dell'Europa centrale

Da: PZ

A: consultazione@scaloportaromana.com

Buongiorno,

in riferimento all'importante progetto di riqualificazione dello Scalo Porta Romana, mi permetto di aggiungere ulteriori suggerimenti in un'ottica di "armonizzazione" di tutta la Via Ripamonti/Parco Agricolo Sud e precisamente:

- 1- rifacimento marciapiedi tutta via Ripamonti
- 2- regolamentazione dei parcheggi auto
- 3- riqualificazione area Capolinea 24
- 4- riqualificazione edifici dismessi zona via Amidani e dintorni
- 5- riqualificazione verde area pista ciclabile fino a IEO compreso "laghetto"

Sperando che tali suggerimenti vengano presi in considerazione, ringrazio e cordialmente saluto.

PZ

Oggetto: ACCESSI VERDI ALLA AREA SCALO ROMANA

Data: mercoledì 14 aprile 2021 15:53:25 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Giancarla Bergamaschi

A: consultazione@scaloportaromana.com

Nel Masterplan la zona "verde" è presente solo nella parte antistante Fondazione Prada Via Lorenzini / Isonzo con collina di passaggio da sud a nord e vice versa. Sarebbe opportuno predisporre alcuni corridoi verdi che si affacciano su Via Brembo est e sud / piazzale Lodi. Se la volumetria della area "costruita" deve essere mantenuta, perchè non alzare alcuni palazzi e liberare spazio al suolo per parco?

Il progetto del passaggio pedonale alberato sopra alla ferrovia è bello ma risulterà inevitabilmente una costruzione poco "verde" (non credo grandi alberi possano vivere in quel contesto). In Germania a Francoforte ho visto invece costruire passaggi per l'ingresso in Fiera sopra alla ferrovia.



Cordiali saluti

Giancarla Bergamaschi

Oggetto: Osservazioni e proposte sul Masterplan Scalo Romana

Data: mercoledì 14 aprile 2021 15:59:29 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Giovanna Gogliano

A: consultazione@scaloportaromana.com

Il masterplan del Parco Romana è di grande interesse e qualità ed ho apprezzato molto positivamente gli elementi che contiene. D'altra parte lo sviluppo di questa importante iniziativa, che trasformerà in modo determinante e permanente la zona sud di Milano, non può non tener conto sia dell'impatto e del carico che la stessa apporta nella zona (ca 10.000 persone), sia del contesto in cui si pone. Contesto Nei prossimi 2/3 anni nelle immediate adiacenze dello Scalo saranno terminati nuovi studentati (Hines) per ca 1.500 posti, recuperate a residenze volumetriche da tempo abbandonate (Antegnati/Amidani) per ca 1.000 appartamenti, completati gli sviluppi industriali/uffici in corso (Symbiosis / Fastweb / IFOM / ICS / Talent Garden / Smart City Lab) che attireranno nella zona ca 10.000 (?) lavoratori. Questo forte sviluppo insiste in una delle aree della città notoriamente meno coperte e servite da mezzi di trasporto veloci: tocca appunto la MM3 sull'asse sud-est di C.so Lodi, non esistono altre linee metropolitane che raccolgano il traffico locale o proveniente da sud. La discussa linea MM6 prevista dalla giunta Moratti e dal PUMS 2010, ad oggi sembra abbandonata. Rimane la circle-line ferroviaria in corso di realizzazione che però ha una funzione e una direttrice differente. Di nuovo questa crescita importante dovrà tener conto e convivere in una zona già a forte concentrazione studentesca/scolastica (Bocconi; IED; NABA; complessi asili/elementari/medie Barozzi, Giulio Romano, Candia, Grossi; Istituti Agnesi e Feltrinelli) che ad oggi non beneficiano di alcun sistema alternativo e "dolce" di mobilità e connessione. Questo MasterPlan deve inoltre tener conto ed integrarsi con altri progetti in fase di avvio proprio lungo il suo perimetro, quali la sistemazione di P.za Trento, l'interconnessione con Via Crema verso il centro e l'intervento di A2A, e lo sviluppo sul lato sud/Symbiosis.

E' pertanto prioritario che l'amministrazione cittadina si concentri sugli effetti che questo grande sviluppo di natura abitativa, terziaria, infrastrutturale e di verde pubblico avrà sulla città ed in particolare sulle aree limitrofe al sito, impiegando, pertanto, a questi scopi i fondi i rivenienti dagli oneri che percepirà.

Di seguito le aree di intervento fondamentali per uno sviluppo di successo del Parco, in maniera armonica e integrata con la città e in linea con gli obiettivi enunciati:

1. Modifica dell'attuale PUMS per prevedere la realizzazione della Linea MM6 o alternativamente la diramazione delle linee MM2 o MM3 a copertura delle zone SUD di Milano entro la fine dei lavori prevista per il 2028/30, oltre al potenziamento delle linee esistenti.
2. Realizzazione delle interconnessioni ciclabili: (1) Interne: ad oggi sono previsti solo 1,5 km solo nord-sud e nulla est-ovest da Ripamonti a Lodi; (2) in direzione Centro Storico per realizzare il collegamento "in 10min" come previsto dal masterplan stesso; (3) con le zone adiacenti in particolare in direzione Ripamonti/Parco delle Memorie Industriali.
3. Integrazione con il Progetto di sistemazione di P.za Trento/A2A e di integrazione con Via Crema/quartieri centrali, risolvendo l'attraversamento critico su V.le Isonzo.
4. Analisi dell'impatto dei nuovi flussi sulla viabilità dell'area, identificazione degli interventi e studio della nuova viabilità sul confine dello scalo (in particolare su Isonzo, Brembo).
5. Aumento del numero di parcheggi interni privati (1600/1900), sottodimensionato rispetto al numero dei nuovi residenti/uffici, e di quelli pubblici in modo da tener conto non solo del numero di nuovi fruitori dell'area (stimato in sede di presentazione del masterplan in 10.000 persone) ma anche di coloro che vorranno accedere al parco.
6. Realizzazione e/o potenziamento delle strutture scolastiche per adeguarle al maggior numero di abitanti. Tale necessità dovrà essere coperta principalmente tramite il potenziamento dell'offerta e il collegamento con gli attuali plessi scolastici della zona al fine di implementare l'interscambio, anche di natura socio-culturale, con le aree limitrofe.
7. Sviluppo di sinergie con le realtà commerciali delle zone vicine per esempio attraverso il ricollocamento di alcuni mercati rionali e/o del mercato Coldiretti (già ospitato nello Scalo) all'interno del Parco Romana.

Grazie

Cordiali saluti

--

Oggetto: POSTA CERTIFICATA: CONSULTAZIONE PUBBLICA SU ¿PARCO ROMANA¿
OSSERVAZIONI DI A2A CALORE & SERVIZI S.R.L.

Data: mercoledì 14 aprile 2021 16:12:35 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Per conto di: a2a.caloreservizi@pec.a2a.eu

A: consultazione@scaloportaromana.com

Allegati: daticert.xml, postacert.eml

Messaggio di posta certificata

Il giorno 14/04/2021 alle ore 16:12:35 (+0200) il messaggio
"CONSULTAZIONE PUBBLICA SU ¿PARCO ROMANA¿ OSSERVAZIONI DI A2A CALORE & SERVIZI S.R.L. " è stato
inviato da "a2a.caloreservizi@pec.a2a.eu"
indirizzato a:
energiaclima@pec.comune.milano.it consultazione@scaloportaromana.com

Il messaggio originale è incluso in allegato.
Identificativo messaggio: opec2941.20210414161235.04666.80.2.68@pec.aruba.it

Oggetto: CONSULTAZIONE PUBBLICA SU «PARCO ROMANA»
OSSERVAZIONI DI A2A CALORE & SERVIZI S.R.L.

Data: mercoledì 14 aprile 2021 16:12:33 Ora legale dell'Europa centrale

Da: a2a.caloreservizi@pec.a2a.eu

A: consultazione@scaloportaromana.com

Allegati: protocollo_1_0900000f810be431.pdf

In allegato si trasmette lettera prot. n. 2021-ACS-000810-P del 14.4.2021. Cordiali saluti.

Spett.le
SCALO DI PORTA ROMANA
consultazione@scaloportaromana.com

a p.s. Spett.le
DIREZIONE TRANSIZIONE AMBIENTALE
Area Energia e Clima
Piazza Duomo, 21
20121 – Milano (MI)

2021-ACS-000810-P
14/04/2021

PEC
energiaclima@pec.comune.milano.it

ACS/PAD/TLR/ 30 /2021/LR/mt

CONSULTAZIONE PUBBLICA SU "PARCO ROMANA" OSSERVAZIONI DI A2A CALORE & SERVIZI S.R.L.

In relazione alla Consultazione Pubblica indetta per la raccolta di osservazioni sul Masterplan "Parco Romana" – vincitore del "Concorso internazionale per la redazione del Masterplan di rigenerazione dello Scalo di Porta Romana a Milano" – con l'obiettivo di dare seguito a quanto previsto dall'Accordo di Programma sugli Scali Ferroviari nel Comune di Milano, con la presente A2A Calore & Servizi s.r.l., nella qualità di concessionaria in esclusiva dei servizi di teleriscaldamento e teleraffrescamento sull'intera circoscrizione del comune di Milano, invia di seguito le proprie osservazioni affinché possano essere adeguatamente prese in esame dai progettisti nel percorso di redazione del Masterplan definitivo e delle successive fasi progettuali.

Lo sviluppo del teleriscaldamento nel Comune di Milano pianificato dalla scrivente nel medio periodo prevede, lungo la direttrice che può sottendere anche le aree dello Scalo di Porta Romana, l'interconnessione dei sistemi di teleriscaldamento Milano Est e Milano Ovest, finalizzata all'efficientamento energetico e ambientale del servizio di produzione e distribuzione dell'energia termica nel suo complesso.

Inoltre, in adiacenza alle aree dello Scalo è prevista la realizzazione della nuova sede di A2A SPA, attualmente in corso di progettazione, i cui fabbisogni energetici per la climatizzazione degli ambienti saranno soddisfatti dall'integrazione del suddetto sviluppo del teleriscaldamento con nuovi impianti a pompe di calore geotermiche che utilizzeranno le acque di prima falda quale risorsa rinnovabile localmente disponibile.

Ciò detto, si osserva che:

- A2A Calore & Servizi s.r.l. si dichiara disponibile a valutare la fornitura di energia termica e frigorifera volta a soddisfare i fabbisogni delle nuove edificazioni previste dal progetto di rigenerazione dello Scalo di Porta Romana, anche nell'ottica di adottare la flessibilità

A2A Calore & Servizi S.r.l.

Sede legale:
Via Lamermore, 230
25124 Brescia
Tel. +39 030 35531
Fax +39 030 355304
PEC a2a.caloreservizi@pec.a2a.eu

Sede secondaria:
Via Caracciolo, 58 - 20155 Milano
Tel. +39 02 7720.1
Fax +39 02 7720.7691
E-mail info@a2a.eu
Web www.a2a.eu

Capitale Sociale euro 150.000.000,00 (i. soc. unico)
codice fiscale, partita IVA e numero di iscrizione
nel Registro Imprese di Brescia 10421210153
R.E.A. Brescia n. 502302
Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento
di A2A S.p.A.

necessaria per integrare le proprie attività e servizi con i criteri e gli obiettivi assunti dai progettisti nella definizione della strategia energetica dal nuovo Scalo di Porta Romana;

- per l'eventuale integrazione del teleriscaldamento e della geotermia A2A nel progetto dello Scalo di Porta Romana sarà opportuno individuare e rendere disponibile un'area compresa tra quelle di progetto, di dimensioni opportune dipendenti dal dimensionamento del fabbisogno di energia termica/frigorifera delle nuove utenze dello Scalo, da destinare agli impianti di interconnessione tra le reti di A2A Calore & Servizi esterne al sito con quelle di distribuzione dei vettori termici interne al sito, oltre che agli impianti accessori necessari.

Distinti saluti

Teleriscaldamento
Luca Rigori



Oggetto: portaromana

Data: mercoledì 14 aprile 2021 17:35:37 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Paola Xibilia

A: consultazione@scaloportaromana.com

Buongiorno

il progetto ovviamente è molto interessante.

Sottolineo la necessità di prevedere parcheggi interrati (per alleviare il carico della zona già in tensione) e di incrementare sensibilmente i mezzi di trasporto pubblico (la linea n.24 del tram al momento è sovraccarica) e il quartiere vigentino è in forte espansione demografica.

Perchè non pensate a corsie riservate al tram sulla intera via ripamonti (che in un futuro più green potrebbe essere chiusa al traffico e riservata ai soli mezzi pubblici e ad una vera ciclopedonale) ?

Sarebbe una svolta importante per la periferia sud

Cordiali saluti

Paola Xibilia

Oggetto: Progetto Scalo Romana - Museo dei Giardini Prada . Art District

Data: mercoledì 14 aprile 2021 18:17:02 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Paolo Biotti

A: consultazione@scaloportaromana.com

Buongiorno,

vi invio alcune idee in relazione al progetto di sviluppo Scalo Romana.

Non valorizzare tutta la zona come Art District sarebbe una follia, data la presenza del Museo Fondazione Prada oggi di già eccellenza di livello mondiale.

1. Il Parco a cui avete dato il nome SCALO ROMANA è totalmente poco affascinante, anche per gli stranieri oltre per valorizzare la zona. E' la base del marketing territoriale.

Dovrebbe chiamarsi "Giardini Prada", in cui Prada si impegna a mantenere il verde (esiste da molti anni con successo questa pratica comunale dalle aiuole ai giardini).

Il Parco dovrebbe essere riempito di Sculture anche di grandi dimensioni ed installazioni che cambiano, grazie alla Fondazione Prada che oggi nell'arte contemporanea è uno dei maggiori Musei del mondo.

Ciò coinvolgerebbe tutto il territorio e i quartieri circostanti che si sentono esclusi, dedicando la zona ad una precisa identità l'ART DISTRICT che si estende con iniziative di marketing a tutti i quartieri circostanti. Magari valorizzando il nome di molte vie con nomi di artisti storici milanesi del passato.

Spazi in quella zona di parchi aperti rischiano di portare a situazioni del vicinissimo Boschetto della Droga di Rogaredo.

2. La critica che non ci siano sufficienti spazi verdi di alcuni, può essere risolta collegando la zona (pista ciclabile e jogging, oltre che stradale rinnovata e segnalata) con il vicino PARCOSUD (a cui dare un nome più affascinante, il naming è fondamentale) che è un Parco enorme, poco conosciuto, così come il Cammino dei Monaci, ed è il parco più bello di tutta Milano anche per biodiversità con laboratori di biodiversità.

3. Nel Parco gli Orti non sono da fare, nel tempo sono fonte di degrado assoluto. Per far crescere cosa? verdure tra l'inquinamento dell'aria ?

4. I primi principi di sicurezza urbana, sono di non creare mai vegetazioni basse, e cespugli, perchè limitano la visione a distanza, perchè dentro si possono creare nascondigli di ogni tipo, dormirci, ci si può nascondere per aggredire persone e signore sole (pensiamo alla situazione di Parchi centrali come il Parco Sempione con spaccio a cielo aperto e signore che alle 5.30 di sera hanno paura ad attraversarlo con il cane (servizi di Brumotti lo hanno ben descritto in pieno giorno).

Anche solo pensare a c.d. foreste è una follia che porta in una zona vicino a Corvetto e Piazzale Gabrio Rosa (informatevi con la PS dello stato della sicurezza della zona) ad altissimi rischi di sicurezza.

Creare una zona umida ulteriore follia, in una zona dove le zanzare prosperano fin anche nei mesi invernali. La prossima tropicalizzazione porterà inoltre insetti che vivono nelle zone umide che possono divenire fonte di trasmissione di malattie e virus. Informatevi.

5. In nessun modo sono stati previsti progetti di vero light design della zona e del Parco. Quando i migliori light designer del mondo sono italiani.

6. le vicini stazioni di forze dell'ordine non si parla in nessun modo di una loro valorizzazione, rafforzamento e ampliamento.

7. Molti si lamentano delle eccessive costruzioni, ritengo che il problema sarebbe risolto andando maggiormente in altezza, con la costruzioni di veri grattacieli di abitazioni lusso che hanno valorizzato tutta la zona della Libreria degli Alberi, realizzata in parte dagli stessi attuali proprietari.

8. I treni, al contrario di quanto propalato sono interrabili, anche solo costruendo una galleria con tetto piano, ovvio i costi sono maggiori, ma in virtù delle olimpiadi i finanziamenti sono ampi e FS è in grado di realizzarli. Treni visibili creano un problema ad abitazioni di lusso non solo visivo, ma anche di inquinamento acustico per tutta la zona, e per la fauna che si insedierà nel parco. I treni nonostante i passaggi, premesso che ai 30 metri di distanza si può andare in decessa con FS, creano una insalvabile concentrazione tra i due lati e portano a criminalità e

istanza si può andare in deroga con noi, creano una insopportabile spaccatura tra i due lati e porteranno a criminalità e degrado. Devono essere coperti e ci sono vari modi per farlo al contrario di ciò che dite nei convegni. Informatevi.

9. Nonostante le falde sotterranee, deve esserci una linea della metro che per viale Bligny, Isonzo, e tutta via Ripamonti fino al golf di Opera (considerato il golf club di Milano). La fermata di Lodi è troppo lontana anche attraversando il Parco.

10. le indennità di zona non vengono valorizzate in nessun modo, pensiamo al Mulino della Vettabia, e a molti altri LUOGHI del cuore delle zona adiacenti.

Penso che nonostante l'enorme opportunità e la bellissima zona a 15 minuti a piedi da Piazza Duomo tra hotel a 5 stelle. sia lontanissimo dal progetto di sviluppo di Garibaldi, quando dovrebbe ampiamente superarlo sia per le Olimpiadi dove tutto il mondo la guarderà sia per il post olimpiadi che non garantisce infrastrutture di vera sicurezza.

Sperando di aver fatto cosa gradita, questa è l'unica occasione per rilanciare una zona di Milano ad alta popolazione, e vicinissima al centro di Milano che è nel degrado da troppi anni, e ha enormi potenzialità per tutti i quartieri vicini, potenzialità culturali, di risolvere problemi di palazzi abbandonati, di ordine pubblico, di sicurezza, di tutela dei cittadini.

Cordialità
Paolo Biotti

Oggetto: Consultazione pubblica Scalo Porta Romana

Data: mercoledì 14 aprile 2021 20:18:31 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Andrea Attolini

A: consultazione@scaloportaromana.com

Buongiorno,

Sono Andrea Attolini, sono laureato magistrale al Politecnico di Milano in Architettura e Disegno Urbano e attualmente sto frequentando un master in Progettazione Costruzione Gestione di Infrastrutture Sportive.

Non risiedo a Milano, ma la conosco molto bene in quanto la frequento per studio, lavoro e tempo libero, per questo motivo voglio dare il mio piccolo contributo mediante questa consultazione pubblica, che apprezzo molto. (Abito a Usmate Velate, in provincia di Monza Brianza, a 30 km da Milano)

Preso visione del Masterplan Vincitore, e trovando molto positive le soluzioni pensate dai progettisti (in particolare ho trovato molto interessante e ben congegnato il rapporto tra verde, spazi pubblici, edifici e ferrovia), vorrei soffermarmi su alcuni punti:

1-Circle Line Ferroviaria: Apprezzo molto la scelta di restaurare la storica stazione di Milano Porta Romana con miglioramento della connessione con la M3 (il percorso coperto previsto sarà un elemento a sé stante? O sarà integrato coi nuovi edifici?). Tuttavia secondo me sarebbe fondamentale sfruttare l'occasione delle Olimpiadi e dell'Accordo sugli Scali Ferroviari per realizzare un'ulteriore stazione/fermata sul lato opposto dello scalo, in corrispondenza di Via Ripamonti, così da servire meglio la parte del villaggio olimpico ed ottenere un utile interscambio col Tram, sarebbe a distanza di 1 km sia dalla stazione di Porta romana che dalla realizzanda Tibaldi, una distanza perfetta per i servizi ferroviari Suburbani, analogamente a quanto avviene nel passante ferroviario (secondo me per non modificare il masterplan, questa ulteriore stazione potrebbe essere costruita in modo speculare a quella esistente di Porta Romana, cioè ad ovest dell'asse di Via Ripamonti)

2-Edifici direzionali zona Corso Lodi: Apprezzo molto l'attenzione dei progettisti riguardante il progetto al suolo, con il sistema di piazze a livelli diversi per permettere un efficace superamento della ferrovia (soprattutto grazie anche alla presenza della prevista passerella verde sui binari, elemento che forse più mi ha colpito di tutto il progetto). Tuttavia secondo me per alcuni edifici si potrebbe redistribuire la cubatura disponibile in altezza creando così nuovi edifici a torre iconici e liberando spazio al suolo per allargare il parco.

Grazie per aver dato ai cittadini la possibilità di esprimere le proprie idee tramite questa consultazione pubblica

Buon lavoro

Cordiali Saluti

Andrea Attolini

Oggetto: Osservazioni al Master Plan

Data: mercoledì 14 aprile 2021 20:28:43 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Gabriele Candido

A: consultazione@scaloportaromana.com

Buonasera,

è la prima volta che partecipo ad una consultazione pubblica. Spero di coglierne la filosofia. Mi esprimo come privato cittadino residente in Zona 5. Ho assistito alla presentazione del vincitore ed alla successiva presentazione del Master Plan, nonché ho presenziato alla Commissione del Municipio 5.

Innanzitutto voglio esprimere il mio apprezzamento ai progettisti ed al developer, visti sia il contesto che i tempi molto stretti.

Premesso che la foresta sospesa la ritengo l'elemento cardine ed il collante dei contenuti del Master Plan vincitore e mi auguro **fortemente** che venga realizzata, seguono le mie osservazioni al Master Plan (per quanto ad oggi reso disponibile):

1. L'impressione è che gli edifici sul lato sud del Parco, tanto si aprono verso la foresta sospesa, tanto vadano a creare una specie di muro verso sud (via Brembo ma anche Giovanni Lorenzini) penalizzando lo stesso edificio storico che pare quasi messo in un angolino;
2. La zona dei campi sportivi la trovo fin troppo regolare, con poco movimento geometrico
3. Scarsa (quasi nulla) integrazione con il nascente piazzale di A2A, sembra quasi un'entità da evitare
4. Un ulteriore attraversamento sul lato ovest (magari in diagonale come sul lato est) lo vedrei bene
5. Si è parlato di aree umide, ma vedo poca acqua; per quanto sia un aspetto contraddittorio lo ritengo un elemento che dovrebbe caratterizzare Milano e quindi il Parco
6. Per quanto ci siano delle diagonali, vedo tutto sin troppo rettilineo e regolare; bisognerebbe dare un pò di movimento, specie alla zona Olimpica, edifici 1x E, 2x F e 1x D. Ricordo un pò nel concetto del punto 1: tanti troppi edifici allineati geometricamente sul viale Brembo/Lorenzini

A cui aggiungo (non so se rientri nel tema del Master Plan o meno):

- sarebbe bello destinare certi spazi a società operanti nel terzo settore, un elemento da sempre legante la città di Milano
- come è stato pensato un "foyer" di accesso dalla stazione M3 al Parco (angolo nord-est del Parco) sarebbe bello studiare delle soluzioni che si integrano con tutto il circondario; in particolare con il nuovo Largo Isarco, via Arc. Calabiana e via Benaco (magari realizzando nuovi ed innovativi spazi pubblici); per assurdo si potrebbe pedonalizzare tutta la via Brembo/Giovanni Lorenzini che, rispetto a Viale Ortles è frequentata assai poco dalle vetture
- Il già segnalato collegamento con la stazione FS; immaginando che l'area ad ovest sia l'ultima a prendere forma (essendo prioritario il villaggio olimpico) sarebbe il caso di studiare una "bella" soluzione di integrazione tra il Parco, la stazione FS e magari la stazione della gialla

Rispetto ad una richiesta di prevedere parcheggi per chi "non-della-zona" la trovo del tutto anacronistica. Ritengo che la città vada sempre maggiormente vissuta mediante una mobilità pubblica ed in sharing; sono infatti dell'idea che i parcheggi sono i generatori del traffico e vadano minimizzati.

Infine un'osservazione ai progettisti di Arup. Uso moltissimo la biciletta, e d'estate rientrando da Corso Lodi, quando imbocco via Brembo si percepisce immediatamente un calo di temperatura di almeno 3 gradi (è bestiale); sarà il dislivello, sarà il parco selvaggio attuale, tant'è faccio fatica ad immaginare che la soluzione progettuale del Master Plan prospetti una situazione migliorativa (da un punto di vista termico/estivo) rispetto a quella attuale come prospettato.

Saluti cordiali e buon lavoro a tutti i teams coinvolti,
Gabriele Candido

Oggetto: Osservazioni suggerimenti

Data: mercoledì 14 aprile 2021 23:14:40 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Elena Sironi

A: consultazione@scaloportaromana.com

La percentuale di verde previsto deve essere verde vero, verde funzionale e verde profondo che garantisca direttamente l'indice di permeabilità del suolo oltre alla funzione ecosistemica.

L'area ove sono progettati i "vasi sospesi" è di pertinenza dell'area operativa di Ferrovie e quindi non rientra del terreno venduto? Questa pseudo area verde quindi non contribuisce al calcolo della percentuale di verde prevista. Giusto?

L'area parco deve essere fruibile anche alla vista dall'esterno e non oscurata dalle edificazioni che lo circondano.

Occorre maggior attenzione per gli interessi della maggioranza dei milanesi che non risiederanno in quell'area di progetto. Il pre-masterplan presentato è introspettico e i milanesi meritano maggior rispetto.

Verificare se l'utilizzo e lo scarico delle acque di falda non abbiano ripercussione negative sull'ecosistema nelle aree agricole periurbane e nei parchi (vettabbia e portodimare) ove confluiranno (Vettabbia).

Gli standard urbanistici vengono rispettati anche considerando la popolazione fluttuante?

Qual è la superficie permeabile che resterà dopo l'intervento edilizio?

Qual è il parametro di riferimento in pgt?

Grazie

--

Elena Sironi

Oggetto: Perplexità riguardo la compresenza di tre percorsi paralleli (critica soprattutto sul lato est). Eco zone nord + Foresta sospesa + Eco zone sud.

Data: mercoledì 14 aprile 2021 23:56:09 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Alessandro Giglio

A: consultazione@scaloportaromana.com

Buonasera, credo che la eco zone rimarrebbe meglio gestita se diventasse di proprietà degli uffici, delle residenze, dell'incubator e degli stessi uffici Prada.

Mo riferiscop on particolare alla zona a est di Campo Tre percorsi paralleli mi sembrano una vera assurdità.

Semmai se è indispensabile avere un po'di ecozone all'interno dei nuovi isolati urbani create deiboschi di accesso in corrispondenza delle rampe.

Alessandro Giglio

Oggetto: Ossrvazioni Masterplan Scalo di Porta Romana

Data: giovedì 15 aprile 2021 00:01:12 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Federico Magni

A: consultazione@scaloportaromana.com

Buongiorno,

devo lamentare che oggi, 14 aprile, il questionario on line, benché sia indicato come data ultima il 14 aprile, in realtà è già chiuso, e non esiste possibilità di accedervi neppure utilizzando il link ricevuto via mail.

Vorrei comunque sottoporre alcune osservazioni morfologiche sul Masterplan vincitore.

1_ la chiusura dei fronti lungo corso Lodi e piazza Lodi non coglie affatto una caratteristica unica di questo luogo, e ben nota a chi vive o comunque frequenta questa zona: la visione aperta verso l'interno dello scalo che si può cogliere da lontano arrivando da viale Umbria, raggiungendo piazza Lodi. Proseguendo da piazza Lodi verso corso Lodi, percorrendo il ponte sulla ferrovia, la visione verso l'interno dello scalo diventa notevolmente ampia e profonda, oltre ad essere orientata verso il tramonto, effetto ben noto a chi percorre regolarmente questa percorso, e che rende la vista ancora più unica. Gli edifici A, B e parzialmente D escludono questo elemento visuale particolarmente caratteristico e pressoché unico in tutta la città, limitandosi a disegnare il mero prolungamento degli assi viari.

2_ la concentrazione delle volumetrie degli edifici A, B e C, certamente assecondano pienamente lo sfruttamento del valore fondiario, ma perdono di vista totalmente l'aspetto morfologico caratteristico che il tessuto urbanistico contermina fornisce ai margini dello scalo lungo viale Isonzo - piazza Lodi - corso Lodi come spiegato al punto 1.

3_ la tipologia a torre, o di edifici comunque sviluppati in altezza, sono totalmente avulsi dal contesto consolidato, e configurano, oltre a rendere incoerente e confuso lo sviluppo delle volumetrie sulle superfici disponibili alla edificazione, costituiscono un ostacolo alla fruizione anche visuale, grazie alle prospettive ampie, della configurazione urbanistica dell'area.

Distinti saluti

Federico Magni

Oggetto: Consultazione pubblica - masterplan Scalo Porta Romana

Data: giovedì 15 aprile 2021 02:37:17 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Cittadini Comitati

A: consultazione@scaloportaromana.com

La Rete dei Comitati della Città Metropolitana di Milano

esprime vivo rammarico per la consultazione dei cittadini compressa in soli 14 giorni, cosa che di fatto ha reso impossibile un approfondito esame della documentazione.

Chiede e ritiene necessario che venga messo a disposizione un adeguato periodo aggiuntivo per potersi esprimere in modo informato sul masterplan dello Scalo Porta Romana.

Distinti saluti

Rete dei Comitati della Città Metropolitana di Milano

Elenco comitati aderenti aggiornato al 15/4/2021

*Associazione Amici Parco Nord,
Associazione Parco Piazza d'Armi - Le Giardiniere,
Azioniamo,
Baiamonti Verde Comune,
Che ne sarà di Città Studi,
Cittadini difesa ambiente zona 5,
Comitato Cittadini Crescenzago,
Comitato Cittadini per Piazza d'Armi,
Comitato la Goccia,
Comitato Milanese Acquapubblica,
Comitato per la Difesa del centro balneare Romano,
Comitato Torre di Via Stresa - Torre Insostenibile,
Forum Civico Metropolitano,
No asfalto - Tutela strade lastricate,
Proteggiamo il Monte Stella,
Salviamo Benedetto Marcello,
Salviamo il Parco Bassini,
Un altro piano x Milano,
Salviamo il Pratone - San Donato Milanese,
Greensando*

Oggetto: Suggestimento

Data: giovedì 15 aprile 2021 17:30:26 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Corrado Zorza

A: consultazione@scaloportaromana.com

Buongiorno, so che il termine ultimo sarebbe stato ieri, ma l'idea mi è venuta tra ieri ed oggi.

Per alcuni edifici del villaggio olimpico destinati agli atleti delle Olimpiadi invernali, proporrei una destinazione d'uso alternativa che va nella direzione dell'indirizzo "inclusione sociale": oltre alle residenze per studenti destinare un edificio a una residenza per anziani autosufficienti, suddivisa in mini-appartamenti semi-arredati, sicuramente per esempio la cucina su misura (e con piano cottura a induzione, a scampo di problemi) ma con la possibilità per gli ospiti di trasferire alcuni mobili e oggetti personali, con una gestione e organizzazione pubblica centralizzata di servizi di assistenza e di "animazione", attività ed eventi. Mi sembra importante che la residenza sia contigua alle residenze per i giovani per favorire l'integrazione e, perché no, lo scambio "intergenerazionale".

Distinti saluti

Oggetto: FW: Note su Masterplan Scalo Romana

Data: giovedì 15 aprile 2021 17:31:52 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Enrico Lombardini

A: consultazione@scaloportaromana.com

Buongiorno,

Sono un cittadino del Municipio 5; abito nelle vicinanze e sto seguendo con molto interesse lo sviluppo di questo intervento, che andrò a modificare, in meglio, il volto di questa parte di Milano.

Con Gruppo di amici residenti in Municipio 5, dopo aver partecipato alle varie presentazioni via web ed aver letto con una certa attenzione la documentazione presente sul sito, abbiamo cercato di fare un'analisi per capire come il progetto impatterà sulla zona.

IL progetto è molto bello anche se ci sarebbe piaciuto vedere un maggior sviluppo verticale così da permettere una maggiore area verde e di in particolare lasciare più spazio verde sui confini in modo da non avere un effetto fortino ma permettere di godere del verde anche a tutti gli immobili che si affacciano sullo scalo.

Verde:

Circa il verde saremmo più propensi per una soluzione più semplice con prati ed alberi in modo da avere l'intera area fruibile dal pubblico.

Connessione con l'area:

Cosa a nostro parere molto importante sarebbe quella di rendere lo scalo Romana un tutt'uno con quanto gli sta intorno aprendolo il più possibile e rendendone l'accesso semplice e fluido. In modo particolare questo dovrebbe essere fatto verso il centro creando un attraversamento protetto di via Isonzo in piazza Trento (soluzione ideale sarebbe un intervento simile a quanto previsto per la ferrovia ma si potrebbe anche pensare ad una diramazione della passeggiata aerea con atterraggio in Piazza Trento/ Via Crema), ma anche verso il vicino parco delle memorie che potrebbe essere collegato facendo un percorso pedonale ciclabile a lato ferrovia che colleghi le due aree.

Viabilità Dolce:

La stima di passaggi in bici ci pare assolutamente sottostimata e reputiamo che dovrebbe essere prevista una ciclabile anche all'interno dello scalo romana su asse Est- Ovest (sul Mater Plan vengono indicate delle ciclabili su viale Isonzo ma le stesse ad oggi non esistono)

Posteggi:

IL numero di posteggi previsto ci pare molto sottostimato il che rischia di creare un ulteriore traffico nell'area di automobilisti in cerca di posteggio oltre a stressare ulteriormente la situazione posteggio che risulta già oggi critica.

Scuole:

Con l'aumento di persone sarà necessario prevedere un aumento perlomeno per quanto riguarda asili nido, scuole materne, elementari e medie.

Connessioni:

La zona risulta particolarmente in sofferenza circa collegamenti con la rete di trasporti pubblici; Tale situazione potrà solo peggiorare con gli sviluppi in corso e sarebbe necessario rimettere le mani al PUMS per prevedere una linea 6 della metropolitana o perlomeno una diramazione delle linee esistenti per coprire il vuoto esistente attualmente tra P.le Lodi e P.le Abbiategrasso.

Tempistiche:

Al fine di non trovarci alle olimpiadi con gli atleti in un cantiere si reputa che la parte verde dovrebbe avere la priorità ed essere completata per non meno dell'80% per la data inizio Olimpiadi.

Vi ringrazio per l'attenzione e faccio i miei complimenti a tutti i progettisti certo che saprete rendere questo progetto un successo ed un motivo di orgoglio per tutti i Milanesi.

Cordiali Saluti

Enrico Lombardini

Oggetto: Osservazioni su consultazione pubblica ex Scalo Porta Romana
Data: giovedì 15 aprile 2021 18:37:00 Ora legale dell'Europa centrale
Da: info@azioniamo.org
A: consultazione@scaloportaromana.com

Buonasera,

di seguito le osservazioni sul masterplan e sul percorso della consultazione pubblica dell'ex scalo di Porta Romana.

Premessa

A nostro avviso, le aree pubbliche maggiormente quando vincolate ad uso collettivo (es.: scali ferroviari) qualora non utilizzate o al termine della concessione dovrebbero tornare alla comunità.

Successivamente, si sarebbe dovuto indire un concorso d'idee ed esporre le visioni emerse a cittadine/i, che tramite un dibattito pubblico partecipativo avrebbero preso consapevolezza del tema per poi votare un referendum in cui decidere cosa farne.

Consultazione pubblica

Iniziamo dal dire che la "consultazione pubblica" ha lasciato insoddisfatti una parte di cittadini (vedasi interventi nella consultazione e commenti sui social) e anche comitati (vedasi la mail della Rete dei Comitati della Città Metropolitana di Milano).

Di seguito riportiamo alcuni dei motivi:

- Scarsa pubblicizzazione e diffusione della consultazione; particolarmente tramite quotidiani, settimanali, tv.
- Consultazione avviata immediatamente il giorno dopo la presentazione del masterplan
- Consultazione con pochi incontri e ravvicinati
- Quattro incontri avvenuti su 3 soli giorni di cui 2 nello stesso giorno
- Consultazione con una durata limitata a soli 14 giorni; insufficiente vista l'importanza e la dimensione dell'intervento
- Comunicazione impostata sul parco per suggestionare le persone ma priva di dettagli precisi e senza definire l'edificazione
- Materiale informativo non disponibile da subito e con alcuni errori
- Assenza degli altri progetti partecipanti al concorso. Sarebbe stato utile visionarli per valutare idee e alimentare il dibattito
- Assenza delle motivazioni della scelta del vincitore. Sarebbe stata utile per comprenderne la scelta
- Interventi dei cittadini ridotti a pochi minuti e senza diritto di replica
- Tempo totale dedicato all'ascolto delle osservazioni limitato a poche ore
- Risposte non sempre dettagliate e precise
- Assenza di confronto sulle osservazioni presentate dai cittadini
- Assenza di compartecipazione alla definizione del masterplan e scelte
- Pareri accolti a discrezione e senza criteri definiti
- Sondaggio online poco adatto a percepire e raccogliere idee e pareri dei cittadini
- Assenza del ruolo del Comune di Milano a tutela degli interessi dei cittadini sulla trasformazione delle ultime aree libere

Considerando quanto sopra, ci chiediamo quanto questi punti abbiano limitato e/o impedito una reale e diffusa partecipazione, quanto abbiano limitato l'informarsi con il giusto approfondimento anche viste le tempistiche ristrette e quanto abbiano impedito di effettuare interventi informati e puntuali.

Ci saremmo attesi un'estesa partecipazione per raccogliere le migliori idee a beneficio di tutti.

Dibattito pubblico

Pensando che si possa ancora "recuperare" sul coinvolgimento di cittadine/i. Chiediamo:

- L'attivazione sul masterplan definitivo di un dibattito pubblico con un reale percorso partecipativo avente una durata tale da consentire alle persone di venire a conoscenza, studiare, informarsi, esprimere idee e opinioni informate.
- Che per eventuali urgenze / scadenze legate al villaggio olimpico si possano creare percorsi partecipativi con tempistiche differenti tra lo scalo nel suo complesso e l'area del villaggio
- Dettagli su quanto e come verranno considerate e accolte le osservazioni ricevute
- Chiarimenti sugli ambiti su cui si possa intervenire (es.: colore delle panchine o modifica altezza edifici?)
- Risposte online ed esaustive agli interventi
- Dati e numeri di lettori della newsletter, delle persone che hanno presenziato alla consulta pubblica, degli interventi, ecc.

Osservazioni

Vista l'attenzione all'ambiente e i 5 elementi caratterizzanti del masterplan poniamo le seguenti richieste / osservazioni:

1. Realizzazione di più del 50% di verde in quanto era la condizione minima
2. Verde da realizzarsi prima delle edificazioni in modo da essere accessibile alle persone il prima possibile
3. Aree a verde dense e non frazionate in aiuole o ritagli, con presenza di numerosi alberi (non alberelli)
4. Non conteggio nella quota verde delle aree senza verde profondo (ad esempio "Foresta sospesa" o superfici ricoperte)
5. Superficie filtrante al 60% come da criteri ambientali minimi per gli appalti pubblici (DM 11.10.2017)
6. Rispetto dell'attuale invarianza idraulica. Non essendoci costruzioni su quasi tutta l'area dello scalo essa è filtrante
7. Impegno alla riapertura di canali e rogge presenti
8. Edifici che non creino una nuova barriera tra la città e il nuovo parco con eventuali parcheggi da realizzarsi sotto gli stessi
9. Attenzione all'arredo urbano e alla bellezza degli edifici; magari per una volta da realizzarsi in stile "classico"
10. Realizzazione solo dove necessario di marciapiedi, strade, piazze da realizzarsi con pavimentazioni drenanti. Tutela e sistemazione di eventuali strade lastricate presenti o limitrofe all'intervento
11. Recupero dell'archeologia industriale esistente come obiettivo primario anche con eventuale ricostruzione
12. Altezze edifici in linea con le cortine esistenti
13. Tutela delle visuali dagli edifici esistenti in quanto il paesaggio è dato anche dall'orizzonte libero che è un diritto
14. Interramento della linea ferroviaria e/o creazione di una galleria da ricoprire con verde
15. Utilizzo di parte degli scali come punti logistica merci per la riduzione dell'inquinamento e dell'ingresso in città di TIR
16. Realizzazione di ampie corsie ciclabili diffuse al posto di poche piste ciclabili

Conclusioni

Visto che parliamo di terreni pubblici dedicati al trasporto pubblico e passati dalla comunità a

privati, visto che il Comune ha concesso l'edificazione di migliaia di metri cubi, considerando che RFI deve investire sulla rete ferroviaria, tenendo presente che siamo di fronte alle ultime grandi aree libere che sarebbero da conservare e non da consumare.

Chiediamo da parte di tutti una maggior attenzione all'ambiente, al bene comune e al rispetto del contesto.

Cordiali saluti

www.facebook.com/azioniamo

www.facebook.com/noasfaltoit

Oggetto: osservazione-domanda scalo romana

Data: venerdì 16 aprile 2021 11:52:26 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Filippo Taiani

A: consultazione@scaloportaromana.com

Buongiorno,

so che invio la mail con due giorni di ritardo dopo la chiusura della consultazione ma spero possa essere almeno letta.

Volevo chiedere se c'è uno studio di impatto ambientale del cantiere, in particolare vorrei capire quanto "carbon neutral" sarà l'intervento. Capisco i presupposti come l'utilizzo del legno per le costruzioni del quale sono felice, ma come verrà annullato/compensato l'inquinamento prodotto dai cantieri e dalle macchine (normalmente vetusti diesel) che vi saranno impiegati?

grazie, cordiali saluti

Filippo Taiani

Oggetto: consultazione pubblica contributo

Data: venerdì 16 aprile 2021 13:53:47 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Giorgio Franchina

A: consultazione@scaloportaromana.com

Allegati: Master Plan Parco Romana-circolo-pubblicazione.docx

Purtroppo per poter discutere nei circoli PD del Municipio 5 e farne una sintesi collettiva abbiamo avuto bisogno di tempo.

Spero che questo contributo collettivo possa essere recapito.

Grazie e un augurio di buon lavoro a voi alla città di Milano



Circolo Bellezza Vigentino

Master Plan Parco Romana

Il progetto è molto significativo, proietta Milano a città Europea e sarà sede del villaggio Olimpico. Il nostro impegno è quello di valorizzarlo e di migliorarlo là dove si presentano criticità e possibilità di dare un valore aggiunto inserendolo meglio nei nostri quartieri.

Il progetto presenta aspetti chiave che possono essere così sintetizzati:

- La permeabilità nord sud (5 attraversamenti ciclopedonali di cui uno a parco che sovrasta la ferrovia) e est ovest (foresta sospesa e ecozone)
- Piani terra aperti destinati a servizi e affacciati su piazze
- Multifunzionalità (uffici, abitazioni, luoghi collettivi e piazze, servizi, commercio, sport, cultura, formazione, coworking, ecc.) e mix sociale
- Sostenibilità: ciclo integrato delle acque, autoproduzione dell'energia necessaria, mobilità car free
- Villaggio Olimpico progettato per trasformarsi subito dopo in studentato e social housing.

I punti che come circolo PD Bellezza Vigentino riteniamo si debbano affiancare o migliorare al progetto sono:

1. Mentre la mobilità nella parte di Piazza Lodi è fortemente sviluppata (va studiata la possibilità di un hub di ciclabilità dove ci sono le due stazioni metro e FS), verso via Ripamonti si fa stringente la necessità del progetto **di metro** che come PD abbiamo proposto e che in assessorato della mobilità si sta valutandone la fattibilità/progettazione.
2. Ancora la parte verso Piazza Lodi è fortemente caratterizzata e molto iconica (piazze a tre livelli, inizio foresta sospesa, strutture di servizio per la vivibilità, ecc.), la parte verso via Ripamonti, che prevede una vasta piazza intorno alle Officine di revisione dei motori di locomotive sembra non conclusa e non caratterizzata. **Noi proponiamo che sia un luogo di produzione e promozione culturale** (fotobiblioteca, eventi, spazi di produzione,) facendo rete con il museo Prada, il museo dell'energia di A2A, La città del viaggiatore del Touring club). Inoltre va migliorato l'effetto muro che potrebbe determinarsi su via Lorenzini Brembo.
3. Verde: 50 % effettivo a terra. Si può lavorare perché sia aumentato, con un accorgimento tecnico che escluda la classificazione di galleria sottostante per il passaggio dei treni, il sovrappasso a verde delle galleria.
4. Vanno studiati attentamente i raccordi con le ciclabili e le zone pedonali/viali adiacenti (evitare l'effetto isola) In particolare va studiato un **attraversamento sicuro di viale Isonzo** per raccordarsi con il progetto di Crema pedonale (su cui i residenti e i commercianti si sono espressi positivamente)
5. I servizi sono solo accennati (sanità, formazione, ecc.): Come Pd riteniamo che devono avere una forte valenza innovativa, ad esempio un distretto sociosanitario di medicina territoriale integrato con l'assistenza sociale, asili nido e scuola primaria che aiutino i percorsi lavorativi e l'occupazione femminile, servizi di social housing anche per le persone con fragilità, ecc.)

6. Calibrare meglio, verificando i trend, i servizi di studentato aumentando il social housing orientandolo verso i bisogni delle nuove famiglie e dei giovani.
7. Ricadute sul territorio: con il progetto di Parco Romana, assicurarsi che FS metta mano alla connessione Rogoredo/Chiaravalle con le ferrovie e che la ciclabile centro parco sud/Chiaravalle sia un asse molto caratterizzato.

Circolo Bellezza Vigentino

Oggetto: Scalo Porta Romana

Data: domenica 18 aprile 2021 17:05:50 Ora legale dell'Europa centrale

Da: Lidia Papetti

A: Consultazione Romana

Approfitto della possibilità offerta dalla consultazione pubblica per esprimere le mie opinioni in merito. Penso che nella sua formulazione globale il progetto contribuirà a valorizzare la zona regalandoci un'area di grande fruibilità pubblica. Ci sono tuttavia fondate perplessità riguardanti sia le superfici destinate ad edilizia che le dimensioni dei futuri edifici. Inizialmente l'area destinata a verde pubblico sembrava essere preponderante rispetto a quella da destinarsi ad edilizia, mentre il progetto attuale ha sacrificato a favore di quest'ultima una buona percentuale di area a parco. Mi sembra, inoltre, che destinare in futuro il villaggio olimpico a studentati sia eccessivo; sarebbe auspicabile riservare una parte di quegli edifici a housing sociale, evitando di interessare altre superfici a quella specifica destinazione (in zona gli studentati non mancano di certo!). Altra questione rilevante riguarda gli edifici destinati al settore terziario che si affacceranno sul piazzale Lodi. È inutile nascondere la preoccupazione condivisa da molti residenti in zona circa l'altezza di tali edifici. Se veramente sono indispensabili nelle dimensioni prospettate perché non edificarli in un'area meno impattante sul piazzale o, diversamente, ridimensionarli nell'altezza? Ultimo suggerimento per quanto riguarda piante e fiori: privilegiare quelli locali, tipici (tipo il glicine) senza cadere in scelte troppo esotiche. Diamo spazio alle nostre radici! Grazie per l'attenzione. Lidia Papetti.

Inviato da iPhone

Oggetto: Dimensioni Parco insufficienti

Data: lunedì 19 aprile 2021 14:46:36 Ora legale dell'Europa centrale

Da: marc peter

A: Consultazione Pubblica Porta Romana

Buongiorno,
da residente della zona sono molto interessato al progetto.

Dal masterplan il parco appare troppo piccolo, dal render si può rilevare che sarà di circa 35.000 metri quadrati. Ci aspettavamo un parco di almeno il 50% della superficie dello scalo. Parrebbe inoltre che nel computo del verde vengano conteggiati la foresta sospesa e le corti dei vari edifici a U, queste ultime sembrano essere dei cortili privati e hanno in ogni caso una fruibilità inferiore al parco. Entrambe le superfici andrebbero rimosse dal conteggio del verde.

C'è la possibilità di creare il terzo parco cittadino per dimensione (dopo Sempione e Indro Montanelli), occupando il 50% della superficie dello scalo. Non farlo sarebbe un'occasione unica sprecata.

Grazie e buon lavoro,
marco



6 APRILE 2021 - SESSIONE 18.00 21.00

SCALO DI PORTA ROMANA DAY

Trascrizione stenografica degli interventi dal pubblico

NOTE DI LETTURA

La rendicontazione che segue rispecchia l'ordine di intervento.

1.

- Buonasera a tutti. Grazie veramente per questa opportunità. Ho ascoltato molto attentamente le presentazioni. Certo, bisognerebbe entrare nel tecnico, mi piacerebbe, nel senso che ho sentito parlare di *digital twin*, di *building information modeling*. Sono milanese e mi occupo fondamentalmente di automazione di edificio. Ho sentito alcune cose che sono molto interessanti. La mia domanda fondamentale è questa. La direttiva europea sulla prestazione energetica degli edifici, la Energy Performance Building Directive, ha definito un nuovo indicatore che si chiama SRI, *smart readiness indicator*. Misurare questo indicatore in questo mega progetto in maniera volontaria dimostrerebbe quanto a Milano siamo proattivi rispetto sia all'Italia, che non ha attuato ancora, per ora, c'è qualcosa nello STREPIN del Ministero, nella strategia dello STREPIN, non c'è ancora effettivamente nella legge di attuazione l'SRI, e non solo, non ne ho sentito parlare ancora in nessuno Stato dell'Unione. Anche il valore, secondo me, di questi edifici, dal punto di vista prettamente economico, potrebbe avere anche un plus, oltre magari ad altre certificazioni, che però sono private, insomma, non sono definite dalla direttiva europea, potrebbero essere interessanti, ma utilizzare e pubblicare questo SRI potrebbe essere veramente molto pionieristico e dimostrare che davvero noi a Milano e tutti noi, tutti voi, saremmo davanti e primi in Europa.

2.

- Buonasera a tutti. Sono onorato di partecipare a questo bellissimo progetto. In breve, volevo illustrare un'idea che avevo già sottoposto ai tempi al Municipio 5 al Comune di Milano di una ciclovia che unirebbe tutta la parte sud, in particolar modo sia il Parco Agricolo Sud che le Abbazie che vari quartieri, per creare, insieme ai circuiti che ci sono già nella città, una rete che possa unire la parte ambientale del Parco Agricolo Sud insieme anche a questo nuovo polo che nascerà, questo Masterplan, insieme alla Fondazione Prada, perché vorrei trasformare questa zona, che è principalmente ispirata per essere vissuta dai giovani, quindi dare spazio allo sport in tutte le sue declinazioni e anche successivamente alla fine delle Olimpiadi. Qual è la cosa più bella? Unire la ciclovia, che è già stata progettata nel Masterplan, interna, a quelle che ci sono già a fianco. Poi nello specifico posso anche far vedere una breve slide, però, in breve, il concetto è unire una serie di ciclovie che passano anche vicino. Ad esempio, la Corso Lodi, che è già stata fatta da tempo, può portare la zona dove sorgerà il villaggio olimpico a unirsi a Piazzale Lodi fino ad arrivare al Parco della Vettabbia e dal Parco della Vettabbia si fanno dei tratti che io ho già sottoposto ai tempi all'assessore Granelli, quindi è una cosa fattibile, facendo dei bypass, si può veramente unire tutto in una grande *circle line*, sia dal punto di vista della ferrovia che potrebbe, attraversando a cerchio il

villaggio e la zona sud, portare anche turisti o persone o cittadini con la propria bicicletta per poi favorire questo percorso che la zona sud di Milano agevola perché è la zona più vicina al centro di tutto il contesto urbano. Poi, ci sono una serie di parchi che sono interessantissimi. C'è il Parco del Ticino insieme al Parco Agricolo Sud, insieme alle Abbazie. Tra l'altro, questo progetto si potrebbe anche unire alla strada delle Abbazie che era già stata ideata, credo, dalla Provincia di Milano, che unisce le Abbazie più belle. Siccome il vostro Masterplan, che è molto interessante, tra i criteri ha anche il concetto di creare un mercato sostenibile, dove possono venire agricoltori anche delle zone limitrofe, sarebbe bello unire proprio questa parte; unire la parte storica, artistica e culturale insieme a quella sportiva, creando questo enorme percorso che potrebbe poi essere la futura – il nome premiato è proprio "Futura" – ciclovia che si estende in tutta la zona della Lombardia, con il giro delle Abbazie. Vengo all'ultima cosa che volevo dire. Secondo me, sarebbe carino creare un concorso aperto a tutti i giovani milanesi e anche a chi vive a Milano – Milano è diventata un riferimento negli ultimi anni, grazie anche all'attrazione per i giovani all'università – dove questo spazio della piazza, che è stato creato, molto interessante, questi spazi interattivi modulari che si possono montare o smontare, creare proprio una specie di concorso delle idee più belle dove i giovani disegnano il loro futuro. Magari ci può essere a fianco e insieme agli sport, un'area di laboratori creativi dove possono unirsi varie tradizioni passate, oppure spazi dove i giovani si possono veramente esibire, perché manca in molte città italiane una specie di anfiteatro. Questo non è un anfiteatro, ma la piazza ricrea un concetto di unione dove il *co-working* e il *co-housing* si uniscono anche in idee creative, perché, e chiudo, Milano in questa zona è in fermento, perché vicino allo spazio del villaggio nascerà una nuova *start-up*, un *hub* dove ci saranno tanti giovani. Poi c'è il settore biotecnologico. Probabilmente questa è la zona più giovanile di Milano, ma anche la più internazionale dal punto di vista, potrebbe diventare la più internazionale dal punto di vista delle idee. Vorrei coinvolgere i giovani con un concorso per migliorare questo bellissimo progetto. Grazie.

3.

- Veramente complimenti per questo progetto molto affascinante. Io sarò un futuro cittadino della zona, in quanto abiterò in un nuovo complesso, che è quello di via Tacito, che sarà alle spalle della stazione, per intenderci, proprio dietro Parco Candia. La mia domanda un po' è stata toccata, ma non totalmente. Visto che si parla molto di interconnessioni nord-sud-ovest-est, quanto questa parte della città che fa riferimento quindi alla zona ad ovest di Corso Lodi, quindi, per intenderci, tutta quella parte di Parco Candia, via Colletta, eccetera, si congiungerà a questa nuova area, sia in termini proprio di fruibilità della stazione, perché anche questa zona auspico possa avere un accesso molto più fruibile di quello attuale alla stazione, visto che c'è adesso una scala in condizioni pietose, con delle barriere architettoniche importanti per il congiungimento alla stazione, ma la cosa più interessante, oltre alla stazione, è proprio la connessione alla Piazza Lodi, perché, di fatto, in linea d'aria, è vicinissima. Di fatto, c'è solo Corso Lodi che ci divide. Si è parlato di un passaggio sotterraneo. È confermato questo passaggio che congiungerà di fatto il Parco Candia a Piazza Lodi? Come poi Piazza Lodi, nella parte sopraelevata, si congiungerà alla stazione? Ci sarà un ponte? Cosa ci sarà? Non è chiaro dal Masterplan. Volevo un chiarimento al riguardo. Grazie mille.

4.

- Buonasera. In realtà, la mia domanda, come per molti altri, riguarda le aree limitrofe, nel senso che io abito esattamente di fianco alla zona che verrà interessata dal Masterplan. Sul grafico che è passato, che è stato pubblicizzato il 31 marzo si vede che ci sono alcune vie limitrofe che sono alberate e che costruiscono una bellissima connessione ecologica tra il nuovo parco di Porta Romana e le aree limitrofe, soprattutto verso il lato sud. Chiedo a voi e probabilmente anche all'Assessore se è possibile pensare



di potenziare le connessioni, sia per inserire ecologicamente il Parco di Porta Romana nel contesto locale, sia per costruire una connessione tra le aree nuove e vecchie, che non sia solo teorica, ma anche visiva e pratica. Vi ringrazio.

5.

- Buonasera. Grazie per questa possibilità e complimenti per il bellissimo piano che abbiamo visto, questo Masterplan che ci è stato presentato. Sarò molto concisa, nel senso che il mio intervento è già stato in parte anticipato dal signor Francesco Formisano. Io sono già abitante della zona e quindi sono particolarmente interessata ai collegamenti con la periferia molto vicina a questo nuovo sito che verrà rivisto, quindi proprio i collegamenti con via Sannio, via Tacito e altre vie molto in prossimità di Corso Lodi e di Piazzale Lodi. Colgo anche l'occasione di collegarmi al precedente intervento del signor Maurizio per quello che riguarda la ciclovia con le Abbazie e con il Parco della Vettabbia, perché, effettivamente, è utile unire il nord al sud, l'est all'ovest, ma anche la periferia con il centro. In queste periferie un po' trascurate consentire il collegamento con questi polmoni verdi è molto importante. Vado ancora di più a rinforzare questo concetto già espresso dai precedenti interlocutori. Vi ringrazio e auguro buona serata.

6.

- Buonasera. A questo punto faccio il poker, perché manca la parte nord e la parte ovest in termini di connessione. Il progetto ci sembra che non spieghi come andare a superare Viale Isonzo, che, come sapete, è un vialone ad altissimo traffico, con due più due più autobus in mezzo, e Ripamonti che ne ha altre quattro più il tram in mezzo, quindi come ci si possa connettere con i cittadini che abitano nella zona nord e nella parte ovest e possano accedere a questo spazio, che sarà certamente uno spazio interessantissimo e bellissimo, ma che non rimane chiuso in se stesso. Collegato a questo, volevo chiedere se è stata fatta una analisi di impatto sulla viabilità del traffico, visto che questo spazio sarà senza macchine, ma intorno, oltre al traffico attuale, si sommerà il traffico portato dallo Scalo di Porta Romana, dai nuovi studentati Hines in costruzione, dall'esternazione nelle zone sud di Ripamonti, via Amidani, che stanno ricostruendo. C'è una fortissima crescita abitativa nella zona, quindi bisogna capire come indirizzarlo. Grazie.

7.

- Buonasera. Io sono abitante del quartiere un po' a nord dello Scalo di Porta Romana. Il mio studio professionale è poco a sud dello Scalo di Porta Romana, quindi sono direttamente coinvolto in questa opera di trasformazione. Non ho le competenze né urbanistiche né architettoniche per fare dei commenti. Mi chiedo solo come il Comune di Milano, e in questo mi rivolgo all'assessore Maran, avrà intenzione di governare la trasformazione dei quartieri limitrofi, perché questo bellissimo progetto non è una bolla che vive in modo autotrofico, ma avrà una grandissima influenza su quello che succederà nei quartieri intorno. In particolare, mi riferisco al problema – non è affatto un problema – alla trasformazione che sarà soprattutto prevalente dal punto di vista abitativo, cioè ci saranno un sacco di studentati, un sacco di studenti fuori sede. C'è già il progetto Hines, l'ex Consorzio agrario. Si prevede di trasformare il villaggio olimpico in uno studentato, eccetera, eccetera. Il quartiere immediatamente a sud e immediatamente a nord di questo Scalo

di Porta Romana è un quartiere prevalentemente, definiamolo per censo, piccolo borghese, nel senso che è pieno di botteghe, di piccoli negozietti, non è né un quartiere ricco, né un quartiere povero, ma ha una forte caratteristica di comunità. Come pensa il Comune di governare tutto ciò? Le licenze commerciali che verranno trasformate nel futuro privilegeranno il *food take-away*, cercheranno di mantenere questo carattere della città, di questa parte della città? C'è un'idea su questo? Questo è un bellissimo progetto, che io caldeggio, e sono curioso di vedere come si evolverà, chiedo se avrà poi comunque una *governance* anche nel tessuto urbanistico e sociale dei quartieri limitrofi.

8.

- La mia è una domanda terra-terra, anzi direi una domanda terra-aria, nel senso che anch'io faccio parte delle zone limitrofe avendo una casa in via Sannio che affaccia su Corso Lodi. Quello che non mi è tanto chiaro è l'altezza degli edifici che verranno costruiti su Piazzale Lodi. Questa è semplicemente la mia domanda. Grazie.

9.

- Buonasera. Grazie per questa opportunità, anche perché, come amministratori, vediamo compiersi un pezzo della scelta che abbiamo fatto in Consiglio comunale, quindi è anche in parte emozionante. Vado in estrema sintesi, perché poi ci saranno tantissime altre occasioni e momenti di confronto. Rilevo tre cose, in particolare. Mi chiedo e sollecito – questa è anche la mia opinione, non solo amministrativa, ma anche da cittadina – la valutazione se il parco e come il parco possa essere un parco “più semplice”. Lo spiego in estrema sintesi. Credo che il valore di un'area verde in un polmone molto semplice nelle sue funzioni, ma vivibile, sicuramente, verde e fatto di alberi, sia un valore dentro quel contesto, anche in relazione al fatto che penso che forse a livello di connessione con delle realtà a poca distanza dallo Scalo di Porta Romana consentano da un lato di semplificare un po', ma di rafforzare un'area verde proprio come un polmone urbano, perché abbiamo il Parco Sud vicinissimo, abbiamo dei sistemi verdi che sono raggiungibili in maniera semplice e veloce. Peraltro, il progetto, che apprezzo, tra l'altro, nelle linee generali veramente lo condivido, possa essere appunto un polmone verde urbano, ma non necessariamente un concentratore di altri elementi di complessità che poi anche da mantenere diventano complessi. La cosa che mi incuriosisce è la manutenzione di tutti quegli elementi, tipo le aree umide, che probabilmente appesantiscono oppure che rendono molto più complessa la gestione di un'area verde urbana che potrebbe anche, nella sua semplicità e bellezza, limitarsi a un bosco o comunque a un'area molto alberata. Questa è una semplice opinione che ovviamente è uno spunto di ragionamento. L'altro aspetto è una domanda: se nelle future convenzioni possa essere incluso l'eventuale utilizzo o una destinazione di spazi ad uso del Municipio di riferimento, in particolare quindi il Municipio 5, perché non ho ben compreso se saranno destinati degli spazi o ce ne saranno altri destinati alle esigenze future dello stesso Municipio in relazione alla trasformazione urbana che tutta quest'area sta avendo. In questo senso credo di leggere i due estremi, l'est e l'ovest, di questo sviluppo in maniera molto diversa. C'è un polo, che è il distretto Lodi, che è davvero molto sviluppato, sia per funzioni, e qua si diceva in una delle presentazioni di alcune funzioni pubbliche di interesse pubblico e sarei interessata a capire meglio se c'è già qualche indicazione,

mentre l'altro polo, quindi il polo ad ovest, è molto più legato alla residenza e in questo senso mi sembra anche nella sua dicitura, mentre da una parte si parla di distretto, dall'altra parte no, anche se si parla di piazza, mi sarebbe piaciuto o comunque una riflessione si può fare se c'è una vocazione, al di là del fatto che ci saranno degli studentati e una residenza molto più spinta, se possiamo trovare un modo per caratterizzare anche quel distretto, perché mi sembra che la parte ad ovest in qualche modo sia meno tratteggiata e meno caratterizzata. Lo dico perché poi evidentemente c'è da fare i conti anche con un'area urbana attorno esistente. Gli interventi precedenti effettivamente mettevano in evidenza che le preoccupazioni sono parecchie, le raccogliamo anche dai cittadini. Ovviamente, il discorso non è centrato solo sul Masterplan, ma il tema della mobilità e della sostenibilità degli attuali mezzi di trasporto, lato ovest, quindi l'asse Ripamonti, che è molto meno forte da un punto di vista proprio di infrastrutture, perché evidentemente la stazione è oltre Corso Lodi, la metropolitana gialla è dall'altra parte, quindi c'è un tema veramente rilevante di flussi e di sostenibilità. C'è un asse, che è tutto l'asse di via Ripamonti, lo citava il signore che è intervenuto prima, che si svilupperà tantissimo in termini di insediamenti urbani. Finisco rapidamente. Tanti sono i temi che sono già stati trattati. L'altro tema era lo sviluppo di infrastrutture per la ciclabilità, che vuol dire anche parcheggi tipo Torino Porta Nuova, piuttosto che park custoditi, cioè un sistema di servizi a supporto di una mobilità. Quindi, non solo le infrastrutture, ma servizi a supporto della mobilità. Mi taccio perché credo di aver parlato troppo. Ci sarebbero tantissimi altri spunti. Ci saranno altre occasioni. Grazie mille di questa opportunità. Grazie.

10.

- Buonasera. Grazie mille per l'opportunità. Noi rappresentiamo Forme urbane, il gruppo che ha promosso, insieme ad Associazione Cooperativa Cuccagna, la petizione dal titolo "Salviamo un edificio simbolo della Milano industriale", che è il più piccolo dei due a sud-ovest dello Scalo di Porta Romana. La

petizione ha ottenuto fino a oggi oltre 1.000 firme. Abbiamo già consegnato una prima tranche al sindaco Sala e agli assessori Maran e Del Corno. Ovviamente, abbiamo apprezzato molto la scelta del Masterplan vincitore perché, come si è detto, è un progetto che rispetta e reintegra gli ex edifici industriali dell'area e in particolar modo l'edificio icona di "Milano. Ritratti di fabbriche" di Gabriele Basilico, il fotografo, che è oggetto appunto della nostra petizione. I cittadini firmatari della petizione chiedono un passo ulteriore rispetto alla conservazione del patrimonio industriale milanese. Chiedono che l'edificio possa svolgere una funzione culturale, in particolare dedicata alla fotografia, uno spazio che rispetti la forma iconica dell'edificio e che ne conservi quindi la memoria industriale, dedicato al famoso fotografo Gabriele Basilico, proponendo, però, anche uno spazio multiculturale che ospiti, ad esempio, una biblioteca sulla fotografia, spazi espositivi o un'area studio. Da queste riflessioni nasce appunto la nostra domanda. In riferimento al paragrafo della presentazione del Masterplan, che annuncia che dopo il periodo olimpico saranno sviluppati blocchi aggiuntivi per la fase *Olympic legacy*, vorremmo sapere cosa si intende di preciso, ad esempio, se è stata già definita la destinazione d'uso degli ex edifici industriali riconvertiti, in particolare il più piccolo, presenti nella zona sud-ovest dello scalo, e se sono previsti altri spazi ad uso pubblico di carattere culturale all'interno dello studentato. Grazie mille.

11.

- Buonasera. Grazie per l'opportunità. Mi sembra che il progetto risponda in modo apprezzabile, per certi versi è ambizioso, a un mondo molto variegato di necessità che devono coesistere all'interno di uno stesso spazio e sicuramente non è un'impresa facile. Come cittadina di Milano, mi sento di chiedervi di prestare ancora maggiore attenzione e di vivere come priorità due necessità che sono trattate dal vostro piano e che sono diventate delle vere e proprie urgenze anche a seguito del periodo di pandemia. Mi riferisco, in particolare, al verde



pubblico e alla proposta di soluzioni abitative di qualità che si abbinino a un'accessibilità economica. Vi chiedo di prestare ancora più attenzione sia in termini quantitativi che in termini qualitativi. In termini quantitativi, vi chiedo: è possibile pensare di ridimensionare parte dell'area destinata ad uso commerciale o ad uso uffici a favore delle altre due funzioni che citavo? Dal punto di vista qualitativo, ho due osservazioni. Sul verde pubblico, semplicemente, sembra banale, ma poi quando si vedono certe realizzazioni non sembra sia così banale, quando si parla di verde si parla di esseri viventi e quindi perché il verde sia così bello, rigoglioso, con alberi così grandi, come si vede dai render, occorre che vengano rispettate delle condizioni di base, importanti, come ad esempio che ci sia adeguato spazio per le radici degli alberi. Altrimenti, non ci sarà mai questo meraviglioso bosco che abbiamo visto. Occorre pensare già da adesso al tema della manutenzione a cui forse si riferiva prima la signora Natascia, perché anche la manutenzione deve essere pensata come una manutenzione di qualità e spesso non lo è. Dal punto di vista, invece, delle soluzioni abitative vi chiedo che siano trattate con la stessa attenzione le soluzioni di edilizia convenzionata, parimenti a quelle in edilizia libera, e di ragionare bene sui modelli proposti, che effettivamente poi nel loro sviluppo si rivelino essere come soluzioni di qualità. Ad esempio, penso agli edifici, alle residenze predisposte nella zona a sud della ferrovia. È molto bello il riferimento alla Corte lombarda, ma una Corte orientata verso nord su edifici che credo siano di diversi piani in altezza immagino possa comportare poi, in realtà, delle difficoltà per l'accesso della luce del sole all'interno della Corte e nella luminosità degli appartamenti. Quindi, bisognerebbe chiedersi se poi sia un modello realmente efficace per la qualità abitativa, oltre che per il valore estetico, quindi essere poi molto concreti in profondità. Grazie.

12.

Buonasera. Intanto grazie dell'opportunità e complimenti a tutto il team. Sarò molto breve. Intanto volevo chiedere ai progettisti, oltre la scelta di avvicinare le future residenze universitarie al polo universitario, qual è stata la scelta per cui si è scelto di tenere nel settore ovest il villaggio olimpico. Soprattutto, la domanda è rivolta ai futuri proprietari dell'area, quindi Covivio, Prada e Coima. Quali sono le tempistiche della parte non relativa al villaggio olimpico? Dato che, ovviamente, le Olimpiadi rappresenteranno un'enorme vetrina su Milano, mi piacerebbe capire quale sarà l'aspetto dell'area nel momento in cui il mondo guarderà al villaggio olimpico, quale sarà soprattutto la possibilità di connessione del villaggio olimpico alla stazione di Porta Romana durante il periodo olimpico, se sarà completamente ancora in cantiere il resto dell'area o se almeno la parte di infrastruttura pubblica sarà già al proprio posto. A questo riguardo, una piccola domanda a margine è questa: considerando la lunghezza dello scalo, che è 1,10-1,20 chilometri, che è più o meno la distanza media tra le fermate della RER parigina, mi chiedo se è stato pensato a mantenere la possibilità in futuro, nonostante non sia prevista nell'Accordo di Programma sulla *circle line*, la possibilità di inserire una stazione sotto il cavalcavia di via Ripamonti, perché effettivamente sarebbe una importante interconnessione tra la *circle line* e la linea 24, come accennato dall'assessore Maran, che è la linea definita dal PUMS come la più stressata del sistema tranviario milanese, quindi sarebbe importante poter scaricare anche quella parte lì. Perdonatemi per le molte domande. Vi lascio. Grazie.

13.

- Grazie della disponibilità e della qualità del progetto. Ho solo una domanda, che è la seguente: se da un lato il Masterplan è preliminare, quindi anche la struttura, le dimensioni degli edifici saranno poi valutate più avanti insieme chiaramente ai proponenti, il dato fermo qual è? Esiste un vincolo in termini di SLP complessiva dell'area? In particolare, qualora ci fosse questo vincolo, e presumibilmente la risposta è sì, a quanto ammonta rispetto ai vari usi? Brevemente, la parte residenziale quale cubatura svilupperà? La parte uffici quale cubatura svilupperà? Qui di fianco abbiamo banalmente un progetto Symbiosis che svilupperà una certa volumetria, cioè 125.000 metri quadri. Chiaramente, per chi abita in zona, avere un termine di paragone aiuta, a prescindere poi dalla forma, dall'altezza e dalla larghezza di questi edifici. Grazie mille.

14.

Eccomi. Buonasera. Grazie. Ho apprezzato moltissimo il contenuto di questo Masterplan, da cui emerge, anche se non è stato citato in maniera molto decisa, l'importanza della foresta sospesa quale elemento di connessione, di assorbimento, di permeabilità per le esigenze di mobilità dei cittadini. Ci sono dei fabbricati che sono annessi al percorso, e quindi io mi chiedo, nel tentativo di incrementare o di maggiormente dotare di possibilità di mobilità questo percorso, se i progettisti hanno valutato o possono valutare di affiancare alla mobilità ciclabile prevista, magari rimodulando il contenuto in termini di verde, una corsia per la marcia di veicoli a guida autonoma, quelli che si usano in altre città, in altri contesti, per ampliare la possibilità di mobilità e le connessioni verso l'estero. Grazie, ho chiuso.

15.

- Grazie dell'opportunità. Vorrei parlare più sul distretto est, distretto Lodi. Prima si parlava appunto di servizi integrati. L'architetto Atripaldi parlava di servizi a supporto della funzione principale, che è quella terziaria. Ecco, vorrei magari un maggiore dettaglio sui tipi di servizi integrati rispetto alla funzione direzionale e poi anche in merito al supporto dello spazio pubblico, della piazza sospesa, che sembra un po' frammentata sui pieni e sui vuoti. Quindi, se c'è questa volontà di aggregare comunità intorno a quel distretto, sia nelle funzioni e nei contenuti che anche negli spazi poi ad uso pubblico. Grazie.

16.

- Okay. Ho visto i disegni del progetto, ho visto che c'è la parte a parco, ho visto dell'acqua, ho visto animali acquatici. Domanda: ma lì l'acqua da dove viene? Perché mi sembra che lì ci siano dei canali. C'è qualche cosa che è connesso con la Martesana. Non so bene dove siano, ma la domanda essenzialmente è come gestire la parte acqua, perché di solito è un problema abbastanza difficile da trattare, nel senso che mettere l'acqua dove prima non c'era è terribile, utilizzare l'acqua che c'è già non è banalissimo per problemi di zanzare, problemi di marciume. Volevo sapere se poi nella realizzazione effettivamente ci saranno delle parti umide o no, perché se ci sono delle parti umide, sono un po' preoccupato sulla loro gestione e il relativo utilizzo.

6 APRILE 2021 - SESSIONE 21.00 24.00

SCALO DI PORTA ROMANA DAY

Trascrizione stenografica degli interventi dal pubblico

NOTE DI LETTURA

La rendicontazione che segue rispecchia l'ordine di intervento.

1.

—
- Buonasera a tutti. Vi ringrazio per questa opportunità di dialogo. Io sono una residente della zona e vorrei sottoporvi una perplessità e una richiesta di chiarimento. La perplessità riguarda la foresta sospesa e i ponti pedonali e ciclabili sospesi. Penso che possano essere un rischio. Nella presentazione dello scorso 31 marzo ci era stato detto che si sarebbe evitato il rischio di degrado che contraddistingue i territori al di sotto dei cavalcavia. Sono comunque costruzioni ad alto rischio, anche in termini di manutenzione. Immagino, magari tra un decennio, in un contesto che non sarà più quello scintillante inaugurale delle Olimpiadi [...]. Il mio timore è che, al di fuori del contesto inaugurale delle Olimpiadi, questi territori che si trovano al di sotto delle passeggiate sospese, dei percorsi pedonali possano essere a rischio degrado. Un secondo rischio legato a questo è che diventino una cesura proprio laddove dovrebbero riunire le parti della città attorno allo scalo. Si tratta di camminamenti nord-sud e di camminamenti est-ovest. Nel momento in cui vengono abbandonati a loro stessi o in mutati contesti trascurati, ciò che si trova al di sotto di questi camminamenti potrebbe diventare qualcosa di sgradevole o una zona proprio da evitare per me residente della zona, per me pedone, per me donna che posso non sentirmi sicura a passare al di sotto di questi percorsi, magari male illuminati o diventati in breve tempo toilette a cielo aperto,

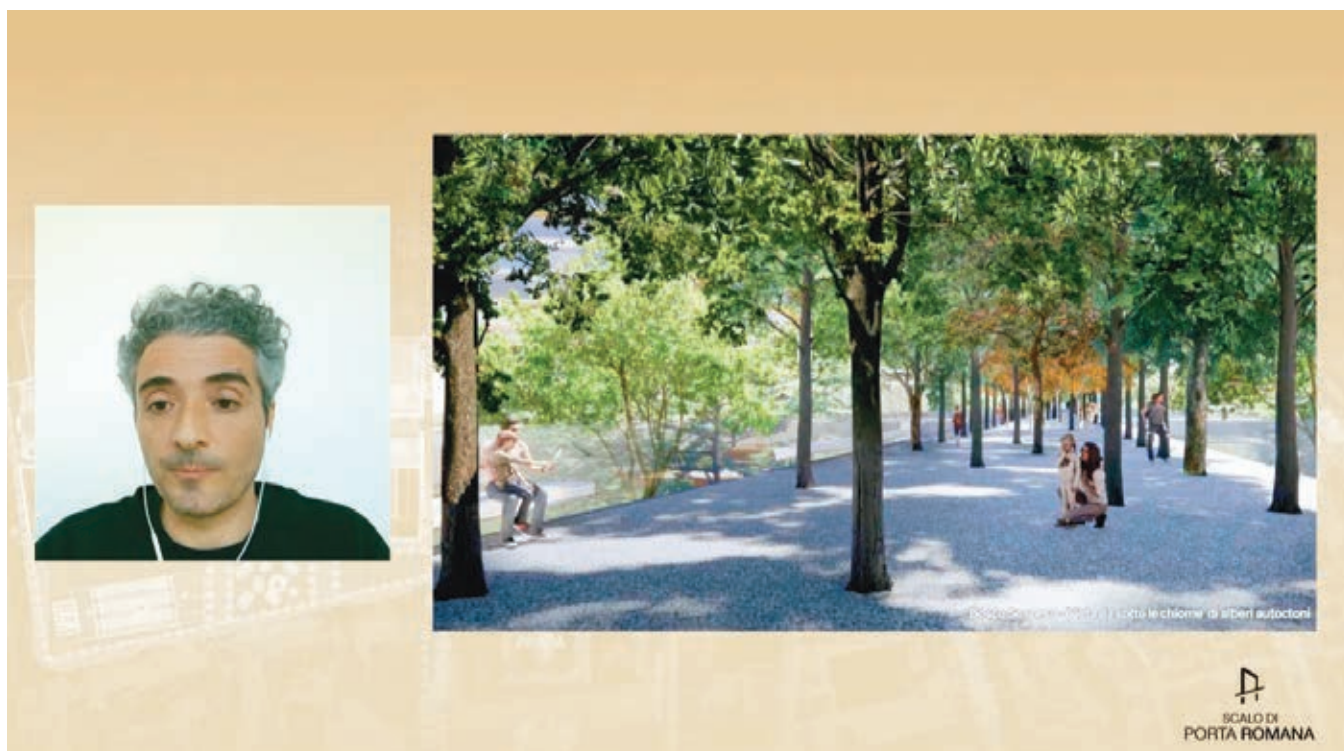
come spesso capita in contesti analoghi. Il secondo punto che volevo sottoporre è una richiesta di chiarimento. Si è parlato poco fa delle varie volumetrie. Sono state mostrate alcune ricostruzioni di quelle che saranno le volumetrie viste dall'interno della zona che sarà ristrutturata. Mi chiedevo se fosse possibile anche avere una visione delle volumetrie in relazione a quanto già esiste, Corso Lodi e Via Brembo. Io sono una residente della zona e mi chiedo se uno dei palazzi uffici che sorgerà davanti alle mie finestre mi toglierà completamente la luce del sole, mi toglierà completamente quella vista aperta a cui comunque siamo abituati da anni. Volevo sapere se era possibile avere informazioni circa l'ingombro, i piani che costituiranno questi edifici o anche avere delle ricostruzioni di quello che ci possiamo aspettare. Vi ringrazio.

2.

—
- Buongiorno. Credo che molte persone mi conoscano. Conosco bene Catella e Freyrie. Ho partecipato e ho seguito tutto il processo degli scali ferroviari, dall'accordo Moretti-Moratti nel 2005 all'epoca Pisapia, eccetera. Ho partecipato anche ai vari eventi che sono stati fatti allo Scalo Farini, a Porta Romana, in cui si è discusso — e sono intervenuto anche più volte — sugli scali. Primo aspetto. Io ho molto faticato per preparare questa presentazione. C'è stato uno scambio di mail con

l'organizzazione, con SEC, con l'assessore, perché all'inizio il sito non aveva assolutamente nulla. Il *rendering* del piano aveva una scala sbagliata, le diciture della legenda non c'erano, non erano leggibili, non c'era alcuna relazione, i *rendering* non avevano alcuna dicitura per far capire da dove venivano presi. Insomma, un disastro. Quello che nella partecipazione pubblica non dovrebbe verificarsi affatto, nel senso che la discussione pubblica, come posta in rilievo anche con l'assessore Lipparini, deve mettere a disposizione dei cittadini tutto il materiale che sostanzialmente ha avuto la giuria. Tuttora, vedendo le slide, che finalmente hanno chiarito alcuni dubbi, si capisce che c'è molto più materiale di quanto sia stato messo faticosamente a disposizione su mia richiesta alla relazione sintetica del progetto. Chiedo che per le fasi successive, oltre alla copia delle slide, che mi sembra abbiate già detto che metterete, sia messo a disposizione, come è stato fatto per la discussione su Farini, a cui ho partecipato, anche al Municipio 9, tutto il materiale che è stato fornito dai progettisti: tavole con la massima definizione; legende del piano corrette, e non con alcuni numeri mancanti; scale corrette, e non con una scala a 100 metri, che c'è ancora sull'homepage del sito, che grida vendetta, perché in base a questa scala Porta Romana sarebbe lunga 2 chilometri, quando è lunga 1,100 chilometri. Questo per dire che se si vuole fare discussione pubblica sul modello del *débat public* francese deve esserci tutta la documentazione disponibile del pubblico, soprattutto adesso che si andrà anche nei Municipi, che i cittadini possano capire. Adesso qualcosa in più, ovviamente, dalle slide, dalle presentazioni si è capito, però alcune cose ancora non si capiscono. Per esempio, pongo alcune domande: ci saranno parcheggi sotterranei o sarà un quartiere senza auto? Se ci saranno i parcheggi sotterranei e, ahimè, è un obbligo di legge, del PGT, vuol dire che le corti residenziali e uffici vicini agli edifici a "C" avranno sotto dei parcheggi, quindi non saranno a verde permeabile. Infatti, una domanda che pongo è: qual è la permeabilità di questo progetto? Il 60 per cento? Il 50? Il 40? Quant'è l'area verde permeabile che rimane dopo che si sono costruiti gli edifici? Noi siamo passati attraverso di tutto. Abbiamo visto Fiume Verde di Boeri, che concentrava le volumetrie in tre grattacieli e in Porta Romana faceva un grande parco. Abbiamo

visto il Brolo di Zucchi. Una richiesta che ho fatto, e che secondo me sarebbe corretta, è vedere anche i progetti degli altri finalisti, come era stato fatto con CityLife per gli altri due. Vedendo i progetti dei finalisti si può avere anche un'idea di quali erano le soluzioni alternative che sono state scartate e capire un po' meglio se da questo progetto, magari, si possono prendere ipotesi che sono state scartate e inserirle nel vincitore. Altra cosa che sarebbe molto interessante sapere, e non è data sapere, è quali sono le osservazioni della giuria di cui ha parlato l'architetto Freyrie. Se questo progetto viene criticato e la giuria ha suggerito di fare qualche modifica, sarebbe opportuno saperlo in modo da poter mirare meglio. Per esempio, già una contraddizione: quant'è grande il parco centrale? Calcolando a centimetro sul vostro progetto, avevo calcolato 35.000 metri quadrati. Invece nella presentazione cui ho assistito si parla di 100 per 200, di 20.000 metri quadrati. Però è confrontato con il Parco Ravizza, che su *Wikipedia* è dato per 35.000 metri quadrati. Questo è importante. Perché? Il progetto dice che ha dato 100.000 metri quadrati di verde rispetto ai 90.000 obbligatori con l'Accordo di Programma. E forse questo è uno dei motivi che ha vinto. Però le presentazioni dicono anche che una parte del verde sta sul bosco sospeso, che a me piace molto. Avevo già dibattuto con l'assessore quando si era scoperto che soltanto 100 metri su un chilometro della ferrovia erano interrati. Questa è una bella soluzione. Nella relazione sintetica, però, si dice anche che è sottoposto a studio di fattibilità tecnico-economico. Vuol dire che potrebbe costare troppo, potrebbe non essere realizzato, le ferrovie potrebbero avere problemi di sicurezza... Qual è la probabilità di realizzazione della foresta sospesa? È previsto il *preverdissement*, che è una roba essenziale, quindi che il verde venga piantato subito, anche in attesa delle costruzioni? Della permeabilità abbiamo parlato. Dell'altezza avete accennato, ma Freyrie dice che in questa fase non è ancora definita. Comunque, i 150.000 metri quadrati di SLP devono essere esauditi, per cui se un edificio è più basso un altro deve essere più alto. Quali sono i KPI? Qual è il ruolo dell'acqua? Un ultimo suggerimento alla Fondazione Prada. La Fondazione Prada non rinuncia al suo ufficio. In questo modo viene ampliato il verde e potremmo avere un giardino più ampio. In fondo, la Fondazione Prada ha già il suo



museo. Non si capisce perché debba costruirsi un altro ufficio dentro quest'area.

3.

—
- Buonasera. Chi mi ha preceduto ha già svolto una serie di osservazioni, anche tecnicamente assai più precise, che riassumono in grandissima parte quelle che intendevo dire io. Naturalmente, da cittadino che abita e non professionista, né architetto, né ingegnere, sono rimasto un po'... Non dico "deluso", perché me l'aspettavo. Queste "zigurate" che incombono sul parco sono un qualcosa di un po' diverso da quello che ci si aspettava. So benissimo che, se andiamo a misurare ogni centimetro quadrato di verde, arriviamo a queste proporzioni. Non discuto, per carità, su questo aspetto. Tuttavia, l'impressione dei *rendering* è che nelle parti pianeggianti, cioè nelle piazze, nelle terrazze, soprattutto nel bosco sospeso — che è un'idea molto brillante, forse ispirata dall'esperienza della ferrovia sopraelevata newyorkese, che è diventata una cosa del genere — manchi, in realtà, il prato. Si vedono enormi distese di cemento e di piastrelle. In qualche caso ci sono piastrelle che consentono la crescita dell'erba lì sotto, ma danno l'impressione di una sorta di parcheggio suburbano. Se fosse possibile, invece, immaginare realmente un prato dove la gente può camminare sull'erba, e non solamente sull'asfalto, la bellezza del passeggiare avrebbe un aspetto completamente diverso. Le sensazioni sarebbero completamente diverse per chi abita nei dintorni, naturalmente, come me. Io abito in Via Brembo n. 5. Non ho la fortuna di avere la casa che aggetta sulla via, quindi non vedrò le "zigurate". Sono in un cortile interno. Chi passerà per la foresta sopraelevata o intorno a questi edifici, se potesse avere, almeno sotto i piedi, del prato e non delle piastrelle sicuramente avrebbe l'impressione un po' più vivida di potersi trovare in qualcosa di simile a un parco che ospita le case e non in un quartiere residenziale. Tutto qua. Ho finito.

4.

—
- Buonasera a tutti. Ringrazio per questa occasione. Mi ha fatto molto piacere ascoltare gli interventi che mi hanno preceduto, anche perché ho rilevato che, fondamentalmente, i pensieri corrono all'unisono. Le argomentazioni sono sempre più o meno queste. Premetto che non sono in accordo con questa Amministrazione per la scelta fatta rispetto a questa meravigliosa area che viene malamente definita "vuoto urbano". Dalle osservazioni che mi hanno preceduto, è chiaro che i milanesi non hanno bisogno di vivacità, come è stata presentata, perché Milano è una città vivace. Ha bisogno di serenità, ha bisogno di contatto con la natura, ha bisogno di ambienti tranquillizzanti in cui le persone possano interiorizzare e avere un rapporto con la natura. Purtroppo, chiaramente, la strada intrapresa è stata un'altra. Non voglio polemizzare in questa sede. Nel merito, mi fa un po' sorridere la definizione "foresta sospesa". Ci si riempie la bocca con parole altisonanti, che sono di impatto, ma mi chiedo: questa foresta sospesa, una foresta tipicamente composta da alberi che hanno bisogno di suolo sotto di loro per far scendere le radici, che profondità ha? Se è sospesa, evidentemente, mi chiedo quanta terra abbia sotto. Ribadisco la domanda sulla quantità di suolo permeabile, quindi di verde vero, non di quattro ciuffetti d'erba sotto una piattaforma di cemento. C'è una cosa che viene a mancare, e i cittadini residenti l'hanno già fatto presente. Considerate che mia nonna acquistò nel 1950 una casa vicina a quella del signor Fossati, in Via Brembo. Quando gliela vendettero dissero che lì davanti sarebbe sorto un enorme parco. Finalmente, dal 1950 al 2020, dovrebbe sorgere questo parco che,

in realtà, mi sa che parco non è. Quello che verrà a mancare, ed è la cosa più grave di tutte, è l'idea dello spazio. Non so se avete mai passeggiato per Corso Lodi e guardato verso Via Ripamonti: c'è un tramonto meraviglioso, che verrà definitivamente oscurato da queste benedette costruzioni, che non si sa quanto alte saranno. Questo dato non è ancora emerso. Per quanto riguarda i palazzi che si affacciano sullo scalo, in particolare dalla parte di Via Brembo, che è la più prossima, la vista sarà chiusa dagli edifici degli scali. Di quanto? Come? Queste sono tutte informazioni che per i residenti è importante avere e che al momento non si riescono ad avere. Quello che emerge dalla presentazione di questo progetto è una visione da *inside a outside*, non viceversa. Quindi, la prospettiva del cittadino non residente all'interno dello scalo pare non sia stata presa in considerazione. Su questo piccolo parco si affaccia solo Fondazione Prada, praticamente, perché è aperto davanti alla Fondazione, ma tutte le altre case che ci sono intorno avranno davanti degli edifici. Sembra, quindi, che il parco sia racchiuso all'interno degli edifici e che sia stato fatto per la fruizione dei residenti dell'area e non per i restanti cittadini milanesi. Secondo me, si dovrebbe provare a pensare a questa prospettiva diversa. Mi rendo conto che è uno sforzo, però sarebbe utile provare a pensare ai milanesi fuori, non residenti in questo scalo. Un'ultima cosa sugli standard urbanistici. Conoscete perfettamente la questione relativa allo Scalo Farini. Per "standard urbanistici" si intende aree verdi e servizi. Mi sembra rimangano i 17 metri quadri per abitanti. Scalo Farini aveva avviato e non aveva considerato la popolazione fluttuante, quindi gli addetti e i fruitori di servizi. Questo calcolo lo avete fatto per Scalo Romana? Volete agire in prevenzione o bisogna aspettare che qualcun altro faccia presente questa particolarità? Avrei altre cose da dire, ma per il momento direi che può bastare. Quant'è il verde profondo? Quanto saranno alti gli edifici? Che tipo di alberi si riescono a piantumare in quest'area (che sembra, in realtà, poco verde)? Mi associo al discorso del signor Fossati sulle piastrelle per terra: proviamo quantomeno a dare della terra e dell'erba sotto i piedi ai milanesi. Grazie.

5.

—
- Volevo fare una domanda. So che in zona, in passato, c'è stato un problema per quanto riguarda la falda. Io sono anche proprietario di un garage lì, in Corso Lodi, che addirittura al piano "meno 4" è completamente allagato. Ho visto che anche al piano "meno 3" ogni tanto ci sono delle esondazioni. Mi hanno detto che queste in passato sono aumentate quando sono andate via delle aziende che attingevano alla falda. Adesso ho sentito che nel progetto si parla di attingere alla falda anche per l'irrigazione del verde. Volevo capire se si era tenuto conto di questo ingrossamento e se il problema della falda con questo progetto si potesse sistemare definitivamente. Questa è la domanda.

6.

—
- Intanto mi aggancio all'intervento precedente. Confermo che effettivamente in zona il problema dei secondi, terzi o quarti piani di garage allagati è comune, ma penso l'abbiano considerato. Faccio due piccole annotazioni: una proposta per quanto riguarda la foresta orizzontale e un auspicio per quanto riguarda la densificazione e l'altezza degli edifici. Inizio da quest'ultimo. Guardando il Masterplan, per quello che ci è dato analizzare adesso, ho avuto immediatamente la sensazione che si potesse densificare un po' di più la cubatura e aumentare un po' lo spazio a verde, lo spazio pubblico. Densificarla non solo per un motivo di aumento degli spazi verdi, ma per altri motivi.

Sicuramente questo è il primo motivo, cioè il fatto che fare edifici più alti significa liberare suolo pubblico, e questo non è banale. C'è un altro motivo, che è puramente simbolico, ma che mi piaceva citare, che mi è venuto in mente legandomi al fatto che tutto questo nasce in funzione delle Olimpiadi invernali, quindi in funzione di un rapporto con la montagna della città, e poi legandomi anche all'analisi di altri grandi sviluppi recenti, grandi *development* internazionali, come ad esempio quello di Hudson Yards a New York, che è proprio lo sviluppo dove si attesta la High Line di Diller Scofidio a New York, verso nord. Si attesta in questo nuovo sviluppo, dove ci sono queste alte torri, in sommità delle quali c'è un DEC, un osservatorio DEC pubblico, dove si può salire per guardare il panorama della città dall'alto. Io mi aspettavo in questo sviluppo Porta Romana edifici più alti dove poter fare anche questo: andare su, avere spazi pubblici, che poi potevano rimanere anche dopo le Olimpiadi, e andare a vedere le montagne. Chi abita ai piani alti dei palazzi intorno sa che nei giorni di minore foschia si vede quasi tutto l'arco alpino. Poteva essere qualcosa di simbolico. Il terzo motivo è creare proprio un paesaggio. Lo diceva Gio Ponti quando raccontava perché aveva fatto un edificio così alto di fronte alla stazione centrale. Lui disse che quell'edificio era semplicemente uno dei tanti edifici che si sarebbero creati in quella zona, nel centro direzionale, e che avrebbero creato un paesaggio. Lo disegnava in questo video che si trova ancora su YouTube, davvero suggestivo e straordinario. Mi dispiace molto che, invece, in questa zona, probabilmente, alla fine, a quanto pare, avremo un edificio alto, quello di A2A in Piazza Trento, che non dialogherà con nessun altro edificio, perché gli altri saranno troppo bassi per creare questo paesaggio — oggi lo chiamiamo skyline — di cui parlava, giustamente, Gio Ponti; con il rischio grosso di una singola torre, da sola, senza un discorso con altri edifici, che è quello che poi genera disagio urbanistico, come ad esempio è successo a Parigi con la Tour Montparnasse. Mi auguro — e spero che si possa fare — che nel prosieguo dello sviluppo gli edifici siano meno e siano più alti. Velocemente, un'idea sulla passerella sulla foresta orizzontale. Spero si possa mitigare l'inquinamento di polveri ferrose che i treni generano con il loro passaggio mettendo elementi che possano proteggere il livello della passerella con il livello terra. Potrebbero essere delle cascate di acqua o potrebbero essere delle piante rampicanti capaci di bloccare le polveri. Questo non per non vedere i treni, perché veder passare i treni è sempre bello, ma per provare a mitigare l'eventuale inquinamento di polveri pesanti ferrose al passaggio dei treni, visto che passeranno in mezzo a una zona che speriamo sarà frequentatissima e vivace. Grazie.

7.

—
- Buonasera. Sarò breve dal momento che molte questioni sono già state sollevate. Anch'io faccio parte del gruppo che si aspettava un pochettino di verde in più, anche se la vedo meno negativamente di quanto detto precedentemente. Mi rendo conto che, una volta che ci sono soggetti privati che, giustamente, devono avere anche un ritorno economico, un po' di cubatura bisogna andarla a realizzare. È per questo che sono pienamente d'accordo, di fatto, con il signor Tonelli. Sette piani o nove piani piuttosto che dodici o quattordici piani cambia poco, ma la realizzazione di qualche piano in più avrebbe potuto permettere di realizzare spazi verdi liberi un po' più decisi. In ogni caso, questo tema è già stato toccato. Volevo chiedere, soprattutto nel lato subito a ovest del parco realizzato, quello di fronte Fondazione Prada, quindi quello dove la ferrovia viene interrata, come mai non si è pensato a una sorta di collinetta,

parco collina, come quello che è stato realizzato al parco di Portello, quindi al Parco Alfa Romeo. Oppure qualcosa di simile al BAM: anche lì si sviluppa al di sopra di una galleria artificiale, come avrebbe potuto essere anche solo per un breve tratto quella parte dello scalo. La seconda domanda, che è un po' più trasversale, nel senso che non so se esula dagli aspetti del Masterplan, riguarda la riorganizzazione dei mezzi di trasporto. Di fatto, per accedere alla stazione metropolitana di Lodi, per chi si trova a sud dello scalo, bisogna attraversare lo scalo, passando per le passerelle. Lo stesso se si vuole raggiungere la stazione del passante ferroviario di Porta Romana. Mi chiedo, considerando che la stazione effettiva è proprio al di sotto dello scalo romano, cioè nella punta a est dello scalo, come mai non si è pensato di collegare direttamente, tramite un sottopasso, la stazione della metropolitana con la fermata della stazione del passante di Porta Romana, o magari, addirittura, realizzare un'uscita *ad hoc* su Via Brembo della metropolitana di Lodi, in modo tale da permettere una riorganizzazione dell'interscambio tra la metropolitana, tra la fermata di Porta Romana del passante ferroviario; chi deve accedere alla metropolitana dal lato sud dello scalo può farlo direttamente senza dover "intasare" le piazze che ben avete mostrato all'interno dello scalo. Le due domande sono queste. La prima è perché non ampliare il parco con una sorta di collinetta ancora più pronunciata di quella già proposta davanti Fondazione Prada, che, volendo fare un po' di conti economici, potrebbe sfruttare gli stessi scavi degli interrati che si andranno a realizzare, che, facendo due conti, sono tanti metri cubi di terra. La seconda riguarda la riorganizzazione della fermata di Lodi, della metropolitana. Vi ringrazio.

8.

—
Buonasera. Saluto tutti. Vi ringrazio per l'opportunità. Anch'io sarò breve, perché la mia domanda, sostanzialmente, è stata anticipata dal signore che mi ha preceduto. Mi sono sempre chiesto come mai non si è colta l'occasione per facilitare la vita delle persone che tutti i giorni devono trasbordare dalla fermata del treno alla metropolitana oppure alla fermata 90-91, cercando di accorciare queste distanze, spostando la fermata del treno a Porta Romana, cercando di avvicinarla all'interscambio con la metropolitana e alla fermata dei filobus. Certamente avrebbe richiesto un sacrificio economico (probabilmente bisognerebbe riprogettare la strada ferrata), ma a mio parere si trattava di un'opportunità per facilitare la vita di tutti i giorni alla popolazione. Grazie.

9.

—
- Buonasera. Io mi sono segnato alcuni appunti. Parlo a nome personale, ma faccio parte anche di una rete di Comitati di Milano che hanno una visione leggermente differente, un po' più ambiziosa, che poi magari si esprimerà. Venendo alla consultazione pubblica, visto che parliamo di terreni pubblici passati dalla comunità ai privati, ci tengo a sottolinearlo, il privato non è una vittima — poverino — che deve sviluppare *oberto collo* delle speculazioni. Considerando anche che RFI è diventata proprietaria di questi terreni pubblici vincolati a utilizzo trasportistico, e adesso invece li vende per fare speculazione edilizia, secondo me dovrebbe anche pensare al proprio mestiere, quindi investire sulle fermate della ferrovia, come è stato detto, piuttosto che sull'interscambio dei mezzi pubblici. Mi aspetterei, quindi, una maggiore attenzione al rispetto del contesto "bene comune", proprio dell'intervento. Anche perché sono le ultime aree grandi. Poi non avremo più

da consumarne. Per questo penso che sarebbe stato dovuto un percorso partecipativo simile a un dibattito pubblico. Sarebbe auspicabile — non lo so se è previsto in questo percorso — che a tutti gli interventi venissero date risposte molto dettagliate, più di quelle che sto ascoltando, magari anche anonimizzandole, ma mettendole *online* affinché altri cittadini si possano costruire una loro opinione su come questo percorso è stato svolto. Questa consultazione ha una finestra troppo ristretta in relazione all'importanza e all'estensione dell'intervento. Inoltre, la poca diffusione del percorso riduce una partecipazione ampia e informata dei cittadini. I numeri di stasera, ma anche gli altri, lo dimostrano. Quindi, mi verrebbe da dire che la tempistica dovrebbe essere maggiore. Capisco la problematica legata al discorso del villaggio, però, se il villaggio è un problema, magari si potrebbe ragionare a comparti. Poi magari non è possibile. In ogni caso, la propongo come idea. Ritengo utile anch'io, come ha detto Sacerdoti, la pubblicazione di tutto quanto sia possibile. Anche perché, se la tempistica è così breve e non c'è nemmeno il materiale, non riesco a capire, poi, come noi cittadini e gli altri possano esprimersi. Vista l'attenzione all'ambiente, sia della Giunta che indicata nel Masterplan, chiederei la realizzazione solo laddove necessario di strade, marciapiedi, piazze, con pavimentazioni drenanti, tutelando e sistemando eventuali strade lastricate esistenti nei dintorni; il recupero di tutta l'archeologia industriale — che ho sentito comunque citare — non come un dono, ma come un obiettivo; altezze degli edifici — in contrasto, magari, con qualcheduno che ha la visione dei grattacieli — in linea con le cartine esistenti, per rispettare anche le visuali (e ci sono); un maggiore interrimento, di cui si dovrebbe far carico semmai RFI; la tutela della vista degli edifici esistenti, che rappresenta un fattore molto importante quanto dimenticato. Per il verde si diceva che doveva essere almeno il 50 per cento. Quindi, era una condizione non obbligatoria. "Almeno". Si può fare di più. Si può fare meglio. Un verde che dovrebbe essere, quindi, esteso, non frazionato (qualora fosse frazionato, non dovrebbe rientrare nel conteggio) e di qualità, con presenza diffusa di alberi, e non alberelli. Ho sentito dire "centinaia", come se fosse un regalo, ma su un'area così parlerei di "migliaia". Forse anche di più. Sarebbe in linea con gli obiettivi di ForestaMi, del Comune di Milano. Un bene da realizzarsi, come ha detto anche Sacerdoti, prima delle costruzioni, per essere accessibile il prima possibile. Eviterei anche l'utilizzo di termini che generano false aspettative, non realistiche, come questa cosiddetta "foresta sospesa", interessante, che ho sentito non essere, però, raggiungibile, per motivi, giustamente, di sicurezza. Quindi, massima attenzione alla creazione di aree verdi estese e dense, all'arredo urbano e — so che non è possibile, però lo diciamo; magari introduciamo una riflessione — alla bellezza degli edifici, che ultimamente sono tutti uguali. Magari uno potrebbe anche buttarla lì e fare qualche edificio in stile classico, come viene fatto in altre città europee. Sto concludendo. A chi realizza l'intervento chiederei di fare il meglio possibile, che oltretutto porterebbe maggior valore a chi sviluppa, e di ascoltare le necessità — che vedo, per fortuna, condivise da parecchi cittadini — sul verde. Tutto quanto detto sarebbe anche in linea con i cinque elementi caratterizzanti del Masterplan. Ringrazio tutti.

10.

- Buonasera a tutti e a tutte. Vi ringrazio per questo spazio. Mi permetto di dare un contributo, offrire una suggestione e anche, magari, aprire uno spazio di riflessione rispetto a una dimensione che, a mio avviso, non è ancora stata trattata, almeno nella presentazione del Masterplan e neanche nei documenti che ho

visionato e letto. Mi riferisco a tutta la dimensione pedagogico-educativa, che ritengo molto attinente alle visioni che sono state condivise all'interno del Masterplan. Si parla di spazio. Necessariamente lo spazio è educativo, lo spazio ha a che fare con i temi della democrazia. Mi chiedo, quindi, se è possibile in fase di progettazione coinvolgere anche degli specialisti — io sono residente di zona — dell'educazione, quindi del settore, che possibilmente vivono in zona, vivono i servizi educativi. I temi di armonia tra uomo, donna e natura sono all'ordine del giorno negli ambienti educativi. Un po' ce lo sta insegnando la pandemia. Tutte le questioni afferenti alla sfera ambientale i servizi educativi e ogni ciclo di studio le stanno mettendo a tema e le stanno riscoprendo. Per questo motivo il Parco Romana, a mio avviso, diventa una grande opportunità in questi termini di promuovere quella che io chiamo "scuola diffusa", cioè una scuola che possa uscire dai propri ambienti tradizionali d'aula e cominciare a vivere più intensamente il quartiere. Questo promuove anche un'idea nuova di comunità, di collettività. Quindi, fa bene al territorio. Faccio giusto un esempio. Lorenzoni, che è un maestro di scuola elementare, ha cominciato a dialogare con Renzo Piano per immaginare come poter disegnare e progettare una scuola migliore. Spesso sui tavoli degli architetti manca questa visione dal punto di vista educativo. Quindi, la mia è una sollecitazione, un invito, se è possibile, ad aprire anche al confronto con chi vive il territorio, chi vive la zona e abita e frequenta i servizi educativi, per creare quelle possibilità di connessione che i quartieri stanno mostrando come un bisogno dei nostri tempi. Grazie mille.

11.

- Buonasera a tutti. Grazie per questo spazio. Io sono architetto del paesaggio. Vi porto una serie di considerazioni che abbiamo fatto insieme all'architetto Carlo Masera, che non ha potuto partecipare, purtroppo, questa sera. Delineerò brevemente due-tre questioni che riguardano il campo selvatico, il tema delle acque e il tema del rapporto con la città, al cui interno ci sono alcune domande in merito alle quali mi piacerebbe avere un chiarimento. Per quanto riguarda il campo selvatico, viene presentato come una grande radura, con questa vegetazione bassa, vegetazione arbustiva spontanea, tema che trovo molto interessante, che si esplora sempre più frequentemente. È abbastanza importante capire nello sviluppo del progetto quale sarà il rapporto di quest'area con la fruibilità di questo spazio, da due punti di vista: dal punto di vista della fruibilità vista come attraversamento, quindi come sistema di percorsi, che attualmente non emerge dalle tavole di progetto; e dal punto di vista della fruibilità come sosta, quindi dell'utilizzo di questo spazio da parte dei cittadini, perché quel tipo di vegetazione presentata all'interno del progetto, che è interessante, si sposa male con l'utilizzo come sosta, come "stare" su queste aree verdi. Se queste aree verdi, con questo tipo di vegetazione, andranno compartimentate per essere lasciate in questo stato di naturalità, che cosa diventerà questo parco, questa grande area? Su questo pongo una domanda. Prima è stato detto che sarà una collina artificiale, quindi sarà solo completamente permeabile. Io ho intravisto, non da una sezione, ma da un'assonometria, mi pare, sulle tavole, che sembra esserci una struttura al di sotto di questo. Volevo capire se questo sarà effettivamente solamente suolo, collina composta con riporti di terra, oppure se ci sarà qualche tipo di struttura sotto che ne modificherà il livello di impermeabilità. Il secondo tema, che è già stato trattato più e più volte, riguarda le acque, il ciclo idrologico. Mi sembra abbastanza interessante capire se, sulla questione delle aree umide, sia stato valutato l'utilizzo e la captazione delle acque del reticolo

idrico superficiale. L'area è attraversata da una serie di rogge. Quindi, vorrei capire se è stato valutato che questo sistema faccia parte di un sistema più grande di acque. È già stato detto per quanto riguarda, ad esempio, il geotermico per la Vettabbia. Volevo sapere se anche per l'alimentazione di quest'area era stata fatta questa considerazione. L'ultimo tema riguarda, invece, il rapporto con la città in generale del Masterplan presentato. Sarebbe interessante ragionare su una possibilità, che va un po' in controtendenza rispetto allo sviluppo di questi grandi progetti, che tendono a essere molto introversi. Anche questo Masterplan presenta, a mio avviso, caratteri di introversione. Lo si vede banalmente dalle sezioni di questi edifici gradonati che guardano tutte verso l'interno, al di là di questioni più legate alla volumetria degli edifici, che sono, per quanto in realtà viene detto, abbastanza dissonanti rispetto al complesso. Potrebbe essere una strada interessante ragionare affinché queste grandi trasformazioni diventino l'occasione per riqualificare delle porzioni di città intorno, nel più prossimo intorno. Penso a Via Lorenzini, a Via Brembo, a Via Ripamonti, a Piazzale Lodi. Ci sono aree che hanno bisogno di interventi urbani e che potrebbero essere qualificate non solamente come un indotto di questi progetti di trasformazione, ma anche dal punto di vista fisico. In soldoni, si potrebbe destinare una parte delle risorse economiche che sono pensate per gli spazi pubblici del parco per l'intorno. Questo consentirebbe anche di avere meno quell'effetto *enclave*, meno quell'effetto stridente tra queste aree in cui vengono proposti e realizzati interventi molto elaborati e le aree intorno che, invece, si portano dietro una serie di problemi che derivano dalla città. Basta. Direi che è tutto.

12.

- Buonasera. Grazie dell'opportunità. In realtà, faccio eco a quanto detto in precedenza da alcuni intervenuti. Innanzitutto, parto dai volumi: secondo me, verso Corso Lodi sono eccessivi e creano probabilmente una cesura anziché aprire questo spazio nuovo che viene a crearsi, questo parco, verso l'esterno. Credo che la verticalità potesse essere realizzata più verso Via Ripamonti, quindi in una zona in cui c'è meno residenziale, piuttosto che sulla zona di Corso Lodi, in cui sono stati ipotizzati volumi abbastanza importanti, che secondo me andranno a chiudere invece che aprire, come è stato già detto da una persona prima di me. C'è una seconda cosa che vorrei dire, che ha detto molto bene Stefano prima di me. Mi riferisco al fatto di considerare le vie circostanti. Credo che la maggior parte delle persone avrebbe voluto vedere una maggiore estensione di parco in questo progetto. Per i motivi che tutti sappiamo, la soluzione finale è una soluzione di compromesso. Mi chiedo se non sia possibile, anche destinando una percentuale degli oneri di urbanizzazione, riqualificare e rinverdire, anzi, magari piantumare degli alberi — visto che non può essere aumentata la percentuale di estensione di verde in questo ambito, in questo progetto — nelle zone circostanti, quindi nelle vie circostanti. Penso, ad esempio, a Via Benaco e alla parallela, Via Calabiana, che non hanno alcun tipo di verde e che, quindi, potrebbero essere riqualificate, rinverdite, una cosa che sarebbe coerente con il progetto di ForestaMi, del Comune di Milano, di pavimentazione generalizzata, che rappresenta uno degli obiettivi dell'Amministrazione di questi anni. Inoltre, riusciremmo a connettere, magari unendo delle piste ciclabili anche a queste riqualificazioni, la zona del Parco Romana, quindi dell'intervento, ai parchi che si trovano a sud di quest'area (penso a quello Vettabbia e agli altri parchi che si trovano a sud), con la creazione di piste ciclabili accanto alla riqualificazione delle vie circostanti e alla piantumazione di alberi

in quest'ambito, creando una riqualificazione aggiuntiva oltre a quella del Parco Romana in sé. Grazie.

13.

- Io ho una domanda per l'assessore Maran. In Corso Lodi noi abbiamo un ponte, due binari, due scale e due banchine. In Via Ripamonti abbiamo un ponte, due binari e si faranno due scale: perché non fare due banchine? Qual è la *legacy* di questo progetto? O meglio, qual è la *legacy* delle Olimpiadi? Quando abbiamo fatto l'Expo abbiamo costruito una stazione del treno, ma ci siamo dimenticati delle altre. Ripetiamo lo stesso errore? Abbiamo costruito l'interscambio a Forlanini, ma poi abbiamo sbagliato tutto nell'interscambio tra la M4 e la M5. Perché non ci dotiamo di una stazione a sud, in maniera tale da avere Ripamonti che va verso Tibaldi e Ripamonti che va verso Porta Romana? Un'altra cosa: "Parco Romana" suona malissimo. A me la maestra ha insegnato che con un sostantivo maschile ci va l'aggettivo corrispondente. Perché non lo chiamiamo "Scalo Olimpico"? Già che ci siamo, visto che Lodi TIBB non lo ha mai capito nessuno a Milano e che la stazione delle ferrovie di Porta Romana non coincide mai con la metropolitana, perché non ci inventiamo un nome che metta d'accordo questi due posti, che sono uniti, affinché non creino più confusione? Un'altra domanda. Sembra che lo sviluppo della torre di A2A sia una cosa estranea. Perché non mettere insieme i due progetti? Perché non integrare l'ambiente che va da Piazza Trento verso la Fondazione Prada? Ho finito.



7 APRILE 2021

INCONTRO CON IL MUNICIPIO 5 COMMISSIONE URBANISTICA, PUBBLICA E PRIVATA LAVORI PUBBLICI

*Trascrizione stenografica degli interventi dal pubblico
e dei Consiglieri di Municipio*

NOTE DI LETTURA

La rendicontazione che segue rispecchia l'ordine di intervento

1.

-Apro le danze. Avendo ascoltato ieri la consultazione pubblica nella fascia dalle 21 a mezzanotte, concordo in una valutazione che è emersa, che nello Scalo di Porta Romana, tanto più se sarà denominato "Parco Romana" più che di vivacità, in quanto Milano è sufficientemente vivace e frenetica, se non iperattiva già di suo, forse ci si aspetta un ambito dove ricercare svago, serenità, relax, un luogo urbano che si opponga al logorio della vita moderna, come diceva una vecchia pubblicità, dove poter riuscire, anche solo per qualche minuto, a staccare la spina senza necessità di raggiungere magari mete più lontane. In questa prospettiva l'elemento acqua assume un valore e una funzione fondamentale, un valore, un valore in quanto, come già avevamo indicato nella nostra delibera del Municipio 5 del 2017, l'area scalo e tutta la parte più a sud dello scalo sono state storicamente caratterizzate dalla presenza non solo di rogge e cavi che abbiamo sentito dalla presentazione, della loro presenza e dalla loro funzione, ma anche era un'area di fontanili, con le sue polle e le sue risorgive. Ecco, allora l'opportunità, non voglio chiamarla suggestione, in quanto è un termine che ultimamente è troppo abusato, l'opportunità che l'area possa ospitare un corso d'acqua non stantio, che non sia, insomma, un richiamo per le zanzare, ma in movimento, con dei salti, delle cascatelle; un corso d'acqua

però che possa – questa è un'idea, è una proposta – contribuire a formare un più ampio specchio d'acqua che, richiamando anche le Olimpiadi, potrebbe avere come perimetro il disegno esterno dei cinque cerchi olimpici, nel quale durante l'anno ospitare al suo interno delle fontane giusto per richiamare le risorgive e le polle o dei giochi d'acqua anche cromatici e nel periodo invernale la sua superficie potrebbe essere adibita a pista di pattinaggio sul ghiaccio. Perché diciamo questo? Perché la richiesta di una pista di pattinaggio sul ghiaccio nel Municipio 5 è molto richiesta, specie dalle famiglie con i bambini. Ecco, non solo una suggestione, ma quindi una vera e propria proposta.

2.

- Buonasera a tutti i consiglieri e agli ospiti presenti, soprattutto ai presentatori di questo grande progetto. Intervengo in quanto Vicepresidente della Commissione Urbanistica, che segue da vicino e ormai da anni la vicenda, come già è stato detto dal Presidente del Municipio, dal Presidente Verri. Con molta ansia attendevamo questo evento, questa presentazione, anche perché abbiamo sottolineato più volte di avere un quadro a

trecentosessanta gradi di tutta l'area, perché se ne è parlato tantissimo, considerando anche che ci era stato proposto di dare un parere su Piazza Trento, in quanto c'è la A2A, il palazzo avveniristico della A2A. Noi abbiamo chiesto veramente spesso, perché abbiamo fatto più Commissioni in merito, di avere un quadro completo. Finalmente è giunto. Visto il progetto preliminare, devo dire che siamo molto contenti anche come Gruppo di Forza Italia, perché ci siamo anche consultati. Visto e considerato che la tempistica è tiranna, faccio un po' capo al mio Gruppo politico. Devo dire che si è studiato molto bene, perché questi temi che voi avete espresso con questo progetto erano già sorti più volte, come ripeto, da parte di tutti i consiglieri e chiaramente anche con il supporto dei cittadini, che hanno espresso in varie occasioni i loro pareri. Adesso non voglio dilungarmi troppo. Ho in mente tante cose, ma vorrei sottolineare alcuni punti. Per caso, ma credo di sì, avete preso in considerazione, come diceva all'inizio il Presidente di Municipio Bramati, i vicini di casa? Mi riferisco alla A2A. Avendo studiato il fatto della permeabilità, la permeabilità, però, a un certo punto finisce. Tutto questo grande passaggio, eccetera, a un certo punto finisce, perché abbiamo una circonvallazione. È una direttiva dove il traffico è veramente intenso. Quest'anno magari no, perché è evidente che non è così, ma è una strada di forte viabilità. Chiaramente si è sempre chiesto come è possibile connettere il centro della città, pur lasciando che il traffico scorra senza ostacoli. Vengo al tema dei parcheggi. Forse mi è sfuggito, ma credo non si sia parlato di eventuali parcheggi visto l'aumento della popolazione, perché lì aumenterà la popolazione, a dismisura, quindi aumenterà anche il traffico veicolare, anche elettrico, visto e considerato che ormai si parla in termini ecologici. In ogni caso, il traffico veicolare esiste ed esisterà. Altra cosa fondamentale è la sicurezza. Avete previsto telecamere, zone eventualmente che non debbono essere buie? Perché, chiaramente, essendo fruibile da una stragrande maggioranza di cittadini, perché sarà così, un ambiente così vario senz'altro avrà un'affluenza di molteplici cittadini, credo che la sicurezza sia importante. Quindi, chiaramente, il discorso delle telecamere credo sia abbastanza importante. Credo di associarmi tranquillamente a livello sportivo per quanto ha detto il Presidente Ferri, che mi trova veramente d'accordo sul fatto di creare un luogo dove d'inverno pattinare, perché effettivamente anche questa è una nota molto importante per il nostro Municipio. Mi sembra di aver detto abbastanza, almeno le cose più salienti. Devo fare i complimenti comunque per il progetto, perché credo che vada a soddisfare le varie domande che ci eravamo posti già in precedenza, in passato, con tanto verde, tanta fruibilità di ogni cittadino di qualsiasi natura. Grazie infinite.

3.

—
-Grazie, Presidente. Cercherò di essere sintetica. Io parlo a nome anche del Gruppo Partito Democratico. Si tratta di un progetto ambizioso, un progetto importante, un progetto complesso di cui vogliamo seguire l'andamento. Oggi è solo la prima tappa di un percorso che sarà lungo e di cui intendiamo essere partecipi. Chiediamo di poter essere ascoltati in questo lungo percorso. È un progetto di cui, come ha già detto il Presidente Bramati, sia come Consiglio che come cittadini, che come forze politiche, seguiamo da diversi anni e che quindi intendiamo continuare a seguire. Ripeto, è un progetto ambizioso, un progetto molto bello, che però presenta anche dei punti di attenzione. Io vorrei indicarne qualcuno. Parto dalle connessioni e le integrazioni dell'area con il contesto urbano e sociale circostante, quindi non solo le connessioni con i quartieri a nord, Piazza Trento e via

Crema, ma anche quelli a sud e quelli con via Ripamonti, tutti quartieri che hanno una caratterizzazione sociale ed economica molto precisa, che va tutelata e integrata. Andando poi sempre più verso sud, verso il Parco della Vettabbia e Chiaravalle, chiaramente vanno valorizzate queste connessioni. Secondo punto. Questo progetto prevede, soprattutto nella parte est, una forte valenza commerciale. Si prevede un grande afflusso di turisti e cittadini di passaggio. Quindi, chiaramente, il tema della mobilità, dei servizi per la mobilità deve essere attenzionato ed essere sempre presente. Penso che debba essere valutato l'impatto che la grande quantità di persone che saranno presenti in questo distretto dovrà sostenere. Questo, secondo me, è un tema molto delicato, perché chiaramente già dalle immagini che ci avete fatto vedere, soprattutto nella parte commerciale, gli uffici, le presenze saranno tantissime. Passo a un altro punto. La vostra attenzione si è molto concentrata, almeno nella presentazione che ci avete fatto, sulla piazza a est, quella sul Piazzale Lodi con il collegamento con la stazione. Poco ci è stato detto della connessione con la piazza occidentale, quella verso via Ripamonti che, almeno da quanto ci avete finora detto, non risulta ben definita o perlomeno noi non abbiamo capito come ci si conetterà. Tra l'altro, l'asse Ripamonti è un asse molto fragile e molto sensibile su cui il Municipio da tutti questi anni sta ponendo molta attenzione, anche con richieste di viabilità diverse, tipo metropolitana o percorsi su cui stiamo aspettando delle risposte da parte del Comune. L'altro tema è la connessione, come ha già detto anche chi mi ha preceduto e prima il Presidente Bramati, con il progetto A2A e Piazza Trento, che chiaramente deve essere integrato. Questo progetto non può non guardare all'intorno, deve assolutamente avere delle connessioni precise, urbanistiche e architettoniche anche con i contesti vicini. Ho seguito anche la presentazione di ieri. È stato sottolineato il tema delle connessioni con i percorsi ciclabili esterni che devono essere attenzionati. Tutta la parte degli edifici residenziali, chiaramente, è ancora tutta da progettare, quindi immagino che ci sarà sia il mercato libero che i canoni convenzionati. Ci saranno famiglie? Sono previste strutture specifiche per i bambini (aree giochi, asili)? Andrà fatta anche una valutazione sul bisogno futuro di scuole nei quartieri adiacenti. Tutto questo deve essere tenuto in conto, così come chiedo se sono previsti servizi di tipo sociosanitario in quest'area, soprattutto nell'area residenziale. Ci sono spazi per la socialità e per gli spettacoli culturali, anche all'aperto? Dove si allocano le strutture culturali della socialità, visto che il prossimo studentato di via Ripamonti e quello della Bocconi, già esistenti in viale Isonzo, attireranno molta popolazione giovanile? I tre edifici ex industriali, nel progetto che ci avete presentato, avranno una destinazione di tipo sportivo. So che i cittadini chiedono, invece, che abbiano un uso di tipo culturale. Si parla di uno spazio dedicato alla fotografia in onore anche di Basilico. Ieri l'architetto Freyrie ci diceva che queste strutture, soprattutto una, ha una precarietà statica preoccupante. Mi auguro che vengano messi in sicurezza prima che rischino l'abbattimento. Ho cercato di sintetizzare i punti che, secondo me, devono essere approfonditi. Chiaramente ne ho già parlato, anche se in tempi brevi, con i miei colleghi e con il partito che rappresento. Avremo modo ancora di parlarne e quindi sicuramente intendiamo essere tenuti informati e coinvolti in tutte le fasi successive, perché questo è solo l'inizio. Grazie.

4.

—
-Buonasera a tutti. Sono un po' emozionato questa sera, perché effettivamente questa presentazione evidenzia un lavoro molto approfondito che dovrebbe portare veramente a una

trasformazione notevole in tutta la nostra zona. Tra l'altro, è una trasformazione che, forzatamente, sarà pronta nell'arco dei cinque anni, perché a volte, quando si fanno questi progetti così ampi, si sa quando si parte e non sempre si riesce a finire poi in tempi ragionevoli. Innanzitutto, mi piace il fatto che la zona *post* industriale possa essere rinominata "Parco Porta Romana", mi sembra già un buon passaggio, anziché "Scalo Romana", che è chiaramente il nome attuale. Gradirei che effettivamente il discorso del parco fosse predominante su tutto questo. Vorrei evidenziare, però, alcune cose. Innanzitutto, sul discorso della ferrovia abbiamo visto il passaggio con il godimento da parte di chi è sul treno del verde, però mi sembra che ci sia anche una porzione abbondante di percorso, invece, fatto con un tunnel. Volevo capire qual è la porzione che rimane fuori in base a questo, perché tutto sommato sono pur sempre treni che passano e potrebbero rendere meno godibile il tutto, a meno che non sia studiato esattamente un verde anche per abbattere eventualmente questo intervento. L'altra cosa che voglio evidenziare è il discorso del trasporto pubblico locale, perché si prevede indubbiamente che quest'area sarà molto frequentata ed è un'area prevalentemente pedonale o ciclopedonale. Vorrei capire esattamente quali sono le connessioni con il trasporto pubblico locale e anche quanti sono i parcheggi che verranno predisposti su questo, perché in qualche maniera uno potrà anche utilizzare la macchina per recarsi in quest'area. Sarebbe un peccato non avere i parcheggi a sufficienza perché questo renderebbe l'area meno fruibile da tutti o la renderebbe fruibile solamente ai cittadini che sono prevalentemente confinanti. Questa deve essere un'opportunità per tutta la città, non solamente chiaramente per il Municipio 5. L'altra cosa che era stata evidenziata anche dal Presidente Bramati era il discorso della permeabilità e del dialogo con il progetto A2A, Piazza Trento, perché sostanzialmente vuol dire che da una parte ci sarà una torre di Piazza Trento e dalla parte opposta ci sarà un'altra torre, perché più o meno adesso non ho fatto una verifica sulla quantità dei piani, ma diciamo che il dialogo fra queste due torri potrebbe essere un elemento urbanistico rilevante. Circa l'attraversamento su Viale Isonzo, vorremmo evitare che fosse un attraversamento a raso. Considerando il traffico attualmente insistente su Viale Isonzo, bisognerà trovare una soluzione, una modalità per permettere che la percorribilità non sia solamente all'interno del parco, ma sia anche proprio nella zona, oltre Corso Lodi e Viale Isonzo. Io ho parlato a nome di Milano Popolare che fa parte della maggioranza di questo Consiglio di Municipio. Grazie.

5.

-Buonasera a tutti. Con questo progetto davvero molto bello catapultiamo la Milano degli anni Duemila davvero in una nuova era, perché insieme a CityLife e al quartiere direzionale ex Varesine devo dire che davvero facciamo un salto di qualità come città, come metropoli, come città a livello europeo e mondiale. Mi piace molto il progetto, anche perché, inconsciamente, non so se qualcuno si è ispirato a questo dei vari progettisti, mi ricorda un po' quello che è successo a New York qualche anno fa, quando è stata dismessa quella ferrovia sopraelevata e lì, spontaneamente, la natura ha preso il sopravvento e poi, fortunatamente, grazie anche all'idea di qualche cittadino si è lasciata quella linea verde sopraelevata ed è diventata molto bella, perché ha dato davvero un polmone verde in quella zona molto urbanizzata. Da noi accade forse il contrario. Probabilmente sotto ci sarà sempre la ferrovia, ma mi piace quel bosco sospeso, quella foresta sospesa, è davvero molto carina. Ciò che mi preoccupa un po' come

Sinistra per Milano, che rappresento, è sempre il solito problema. Ho frequentato il quartiere, ho visitato la Piazza Gae Aulenti. È bellissima. Io andavo da bambino al parco delle Varesine, perché i miei genitori abitavano proprio lì. Anche CityLife ho visto e mi piace molto. Però, ciò che non mi piace molto è che la fruibilità è sempre riservata a persone di un certo censo. Sicuramente quei palazzi saranno inviccinabili per noi comuni mortali. Sono bellissimi, sono terrazzati, li ho visti, ma sono assolutamente improponibili. Io spero, anzi auspicavo che questa sera ci fosse con noi magari l'assessore e ci promettesse o comunque che ci desse delle delucidazioni affinché, come ricordava la mia collega Gerosa del Partito Democratico, una porzione di queste costruzioni venga destinata a una edilizia convenzionata, in modo che anche i comuni mortali possano abitare in questa zona, nella nostra zona, la zona 5. Auspico che ciò avvenga. È vero che poi sarà fruibile dalla cittadinanza potersi sedere su quelle panchine, godere di qualche specchio d'acqua, delle zone umide che ho visto che dovrebbero esserci, ma la mia speranza è questa, che non diventi un borgo per ricchi in una città già molto cara come la nostra, perché non dimentichiamo che attorno a quella zona ci sono dei quartieri popolari che, secondo me, meriterebbero anche altro. Devo dire che la rigenerazione urbana che ne viene fuori è davvero molto bella. Speriamo che non duri molto questo intervento, che si faccia in fretta e che venga fatto bene. Grazie mille.

6.

- Visto che Milano Progressista non è riuscita a intervenire a voce, la consigliera Lanzi ha scritto il contributo del suo Gruppo. Ne do lettura: "Parole chiave della presentazione: connessione, collegamenti, spazi definiti, ma congiunti anche se su livelli diversi, verde, foresta sospesa, spazi pubblici, bello e raccomandabile. Si punti al massimo nella trasformazione da area *post* industriale a distretto urbano non alieno rispetto al territorio circostante come Piazza Trento e quartieri intorno. Attenzione alla mobilità".

7.

- Sono l'architetto Margherita Bolchini, sono referente del tavolo territorio ambiente di azione del partito di Carlo Calenda. Trovo molto interessante il progetto, quindi complimenti ai "colleghi" che hanno predisposto questo progetto. Credo sia un'occasione per il Comune di Milano. Il Comune di Milano deve prendere queste occasioni di rigenerazione urbana per ripensare, rimodulare e far sì che, appunto, da una parte non siano solo interventi per ricchi o per chi può permettersi una edilizia di pregio. Dall'altra parte, devono diventare anche un'occasione per una rivisitazione della mobilità e quindi far sì che questi interventi, che sono tantissimi perché le aree dismesse a Milano sono più di 170, quindi, da questo punto di vista, nei prossimi anni ne avremo sempre di più, però ci deve essere molta attenzione, appunto, alla mobilità e quindi alla mobilità sostenibile, perché Milano nei prossimi anni deve modificare l'accesso e deve modificare quindi anche l'impatto della mobilità privata. Queste sono le mie due valutazioni. Grazie.

8.

- Buonasera. Volevo chiedere delle cose. Intanto vi ringrazio per il progetto in sé e soprattutto per la volumetria del lato sud e per la foresta sopraelevata. Io ho presente la *Coulée Verte*

di Parigi, quindi mi piace molto questa cosa. Partendo da est, però avevo delle domande. La prima riguarda il raccordo con la metro. Volevo sapere se attualmente il primo posto in cui uno può entrare è qui, mentre parlavate dicevate che un accesso sarà qui, collegato poi alla stazione. Successivamente, poi, rispetto ai passaggi nord-sud, volevo far presente, soprattutto essendo io ciclista, che sarebbe molto importante che tutti in realtà siano accessibili tramite la bicicletta, cosa che non ho capito se è così, soprattutto questo passaggio in particolare perché io essendo ciclista venendo dal Vigentino, se uno poi deve andare verso nord-est questo passaggio è molto utile e un ciclista sicuramente sceglierebbe un passaggio del genere piuttosto che il parco, perché il parco è pieno di bambini, pieno di erba e quindi preferirebbe sempre quello. Andando verso ovest, volevo sapere se sul parco collinare sarebbe possibile mettere un parco giochi. Immagino di sì, nel senso che già alla Biblioteca degli alberi una cosa simile è stata fatta e quindi credo che sia una cosa utile per le famiglie. Per quanto riguarda la residenza olimpionica che poi diventerà universitaria, essendo universitario, volevo sapere chi gestirà poi effettivamente le residenze. In generale, immagino che siano un po' per tutte le Università, soprattutto per la Bocconi e anche magari per la Statale, considerando la Metro 3. Per quanto riguarda i campi, volevo chiedervi, per favore, di non farli tutti da calcio, ma di diversificare, perché credo che possa essere un'occasione, considerando che ce ne abbiamo veramente pochi per la cittadinanza, in realtà, soprattutto pochi che non siano da calcio, cosa che potrebbe starci. Giacché è grande, se fosse da rugby sarebbe clamoroso, magari almeno uno, visto che da rugby non esistono a Milano, tendenzialmente, magari anche uno da pallavolo, non lo so. Sono cose che a noi mancano. Riguardo all'ex zona industriale, più che uno spazio per la fotografia, sinceramente, quello che mi viene da dire come cittadino, come universitario, considerando che io abito in Vigentino, mi sento di chiedere per favore un locale. Non sto pensando a una discoteca, perché ogni volta che si parla di discoteca, poi tutte le mamme si mettono le mani nei capelli. Io, però, penso semplicemente a un locale, magari bello, anche per accogliere gli atleti, però un qualcosa che sia sociale e utile, cosa che, secondo me, a noi manca, soprattutto perché noi del Vigentino tendenzialmente poi dobbiamo sempre spostarci in macchina per andare lontano, a nord, in altre zone. L'ultima cosa riguarda la piazza, quella vicina alla Fondazione Prada. Ho visto che, in realtà, per esigenza degli atleti, c'era un giro strano che non ho capito perché cosa servisse. Pensavo se magari potesse essere abbellita da una fontana, se effettivamente si vuole fare questa cosa pattinaggio sul ghiaccio. Magari si potrebbe mettere qui, però non so appunto quella questione degli atleti. Basta. Scusate se sono stato troppo lungo.

9.

- Buongiorno a tutti. Sono Massimo Mulinacci del gruppo Alberi e Ambiente, un gruppo milanese che opera (...) Ho visto il progetto. È molto bello, non perché lo dico io, ma perché lo è veramente. I miei complimenti e la mia ammirazione per questo. C'è qualche punto sul quale io vorrei un attimino dire un po' che cosa mi ha colpito, soprattutto per quanto riguarda la foresta sospesa che, in realtà, è una via alberata, bella da vedere. È un'idea veramente notevole. Da un certo punto di vista, non voglio fare il campanilista, ma è quasi più bella della *High Line* di New York, anche se sono due cose completamente diverse. Per quanto riguarda questa via ho qualche problema sugli alberi e sulla sostenibilità di questo sistema, perché gli alberi, di fatto, è come se fossero piantati in un vaso. Questo rende tutto il sistema molto delicato e molto fragile, richiede una manutenzione continua.

È difficile pensare che quegli alberi possano alla fine avere una vita autonoma, senza che non ci sia un sistema che porti via l'acqua in eccesso o che dia l'acqua che manca, a seconda della stagione, che apporti le sostanze nutritive, che garantisca anche l'ossigenazione del terreno. Perciò, questo è un sistema che mi pare molto delicato. Non so quanto questo possa contribuire, come si pensa che possa fare verde e si possa contribuire al bilancio del carbonio e anche magari agli inquinamenti indotti dai sistemi. Vorrei sapere cosa si è messo in opera per permettere che questo sistema funzioni, quindi che gli alberi non muoiano dopo poco tempo che sono stati messi sulla via e che ci sia un vantaggio in tutto questo, oltre a quello paesaggistico, perché in questo momento la mia impressione è che questo sia un arredo urbano più che un reale sistema verde. Da questo punto di vista, vorrei dire che non so se questo percorso è stato considerato nel verde complessivo. Se lo fosse, proporrei di toglierlo, perché abbiamo circa un ettaro, l'area occupata da questo percorso, abbiamo un ettaro che, in realtà, non è verde, ma è un sistema di arredo urbano. Se questo ettaro fosse calcolato nel verde generale, io propongo di toglierlo e di andarlo a recuperare in qualche altro punto dell'intervento di Porta Romana. Si trova sicuramente un ettaro, un ettaro soprattutto appoggiato su un terreno reale. In sintesi, la domanda è come si pensa di rendere sostenibile questa strada e quali sono eventualmente i mezzi, che cosa si è utilizzato. La seconda cosa è il discorso delle case in legno. Sono bellissime anche queste, nulla da dire. Il legno è un ottimo elemento di costruzione. In questo periodo storico, il legno e soprattutto gli alberi da cui si ricava il legno sono strausati. Quello che mi preoccupa è che si sta passando al legno in una quantità notevole di costruzioni, e questo vuol dire un carico fortissimo sulle foreste, soprattutto su quelle dei paesi più deboli, dove questo legno è una risorsa economica piuttosto elevata. Un'altra cosa che vorrei chiedere è di evitare con accuratezza che sia legno proveniente dal Brasile, in particolare, per lo scempio che il Brasile sta facendo della Foresta Amazzonica, quindi che sia legno che provenga da foreste o da boschi che abbiano una garanzia etica. Questa è una parola abbastanza elastica, ma in questo caso vorrei che fosse rigida, cioè che non si utilizzi legno che sia costato sangue o che sia in qualche modo un furto per i popoli che abitavano le foreste poi tagliate. Ho una domanda veloce anche sull'acqua, sulla roggia Vettabbia. Vorrei capire un attimo se a questo punto si arriverebbe a scaricare l'acqua calda sulla roggia, soprattutto d'estate, perché sarebbe il momento in cui i condizionatori scaricano il caldo. Questa roggia è ricca di pesci. Vorrei capire un attimino come si pensa di evitare che ci sia un impatto ambientale elevato. Vi ringrazio.

10.

- Buonasera. Andrò per punti, perché alcuni aspetti sono stati già trattati. Per me è molto importante, e per il gruppo che rappresento, che è l'associazione Porta Romana District, il raccordo con Piazza Trento, soprattutto per quanto riguarda i parcheggi delle auto già esistenti, quindi non sul traffico che si va a generare, ma su come recuperare poi anche la riqualificazione e la piantumazione delle vie Crema, Trebbia, Adige e la Piazza Trento, che potrebbero essere un bel collegamento con il parco. Dopodiché, per quanto riguarda le aree sportive, anch'io ho dei dubbi e delle perplessità sul fatto di metterle all'interno di un palazzetto. Riterremo più adeguato il fatto di collocare le aree sportive all'aperto, anche perché eventualmente si possono chiudere con altri sistemi, mentre dedicare gli spazi che sono stati attualmente indicati per lo sport a luoghi e servizi di socializzazione e culturali, quindi, perché no, una biblioteca

che in zona manca oppure dedicare anche degli spazi per teatro all'aperto. Il discorso della sicurezza è importantissimo, soprattutto la sicurezza di genere, soprattutto la sicurezza delle donne, soprattutto la sicurezza di sera, di notte, perché sappiamo benissimo che tutta la zona sarà riqualificata, ci sarà sicuramente tanta attività, ma poi di sera e di notte bisogna stare abbastanza tranquilli e una zona lasciata a bosco potrebbe non essere così tranquilla. Zona del mercato all'aperto. Mi chiedevo se, a questo punto, si pensa a un ricollocamento dello spazio dal mercato di Via Giulio Romano alla zona del parco. Mi pare di aver detto tutto. Grazie.

11.

- Buonasera a tutti. Sono Barbara Mascheroni. Mi presento stasera nella doppia veste di cittadina, perché io abito in Via Calabiana, quindi sostanzialmente affaccio sull'area del progetto da sud, ma anche di *manager* di Fastweb, che ha il suo quartier generale in Piazza Olivetti, prospiciente al Largo Isarco, dove portiamo ogni giorno – portavamo e porteremo, perché il presente non è attuale – circa 2.000 persone. Attiriamo in quest'area un gran numero di persone. La mia domanda è una sola, sostanzialmente, sulla mobilità, ma interna all'area di progetto, e sulla connessione all'interno delle varie parti di questo progetto, in considerazione dell'ampiezza dello scalo, sia da nord a sud, ma soprattutto da est a ovest. Se capisco bene, si parla di più di un chilometro. Vorrei sapere se sono state pensate delle soluzioni di mobilità pubblica a basso impatto ambientale all'interno del parco, che connettano, per esempio, lo Scalo Romano e la metropolitana con le aree più remote, verso Via Ripamonti. In passato si era ipotizzata una navetta elettrica senza conducente che facesse la spola tra Largo Isarco e la metropolitana a Lodi, per esempio. In questo senso, guardando il progetto, la foresta sospesa potrebbe rappresentare il luogo perfetto per far scorrere un mezzo di questo tipo, con un capolinea all'estremo est, alle fermate dei mezzi pubblici, che percorra tutto il parco, connettendo anche le zone più a ovest. Avevo solo questa domanda. Le altre sono già state coperte dai precedenti interventi. Grazie.

12.

- Buonasera. Chiedo scusa, ma purtroppo la webcam questa sera non vuole funzionare. Volevo fare una domanda, sempre da mezzo ciclista. Secondo me, è molto importante l'asse che congiunge Piazzale Lodi con Via Benaco, che mi sembra la passerella – chiamiamola così – con le dimensioni più importanti del Masterplan. Mi chiedevo se quella fosse ciclabile o meno. Via Benaco, prolungandosi con Via Romilli e poi Via San Dionigi, collega direttamente al Parco della Vettabbia e al Parco Porto di Mare. Questa cosa non mi era chiara, ossia se nelle vostre intenzioni anche quella via risulta essere ciclabile. Un'altra domanda riguarda le volumetrie. Lo so che è un aspetto che è stato sollevato più volte. Vorrei sapere quanto delle volumetrie, della disposizione, almeno in pianta, degli edifici, è definito nelle linee progettuali, sempre in merito a quella densificazione cui si è accennato più volte. Con questo ho concluso. Vi ringrazio.

13.

- Buonasera. Sono Renzo Mauri, un cittadino. Spero mi vediate anche. Intanto mi unisco a tutti i complimenti che sono stati fatti per l'importanza e per la validità del piano predisposto. Passo direttamente all'argomento che interessa me e anche molti

cittadini che vivono nelle zone 4 e 5: l'edilizia convenzionata. Mi ha fatto piacere sentir dire che dovrebbe esserci un quantitativo di 35.000 metri quadri dedicati a questa edilizia, cosa abbastanza importante e che consentirà di evitare che lo Scalo Romano diventi una zona di abitazioni riservate alle *élite*. Alcuni sono già intervenuti su questo argomento. Molti di noi che risiedono in questa zona vorrebbero per sé, per i propri figli e per i propri nipoti in futuro — la cosa chiaramente non è immediata; si parla di cinque anni — la possibilità di ottenere appartamenti. Si tratta di consentire questa possibilità a persone di ceto medio, o anche inferiore, senza allontanarsi dalla zona. È molto importante per le famiglie poter avere figli e nipoti vicini, per ovvi motivi che tutti sono in grado di valutare. Tra le varie possibilità, mi permetto di segnalare quella delle cooperative. Ritengo che la cooperativa sia uno strumento molto importante, non avendo scopo di lucro, per poter arrivare a questa soluzione. In particolare, visto che ci siamo, segnalo che già esiste la Cooperativa Unitaria, in cui ci sono oltre 200 soci, molti dei quali si aspettano di avere la possibilità di acquisire un appartamento in questa zona. Questo è ciò che sostanzialmente volevo dire. Mi fa piacere che alcuni interventi vadano già in questa direzione. Naturalmente, ci aspettiamo che proceda questa cessione anche alle cooperative in questa parte di zona residenziale. Grazie.

14.

Buonasera. Sono Giuseppe Corbetta. Parlo in rappresentanza di Forme Urbane, il gruppo che, insieme ad Associazione Cooperativa Cuccagna, ha promosso la petizione "Salviamo un edificio simbolo della Milano industriale", di cui già si è parlato. Gabriele Basilico, tanto per intenderci. A questo proposito, volevo dire una cosa che ritengo significativa. È importante che il nuovo scalo, il nuovo parco si integri bene con i quartieri adiacenti. Parlo soprattutto del quartiere a ovest di Via Ripamonti, dove fino adesso è stato previsto ancora poco relativamente al collegamento. Questa è una cosa molto importante. L'integrazione non deve essere soltanto di tipo viabilistico, ma deve riguardare proprio la vita del quartiere. Le iniziative culturali, in questo senso, sono molto importanti e sono un catalizzatore per l'intera [...]. Tra l'altro, con la proposta che abbiamo fatto, abbiamo in mente strutture multifunzionali, che possono essere utilizzate in modo diverso. A questo proposito, voglio far presente una cosa importante: l'archivio Gabriele Basilico, nella persona di Giovanna Calvenzi, che è la moglie del fotografo, è disponibile per un confronto con il Comune per vedere che cosa può offrire. L'Archivio Gabriele Basilico ha moltissimo materiale (libri, eccetera), che potrebbe essere usato, come diceva Giovanna Calvenzi, per fare una biblioteca. Una biblioteca si è già detto che manca. Quindi, potrebbe essere un aspetto molto importante. Abbiamo anche una domanda per il Municipio 5, in merito a quali spazi vi è intenzione di implementare all'interno dello scalo a scopo culturale. Bisogna pensare anche che, una volta finite le Olimpiadi, sarà una struttura molto abitata da giovani studenti. Questo mi sembra un aspetto molto importante. Verrà ristrutturato anche l'ex Consorzio Agrario: anche questo potrebbe eventualmente offrire strutture in questo senso. Grazie.

15.

- Buonasera. Grazie. Chiedo scusa se non ho la telecamera. Anch'io sono un cittadino del Municipio 5. Rappresento più di cinquanta concittadini legati all'azione della nostra zona. Volevo gentilmente chiedere al professor Deponte se e quando potremo avere disponibili i documenti di analisi sulla viabilità,

di cui abbiamo parlato prima. Il secondo tema riguarda il *timing*, le tempistiche esecutive che, ad oggi, non sono di fatto ancora state rappresentate. Grazie alla presentazione della dottoressa Luzzatto, alle *slide* che ha fatto vedere, mi sembra si capisca che l'area olimpica, che dovrà essere evidentemente completata e utilizzata nella primavera del 2026, dovrà poi essere trasformata: bisognerà eliminare le strutture temporanee richieste dalle Olimpiadi per poi completare i quattro blocchi abitativi, oggi presenti nel Masterplan, di tutto l'angolo sud-ovest. Volevo capire, oltre a un *planning* complessivo, se è ragionevole immaginarsi che questa parte, di fatto, venga completata per il 2029 o il 2030. Grazie.

16.

Buonasera. Grazie per la parola. Sono Candido Gabriele, privato cittadino della zona 5. Il quesito è molto simile a quello posto da chi mi ha preceduto. Rivolgo anch'io i complimenti ai progettisti. Ho seguito le varie fasi e devo dire che più viene spiegato, più viene presentato un progetto, più lo capisco e lo apprezzo. Compilando il questionario sul sito di Scalo Porta Romana, è abbastanza chiaro che ci saranno più fasi. Evidentemente cinque anni sono pochi, visto anche il tempo richiesto da CityLife e il tempo richiesto da Porta Romana. Basta vedere solo Torre Unipol: è iniziata quattro anni fa e devono ancora finirla. Le domande sono effettivamente queste: indicativamente quale potrà essere la situazione nel 2025 e quanto tempo servirà per completare tutto il Masterplan. Grazie. Buonasera.

17.

- Grazie per la parola. Io rappresento un'associazione neonata, quindi siamo pochi, del Municipio 5. Abbiamo la sede in Via Ascanio Sforza. La nostra progettualità è volta all'innovazione culturale. Quando sentiamo parlare di cultura, quindi, naturalmente siamo molto interessati. Siccome la parola "cultura" vuol dire tantissime cose, a seconda di come uno la interpreta, saremmo interessati a sapere che grado di apertura c'è per

fare vera innovazione culturale. Se c'è, e c'è un buon grado, noi siamo molto ben intenzionati, molto disponibili a collaborare. In particolare, su questo progetto siamo molto interessati a collaborare per quanto riguarda il *design* di ambienti che, all'interno della logica citata dal consigliere D'Apote, dell'edilizia convenzionata, quindi con condizioni particolari e facilitate, possa essere utile per associazioni no profit, non soltanto come utilizzo estemporaneo di spazi polifunzionali, ma anche con spazi dedicati. In particolare, un modo semplice per cominciare a fare innovazione culturale per noi, che potrebbe inserirsi molto bene in questo progetto, se ci fosse la volontà, sarebbe pensare a un nuovo *target*, che purtroppo sta crescendo a dismisura e che crea enormi problemi in Italia, nel mondo e anche a Milano. Per esempio, penso ai cosiddetti "NEET", cioè ragazzi che non lavorano, non studiano, non stanno facendo *training* di nessun tipo e sono ancora sufficientemente giovani da valere la pena di investire su di loro. Parliamo, per esempio, di ragazzi dai 14 ai 25 anni. Anche questo quartiere è ricco, purtroppo, di questi ragazzi. Noi abbiamo un'idea di come fare: ci servono spazi specifici, che naturalmente hanno costi esagerati volendoli fare in proprio. Se ci fosse la volontà, saremmo molto intenzionati a collaborare. Questo è il tema centrale di cui volevo parlare. Utilizzo l'ultimo mezzo minuto per appoggiare con forza l'intervento del signor Mulinacci. In effetti salta all'occhio, pur non essendo un'esperta, l'impossibilità per la foresta sospesa di mantenere consequenzialità rispetto al suo nome. Il nome è bellissimo ed è suggestivo. Complimenti. Però, se volete anche che sia reale, bisogna pensare a profondità maggiori per quanto riguarda lo spazio per le radici e soprattutto rinunciare completamente all'idea di coprirli di ghiaia. Gli alberi chiusi da sotto come in un vaso e da sopra con una continua immissione di ghiaia, come è necessario, quando vuoi, dopo la stagione invernale, camminarci ancora sopra, alla fine diventerebbero un pezzo di pietra. I vasi diventerebbero un intero pezzo di pietra. Bisogna sicuramente pensare a un'altra soluzione. Esistono architetti del verde. Abbiamo anche un contatto, se volete. In ogni caso, si trovano anche sul web. C'è un'associazione, per esempio, proprio a Milano, di architetti del verde. Propongo di considerare di coinvolgerli per fare qualcosa di bello, per realizzare questo sogno che sta prendendo forma, realistico sulla durata. Grazie.



18.

- Grazie. Buonasera. Volevo fare alcune osservazioni e alcune domande. Premetto che il lavoro che avete fatto è assolutamente grandissimo, oltretutto in poco tempo. Però anche noi in poco tempo dobbiamo cercare di contribuire. Dal mio punto di vista, non sono una voce fuori dal coro, perché è già stato detto, c'è il problema delle connessioni, che rappresentano un requisito sia del PGT che dell'Accordo di Programma. Su questo punto credo sia fondamentale la connessione verso l'esterno. Mi ricollego anche all'intervento della signora Mascheroni, che ha fatto in precedenza. È importante anche sfruttare l'unica fermata della metropolitana che abbiamo in zona, che connette tutta la zona sud. Questo punto credo sia importantissimo. Un altro aspetto è quello relativo alla percentuale di verde. Come è già stato detto negli incontri di ieri sera, la percentuale di verde doveva essere come minimo del 50 per cento. Se si vede la piantina, non sembra il 50 per cento. Adesso non ricordo i metri quadri del Masterplan complessivi. Diciamo che la percentuale di verde doveva essere di circa 100.000 metri quadri. Non mi sembra che siano 100.000 metri quadri. Nella parte della collinetta dovrebbero essere 20.000; più le parti esterne, 35.000. Tutto il resto riguarda pezzi di verde messi insieme. Quindi, chiedo di poter avere una rendicontazione di come si fa ad arrivare a quella percentuale, questo non nell'ottica solo di critica, ma nell'ottica anche di essere propositiva. Io mi aspettavo, e su questo sono rimasta sinceramente delusa, uno sviluppo un po' più verso l'alto degli edifici e un minor consumo di suolo. Con gli stessi obiettivi rispetto al numero di abitazioni, con lo sviluppo verticale si poteva mantenere una percentuale di verde più elevata. Sono d'accordo con le osservazioni fatte prima dal signor Mulinacci sulla foresta sospesa. Aggiungo, inoltre, che si potrebbero creare anche situazioni di degrado, come è già stato anticipato e come succede, purtroppo, dove si creano aree non molto vissute, soprattutto alla sera. Un altro elemento ritengo importante. La collinetta si estende per la lunghezza di 100 metri circa. È un peccato, perché secondo me il progetto avrebbe dovuto nascondere un po' di più la ferrovia, che non è un elemento qualificante del progetto. Si mette qualche albero davanti, ma in realtà c'è il problema dei rumori, c'è il problema di quello che si vede. Posso suggerire la possibilità di costruire una semi-collinetta fino alla ferrovia, senza coprirla. È stato detto che per più di 100 metri diventerebbe una galleria e ci sarebbero questi problemi. Una semi-collinetta, quindi, con dei passaggi che vanno sopra a ponte. Ma solo piccoli passaggi. Quindi, una grossa parte poteva essere un po' più allungata e un po' più verde in questo senso. Un altro aspetto importante, che rappresenta un vincolo, è la permeabilità idraulica e idrogeologica. Chiedo se i pozzi che sono previsti bastano per prevedere questa permeabilità, che alla fine viene tolta per il 50 per cento. Sono tanti metri cubi d'acqua su una superficie di 100.000 metri quadrati. L'acqua si è detto che è un vincolo. Soprattutto le rogge sono state un vincolo. L'altro aspetto che mi spiace non vedere in questo progetto è che, in realtà, potevano essere un'opportunità. Perché non approfittare di rogge eventualmente sotterranee per riportarle alla luce? L'ultimo aspetto, che però non è poco importante, è un giudizio estetico mio personale, ovviamente: il fatto che non ci sia questo slancio verso l'altro, quindi ci siano questi palazzi che hanno riprodotto delle costruzioni milanesi. Dal mio punto di vista non c'era bisogno di riprodurre costruzioni milanesi. Nelle aree nuove che sono state edificate e riqualficate a Milano è

emersa la particolarità dello sviluppo, quindi anche dei grattacieli che sono stati proposti. L'altro aspetto è che si tratta di un progetto introverso. Alla fine, si guarda la bellezza da dentro l'area dello scalo. Non ho visto una sezione di quello che si vede da fuori. Si può immaginare. Ad esempio, i quattro caseggiati che si affacciano sull'area sud sinceramente non mi aspetto che siano un grande spettacolo visti da Via Lorenzini. Il mio è un suggerimento. Apprezzo tantissime cose di questo progetto, però questo credo sia un incontro per dire che cosa si può migliorare, non per non apprezzare il progetto. Ho detto un po' tutto. Vi ringrazio per l'attenzione. Spero che ci siano — immagino che ci saranno — valutazioni in merito a tutto quello che è stato chiesto questa sera. Grazie.

19.

Grazie, Presidente. Sarò veloce, perché molte cose sono state dette. Mi trovo d'accordo con tutti gli ultimi interventi, in particolare con quanto detto da Giuseppe Corbetta, dalla Mascheroni, da Vannini e in parte anche da Mulinacci. Riprendendo il tema della mobilità, noi abbiamo affrontato in parte il tema di Piazza Trento a più riprese, in più Commissioni. In tutte quelle occasioni richiamavamo la necessità di avere una visione globale che comprendesse anche il progetto, il Masterplan di Scalo Romana. Oggi abbiamo questa, almeno sulla carta, come ipotesi. È tutto da riempire e definire, ma si intravede sicuramente tutta una serie di elementi positivi che vanno nella direzione che si auspicava, cioè della permeabilità tra nord e sud, est e ovest. Tutte cose che sono state dette, ma che credo vadano esplicitate meglio. Per esempio, quando parliamo di attraversamenti, vedo che nella parte est ce ne sono almeno tre e nella parte ovest c'è solo un camminamento, da nord a sud. Se quello deve collegarsi necessariamente alle cose che ci siamo detti, di dare continuità da Via Crema a Piazza Trento, verso sud, quindi anche Adamello, Fondazione Prada, Symbiosis, eccetera, erano state fatte delle ipotesi di passerella ciclopedonale piuttosto che a raso e quant'altro, vorrei che, al di là di quanto già dato in risposta alla mia collega Gerosa, fosse detto qualcosa in più sull'attraversamento della filovia 90-91, Piazza Trento, che a mio avviso è una delle questioni più complicate e più impegnative da affrontare, se le vogliamo incanalare nell'ottica che si è detto, di dare continuità, fermo restando che non si può impedire il passaggio della filovia piuttosto che del flusso di auto che c'è sulla circonvallazione sud di Milano. Questo mi porta a dire che il complesso della mobilità, che noi abbiamo sollevato già in passato... Voglio ribadire qui che tutto il Municipio 5 ha posto in più occasioni la necessità di avere uno studio di fattibilità da parte di AMAT per quanto riguarda le nuove linee di forza e di trasporto intermodale del quadrante sud. Abbiamo chiesto questo, non escludendo il fatto di avere una nuova linea metropolitana che desse risposte a queste necessità. Per quanto riguarda le attuali linee 24, che conosciamo, e anche la filovia, non sono sufficienti per l'attuale situazione. Figuriamoci se innestiamo in questo ambito 10.000 persone, tra addetti ai lavori e nuovi arrivi, che vanno ad aggiungersi, poi, all'area Symbiosis e a tutto ciò che è in trasformazione in questo ambito. Oltre al discorso di insistere tutti assieme per avere un rafforzamento delle vie di trasporto pubblico, condivido molto quanto diceva la Mascheroni, di Fastweb, per quanto riguarda quella proposta che avevamo discusso in Municipio non più tardi di qualche mese fa, come modalità di comunicazione della stazione di Porta Romana fino a largo Isarco, e credo oltre. Se queste cose si possono mettere insieme in un quadro condiviso e sostenibile credo che sarebbe la cosa migliore. Una critica da

parte mia. Personalmente mi aspettavo qualcosa di più del 50 per cento di verde. Se al netto consideriamo che nel 50 per cento ci sono anche molte parti verdi che vengono installate sopra zone edificate a cemento, quindi in qualche modo le dobbiamo sommare proprio tutte per arrivare ai 90.000 metri quadri dell'intera area, se ho capito bene, al di là di questo, ci teniamo il progetto così com'è, perché è senz'altro suggestivo e interessante per tutta una serie di proposte innovative che vengono fatte, a partire dalla stessa foresta sospesa, con le precisazioni che venivano chieste. A Milano abbiamo il prestigio di avere l'Albero di Boeri, le edificazioni che sono state fatte in altre zone della città. Comunque, gli alberi vengono mantenuti. Questa è un'altra delle domande che volevo fare. La manutenzione del verde, siano essi alberi o anche aree umide, mi pone un dubbio. Mi domando a carico di chi sarà. Questo lo dico perché alcuni cittadini hanno segnalato già la situazione che si sta creando in Piazza Olivetti, inaugurata un anno fa. A mio avviso, è una bella piazza e un'ottima soluzione. Quell'area umida, però, è già in stato di abbandono, perché quel verde non viene curato come dovrebbe. Questa parte sarà a carico del Comune, del Municipio, dei privati? Questa era una delle domande. Anch'io mi aggrego alla richiesta di prevedere spazi pubblici espositivi per l'ambito della fotografia, come è stato suggerito dalla Cascina Cuccagna, l'associazione che fa capo a Paola Kerpan e a Giuseppe Corbetta. Condivido l'idea di valorizzare tutto un patrimonio che esiste, è presente e non ha una sede in questo momento. Quello potrebbe essere un ambito. Penso a tutto ciò che riguarda la fotografia delle periferie. So che c'è un patrimonio molto vasto a disposizione. Lo potremmo in qualche modo valorizzare e sfruttare, oltre che avere uno spazio pubblico nell'ambito in cui è stato detto. Concludo. Se il progetto nel suo insieme va a fare da cucitura e da cerniera tra le parti della città, e questa era un po' la missione che si poneva, dobbiamo fare in modo che il più possibile si realizzi questo elemento di continuità all'interno della valorizzazione del verde, dell'acqua e di tutte le parti che sono state annunciate. Vi ringrazio. Mi fermo qui. Mi scuso per la lungaggine.

20.

- Grazie. Sarò velocissimo. Sui temi trattati la città e noi come Municipio abbiamo dibattuto. I due principali — come ho detto in premessa — rimangono il tema dell'abitare, su cui fare ragionamenti, e il tema del trasporto pubblico. Ci tengo innanzitutto a dire che cercheremo, anche sui suggerimenti, come ulteriore contributo del Municipio dentro il percorso di ascolto della città, di sviluppare anche un atto che in qualche modo cerchi di sintetizzare molte delle cose che sono state dette, di modo che anche come contributo istituzionale, con una delibera, lo porteremo in Consiglio. L'altra cosa, e concludo veramente, perché l'ora è tarda, è un invito che rivolgo prevalentemente a tutti i cittadini. Molto spesso siamo abituati a intercettare l'apice. Adesso c'è il Masterplan di Scalo Romana, per cui tutti i *desiderata* si concentrano in un posto solo. Noi, come Municipio, come Istituzione, in questi cinque anni abbiamo fatto un percorso, anche su tutti questi temi, che credo cominci oggi anche a portare i suoi frutti. Dico questo perché intorno a Scalo Romana abbiamo lo sviluppo del Consorzio Agrario, di cui abbiamo in essere una bozza di convenzionamento per l'utilizzo degli spazi; abbiamo Smart City Lab, Ripamonti 88, che svilupperà un altro convenzionamento per il territorio con un utilizzo degli spazi. Non è stato ampiamente citato, ma abbiamo uno sviluppo a qualche decina di metri, che è Symbiosis, sui quali abbiamo sviluppato una serie di ragionamenti insieme, e che svilupperà altrettante opportunità. Una è un parco legato all'intervento

più prossimo all'ex Milano Ristorazione. Abbiamo chiesto espressamente che sia un parco dedicato al tema della cultura. Per cui verrà progettato in forma di anfiteatro, con la possibilità di fare una serie di eventi. Abbiamo il progetto Vitae, in Via Serio, a poche centinaia di metri, che svilupperà tutta un'altra serie di opportunità. Dico questo ringraziando tutti i cittadini che, con le loro suggestioni, ci permettono in qualche modo di non caricare un ambito con tutto e per tutto. Si parlava di una biblioteca. Noi abbiamo sempre ragionato sulla possibilità di chiudere una croce rispetto alle biblioteche. Ne abbiamo una in Tibaldi, una in quartiere Torretta. Manca la zona sud, che avevamo preventivato di richiedere nel PII Monti Sabini. Anche l'assessorato sta facendo valutazioni su aperture di nuovi ambiti in tema di biblioteche, per la gestione, eccetera. Concludendo, il discorso va veramente ampliato su un territorio. Quando diciamo che va visto a 360 gradi vuol dire che va visto nell'insieme delle opportunità, con la possibilità di mettere a terra dei servizi, spalmandoli su un ambito che oggi ci vede guardare il Masterplan, che non è concentrato solo lì, ma guarda anche gli ambiti vicini. Per cui, i ragionamenti che faremo, anche in termini di servizi, saranno volti a capire se quello che non sta lì è già presente o se potrà essere insediato in ambiti adiacenti, quindi di tenerne conto e, in questo senso, di solleccarli. Chiudo con una battuta. Si diceva qualche anno fa che Prada è stato il precursore di quella zona, a cui dobbiamo dare atto. Sono partiti loro, da un certo punto di vista, rischiando su quella che oggi è definita una periferia. Si è portata dietro, come opportunità, lo sviluppo di un'area che ad oggi credo stia riqualificando in modo molto apprezzabile un territorio e tutta la sua potenzialità, espressa anche dagli interventi che tanti cittadini hanno fatto. Grazie ancora a tutti.

8 APRILE 2021

INCONTRO CON IL MUNICIPIO 4 COMMISSIONE TERRITORIO MOBILITÀ E AMBIENTE

*Trascrizione stenografica degli interventi dal pubblico
e dei Consiglieri di Municipio*

NOTE DI LETTURA

La rendicontazione che segue rispecchia l'ordine di intervento

1.

- Grazie. Buonasera. Una presentazione molto interessante. Cercherò di essere estremamente sintetica, perché so che siamo in tanti. Faccio delle domande. La prima domanda, che mi sta molto a cuore, riguarda la percentuale, la quota prevista di edilizia sociale, sia pubblica che convenzionata. Non se ne è fatto assolutamente alcun riferimento, invece mi pare un dato estremamente importante da conoscere. La seconda domanda è: quali tipi di attività produttive e della cultura si immaginano in quell'area? Se riuscite a dare una risposta, se l'avete ipotizzata. La terza domanda è sempre riferita all'edilizia residenziale, quindi ai servizi necessari quando nasce un nuovo quartiere, quindi la valutazione per integrare i servizi già esistenti (chiaramente mi riferisco a scuole e presidi sanitari), e in quell'area che cosa è previsto. L'arrivo di tantissime famiglie — come dite voi, giovani, anziani e famiglie — è fondamentale che vada in parallelo con la presenza già prevista di servizi pubblici di questo tipo. Penultima domanda. Ho visto che è previsto il recupero degli edifici industriali fotografati dal grande Gabriele Basilico. Per fortuna avevamo fatto una petizione e diverse mobilitazioni per questo. Sono contenta di vedere che c'è stata questa sensibilità. Quello che mi ha un po' destabilizzata è che all'interno sono previsti degli spazi sportivi, quando, invece, la grande mobilitazione cittadina

ha chiesto un museo dedicato alla fotografia, in coerenza con l'utilizzo culturale che richiedevamo. L'ultimissima domanda — ma, come si dice, non ultima in sequenza — riguarda il parco. Visto che scorre lungo il tragitto ferroviario sotterraneo, qual è la profondità del terreno che consente di mettere a dimora delle piante ad alto fusto? Ci sono dei *rendering* fantasmagorici, ma noi ormai siamo smaliziati su queste cose e sappiamo bene cosa significa un albero ad alto fusto quando sotto ci sono servizi di questo tipo. Quindi, vorrei sapere qual è la profondità del terreno che consentirà di piantare alberi interessanti, ossia la grande ombra cui avete accennato. Vi ringrazio. Spero che le mie domande siano interessanti.

2.

- Anch'io ho alcune domande. Valutazione generale. Faccio un po' fatica a dare una valutazione complessiva. Sicuramente è un'area che diventa abbastanza a sé stante, mi sembra, rispetto al contesto: a nord tutta la parte che voi chiamate "consolidato", "città consolidata" e a sud un'ex area industriale, che adesso si sta

trasformando con altre funzioni. Questo diventa, praticamente, un corpo un po' a sé stante, completamente diverso dall'intorno. Sicuramente ha il suo fascino. Dal disegno è anche difficile riuscire a immaginare che cosa diventerà. Per quanto riguarda le domande, mi interessava il cronoprogramma. Sappiamo che bisogna costruire i palazzi finalizzati alle Olimpiadi. Mi chiedo se, nel momento in cui li realizzerete, realizzerete solo i due centrali o se realizzerete tutta la stecca dei quattro edifici previsti. Una domanda riguarda la sequenza con cui verranno costruiti: l'area è molto grande e immagino che ci vorranno minimo dieci anni prima di completare il progetto. Quindi, vorrei capire in quale ordine verranno realizzati. Faccio un po' fatica a capire come si fa a raggiungere il livello strada nella parte sopra, dove c'è il cavalcavia. Lì il piano binari è molto più basso rispetto al piano strada. Visto che poi verranno tolte le recinzioni, vorrei sapere come si collegano questi due piani. I binari. Sono previsti i 30 metri per lato per il corridoio, ma i binari veri e propri vorrei sapere se verranno protetti da qualche struttura per impedire che ci si possa accedere. La passerella sopra, che voi chiamate — mi sembra un po' pomposamente — "foresta sospesa", perché in realtà non potranno essere alberi, vista che la soletta non sarà particolarmente alta, vorrei sapere com'è collegata al terreno. Molto dipenderà dalla qualità dei progetti edilizi, però quello lo si vedrà molto più avanti. Anch'io lamento un pochino la mancanza di servizi e funzioni pubbliche. In un'area così grande ci saremmo aspettati qualche funzione pubblica un pochino più importante. Un'ultima cosa. Non prendetemi troppo per pignola. In realtà, quella non è un'area industriale. Quello era uno scalo merci, quindi un'area ferroviaria, non un'area industriale. Scusate la pignoleria, ma ho studiato [...]. Grazie.

3.

—
- Grazie, Presidente. Mi astengo dai commenti. Ringrazio per la presentazione, ma ci servivano più elementi di dettaglio per poter commentare con un minimo di titolo e di competenza il tipo di Masterplan. Io sono stato anticipato su alcune domande. Credo ne rimanga solo una in particolare: se potete spiegarci meglio l'interconnessione con l'esistente stazione di Porta Romana, cioè qual è il tipo di agevolazione che hanno le persone che si trovano nel piano terra, nella quota più bassa dell'area che andrete a sviluppare, con, invece, la quota rialzata e l'attraversamento di Corso Lodi per arrivare alla stazione, quella che attualmente viene usata per il passante ferroviario. Altro elemento. Anch'io non posso che rimarcare che c'è un blando scetticismo sul fatto che ci possano essere alberi autoctoni ad alto fusto nella parte sommitale della passeggiata, però se ci potete dare elementi in più su qual è effettivamente la struttura che li va a supportare e a sopportare, quindi come ci potete rendere più tranquilli sul fatto che effettivamente cresceranno alberi perlomeno simili a quelli del *rendering*. Grazie.

4.

—
- Buonasera a tutti. Ci siamo già incontrati martedì scorso alla presentazione notturna. Fondamentalmente, come avevo già fatto presente, questo *rendering* è preliminare, è un *pre-rendering*, quindi non è definitivo. Le nostre osservazioni forse possono essere utili. Come avevo già fatto presente, a me sembra un po' *self-centered*, nel senso che il punto di vista è quello dei residenti e non è quello dei milanesi che stanno fuori. Voi siete chiaramente concentrati sul progetto, ma un pochino di storia forse servirebbe. Quell'area era di proprietà demaniale, quindi era di proprietà degli italiani. Poi è passata al demanio

ferroviario. Ferrovie si è trasformata in una società privata, ha messo a capitale sociale i terreni e, con l'aiuto del Comune di Milano, che ha aumentato drasticamente gli indici di edificabilità (correggetemi se sbaglio, è lo 0.85), si è consentito che Ferrovie vendesse il terreno, che era degli italiani, che era dei milanesi. Questo è il punto di partenza per dire che dare una prospettiva importante ai milanesi è una cosa fondamentale. Non può essere un progetto concentrato solo sui residenti. Ora passo alle osservazioni in merito al progetto. Questo, scusate, era un cappello che dovevo fare. Innanzitutto, la zona è tutta sotto il livello della strada, tutta scavata sotto. Quindi, tutte le passerelle, tutte le piazze sospese che fate, in pratica, riportano l'area a livello strada, fondamentalmente. Correggetemi se sbaglio. Il parco, che è relativamente piccolo rispetto alle dimensioni dell'area, in realtà è chiuso all'interno degli edifici a est, a ovest, a nord e a sud, e lascia lo spazio aperto solo di fronte a Fondazione Prada. Mi rendo conto che fa parte dell'Accordo di Programma degli investitori, però garantisce una visione aperta a Fondazione Prada e non a tutto il resto. In particolare, noto che il lato est — quindi il lato Corso Lodi, quello che interessa il nostro Municipio — è fortemente penalizzato dall'altissima edificazione in quel punto, soprattutto dall'edificazione alta. Su Via Brembo c'è tutto il quartiere di case d'epoca, risalenti ai primi del Novecento, che vengono veramente penalizzate da queste costruzioni abnormi: oltre al venir meno della visuale, che attualmente è aperta, si crea anche una brutta commistione. Se si riuscissero a tenere le altezze in quella zona più basse, si renderebbe onore a quei bellissimi edifici storici, che, invece, così, a mio avviso, vengono penalizzati. Non so se ci avete fatto caso: da Corso Lodi, guardando verso Via Ripamonti, si gode di un bellissimo tramonto. Chiaramente, con tutte queste edificazioni, del tramonto potranno godere solo gli abitanti dei piani alti, fondamentalmente. E questa è una perdita. Nel progettare, provate a pensare anche a questo punto di vista. Mi lascia perplessa la scelta di costruire alto proprio dalla parte est di Corso Lodi, dove ci sono gli edifici storici, piuttosto che a ovest, in Via Ripamonti, dove c'è tutto un settore industriale, se non spazi liberi. Lì probabilmente darebbe meno fastidio un'edificazione importante, piuttosto che dal lato storico della città. È vero che è al di qua della ferrovia, ma ci sono edifici storici milanesi anche in Via Brembo. Forse questo è sfuggito. Mi chiedo, poi, quanta percentuale di suolo rimane permeabile in tutto ciò. L'ho chiesto anche l'altra volta, e non mi avete risposto. In merito alla foresta sospesa mi viene un po' da sorridere. Considerato che ci saranno, sì e no, 1,5-2 metri di terra disponibile per la piantumazione degli alberi, più che di "foresta sospesa", parlerei di "vasi sospesi". Chiamiamola "i grandi vasi sospesi". Mi chiedevo sopra questi grandi vasi sospesi chi... Dal *rendering* ho visto che gli alberi sbucano da una pavimentazione. Sarebbe bello che fossero in terra. Anche a me interessa, quindi, dove potrebbero stare alberi di grosse dimensioni. Ultima osservazione. Mi chiedo quanti metri quadri di verde hanno i residenti o, meglio, gli standard urbanistici quanti metri quadri di verde prevedono e se vengono considerati non solo i residenti, ma anche la popolazione fluttuante. Un'ultimissima cosa... Vorrei sapere se sono previste successive edificazioni dopo le Olimpiadi e, se sì, quante e dove. Grazie.

5.

—
- Grazie, Presidente. Grazie a tutti per questo utilissimo appuntamento, molto interessante, e per la presentazione, davvero molto ben fatta. Vorrei partire con qualche considerazione generale. Non posso non partire dall'arte, che

qualcuno pensa non c'entri niente con quest'area. In verità, è un'area molto rappresentata da Umberto Boccioni, che aveva casa proprio di fronte allo scalo, all'angolo con Via Adige, dove ha vissuto per parecchi anni agli inizi del Novecento. Ha ritratto lo scalo in molte opere, ad esempio in *La città che sale* e *Officine a Porta Romana*. Viene in mente proprio questo pensando alla vostra presentazione. Credo che, a distanza di un secolo, oggi si viva lo stesso sentimento che viveva Boccioni — e i suoi contemporanei — quando si affacciava dal balcone di casa: il senso di progresso e, in qualche modo, di rigenerazione urbana. All'epoca era uno scalo ferroviario, una zona industriale che cresceva (gli operai, eccetera). Oggi ha una vocazione diversa, ma credo sia sintetizzabile, anche dal vostro progetto, su due tematiche principali, entrambe infrastrutturali in qualche modo: al di là di quella dei trasporti, quella intorno a cui gravità tutto il progetto, evidentemente, vi sono anche quella edilizia e quella del verde. Due considerazioni e poi qualcuna in ordine sparso su questi due aspetti. Anch'io — come la consigliera Aleni sottolineava — trovo che il progetto sia, in realtà, isolato e a rischio di essere una piramide piantata in un tessuto sociale e urbanistico molto ben definito, molto stratificato e storico. In questo senso, lo vedo soprattutto nell'effetto "pieno", che noto almeno nei *rendering*, magari nei fatti sarà diverso, soprattutto sul lato che interessa più la nostra attività amministrativa, quindi verso est. Effettivamente c'è un ingorgo di edifici, livelli e funzioni che, personalmente, noto che vanno molto a sovrapporsi e, in qualche modo, danno poco spazio, in antitesi a quello che è lo spazio oggi, che in realtà è molto ampio. In questo senso, rivolgo una domanda ben precisa, che esula da tutto il resto. Volevo capire, all'interno del vostro cronoprogramma, quale spazio pensate occuperà la bonifica, oltre che ambientale, anche bella di tutta l'area. Come avrete certamente studiato, l'area è stata bombardata più volte durante sia il primo che il secondo conflitto mondiale. Quindi, è molto facile che ci siano residui bellici. Vorrei sapere quanto tempo pensate possa portar via al vostro lavoro. Per quanto riguarda le infrastrutture edilizie, alcune considerazioni. Volevo sapere l'altezza degli edifici che ci avete presentato, perché non mi tornavano dai *rendering* le proporzionalità tra l'esistente, per quello che ci avete presentato, quindi sia il numero di piani sia le altezze, per intenderci, dalla rasoterra, ovviamente, non dalla sopraelevazione. Un inciso. Volevo anche dire che l'aspetto dei diversi piani con cui andate a rappresentare soprattutto la piazza sospesa verso la stazione rientrano in quel discorso che facevo prima, dello spazio pieno, riempito, e dell'essere un po' isolato. Quindi, il rischio di vedere troppe sovrapposizioni l'una sull'altra non dà quell'apertura a cui, invece, quell'area credo sia adeguata. Sul tema edifici, esclusa la parte della vocazione a terziario, volevo chiedere quanti appartamenti prevedete, quante famiglie prevedete che verranno a insediarsi. Di conseguenza, riallacciandomi all'intervento iniziale della consigliera Traversa, anche quali tipi di servizi prevedete nella vostra progettazione. Immaginiamo che i nuclei familiari che andranno a insediarsi o saranno giovani (studenti fuori sede o lavoratori) o famiglie (quindi, necessità di asili nido, eccetera). In questo senso, chiedo le funzioni sociali, che oggi sono ospitate presso alcuni locali delle ferrovie, che fine faranno; se prevedete che ci sia spazio nell'area del domani anche per funzioni sociali di accoglienza a persone in difficoltà (senz'altro, rifugiati, eccetera), con destinazioni di edifici diversi e quant'altro. So, ad esempio, che l'edificio del refettorio verso Piazza Trento, in Via Isonzo 11 (o 12, non ricordo bene), si prevede di mantenerlo. Vorrei sapere che destinazione avrà in questo senso e come fare per prevedere anche una destinazione di questo tipo. Per quanto riguarda, invece, l'infrastruttura a verde, molto bene, secondo me, questo

aspetto. Per non ripetermi con le osservazioni dei colleghi che mi hanno preceduto, quindi della sopraelevata, eccetera, vorrei evidenziare alcune positività in questo caso. Molto bene l'attenzione che avete posto alle isole di calore, quindi all'utilizzo delle pompe di calore, alla geotermia, alla decarbonizzazione. La nostra città ha problemi, come tutte le aree urbane occidentali, e non solo, in questi tempi di cambiamento climatico, rispetto a queste tematiche di isole di calore. Molto bene anche il recupero della roggia del Cavo Annoni, del Cavo Menzi, che tra l'altro rientrava anche — non so se avete avuto occasione nella vostra fase preparatoria di leggerli — nei documenti che il Municipio 4 e, credo, il Municipio 5 hanno predisposto [...]. Volevo rivolgere, invece, una domanda tecnica sul verde. Il parco lo prevedete centrale. Molto bene la posizione, secondo me, perché accontenta un po' tutti, nel senso che la parte occidentale dell'area è più servita da area verde, mentre la parte verso il nostro territorio è molto meno servita di parchi pubblici, in prossimità dello scalo, evidentemente. Volevo chiedere se quanto prevedeva l'Accordo di Programma, cioè il 50 per cento del suolo destinato a verde, voi lo calcolavate semplicemente considerando il parco, quindi le aree a livello del terreno, o anche calcolando la sopraelevata e le altre aree dove prevedete le piantumazioni, che però sono più delle aiuole, mi pare di capire. In questo senso, il mio punto di vista è che sarebbe da prediligere il calcolo — però su questo non mi esprimo troppo, perché non conosco le regole urbanistiche che ci sono su questo — dell'area a verde, non calcolando la sopraelevata (aiuole, eccetera). Grazie mille.

6.

—
- Buonasera. Molte delle domande che volevo fare sono state già anticipate dai colleghi. Quindi, vado solo a integrazione. Presumo che una delle principali caratteristiche della soluzione proposta, che è quella del mancato collegamento veicolare, quindi tutti gli attraversamenti sono pedonali o ciclabili, fosse parte delle informazioni di entrata nell'intervento. Personalmente la ritengo una criticità, perché contribuisce a rendere questa trasformazione urbana una realtà comunque separata, di fatto separata dal tessuto della città storica, così come l'abbiamo sotto gli occhi. È sicuramente un tema che il Masterplan ha molto sviluppato e accentuato, ma — osservazione che anche altri colleghi hanno fatto — è una scelta probabilmente partita addirittura dagli input di progetto. Volevo un chiarimento su questo. Tutta l'area, quindi, è sostanzialmente impermeabile al traffico veicolare, da quanto posso cogliere, quindi attraversabile solo a piedi o in bicicletta, o, chiaramente, in treno, perché c'è il passante. I dati sulla popolazione insediata sono già stati chiesti dai colleghi. In particolare, penso già alla situazione a regime, quindi non tanto all'utilizzo come Villaggio Olimpico, che è sicuramente interessante, ma è *pro-tempore*, ma anche agli studentati. Vorrei sapere qual è la popolazione universitaria che si presume insediata a regime e i residenti e il mix tra edilizia libera, edilizia sociale o convenzionata. In parte è stato chiesto, ma presumo che la maggior parte sarà edilizia libera, altrimenti tutta l'operazione non sarebbe sostenibile da un punto di vista economico. Chiedevo, quindi, un dato complessivo. Noto anch'io una cesura, che rimane, comunque, rispetto alla città storica. È comunque un episodio molto esteso, molto interessante, molto caratterizzato, necessariamente discontinuo. C'è effettivamente una forte discontinuità. L'altro tema riguarda l'utilizzo dei corsi d'acqua, delle rogge. Io so che c'è una forte criticità dell'utilizzo delle acque, anche per l'agricoltura, nella parte immediatamente a sud della città, perché la maggior parte delle acque sono tutte convogliate nel depuratore di Nosedo. Mi piacerebbe capire

quali verifiche sono state fatte rispetto al fatto che poi l'acqua ci sia effettivamente in quantità sufficiente ad alimentare tutti gli impianti geotermici, che presumo saranno molto rilevanti, visto che la volumetria edificata è notevole. Chiedo, da questo punto di vista, un dettaglio in particolare sulle quote degli edificati verso Piazzale Lodi, che è la parte che ci interessa e che è veramente molto importante. Immagino che, però, si possa in qualche modo ripresentare la situazione che c'è sostanzialmente nell'area di Garibaldi, in cui colloquiano città storica e grattacieli. Presumo che l'immagine sia un po' quella. Chiedo anche un focus in particolare sui collegamenti tra i nodi di interscambio verso Piazzale Lodi. La stazione del passante, che per certi aspetti rimane esclusa, di fatto, *a latere*, separata da questa trasformazione, mi sembra, per certi aspetti, rimasta un po' residuale. Noto che, però, bene o male, RFI su questo tratto ha accolto una richiesta che storicamente fu fatta all'epoca, quando fu aperto il passante, ossia quella del parziale interramento o, comunque, dell'isolamento acustico della rete, che, bene o male, i residenti che abitano sul tracciato storico hanno dovuto subire, senza ulteriori trattative, diciamo così. Diciamo che questi residenti sono un po' più fortunati, i futuri residenti, di quanto non lo fossero quelli precedenti. Mi sembra di aver chiesto tutto. Vi ringrazio. È molto interessante, per me, e importante che questa parte di territorio venga restituita alla città. Ormai sono decenni che l'area è di fatto abbandonata. Un'ultima domanda. Vorrei sapere quali sono gli strumenti — non so se sia già possibile saperlo — che garantiranno il completamento. Noi, purtroppo, abbiamo la drammaticità di aree di trasformazione dal PII Santa Giulia a quello di Porta Vittoria, che, alla fine, sono grandi incompiute, in cui molte funzioni pubbliche sono ancora da vedere. Grazie.

7.

—
- La ringrazio molto per questa ospitalità. Il Presidente Verri del Municipio 5 si è scusato. Visto il grande numero di partecipanti (139), non ha potuto darci la parola per porre un quesito ai progettisti. Io coordino un comitato da oltre sei anni per la riqualificazione di Via Crema e del sagrato della chiesa di

Sant'Andrea. Questo comitato è costituito da residenti, da operatori commerciali, i soci della nostra associazione "Quei del Tredesin", con cui abbiamo raccolto cinque anni fa 420 firme per questi progetti, che si stanno realizzando. Ci sono state delle delibere sia del Consiglio di zona sia del Municipio V che hanno recepito anche il progetto della A2A. Poiché il Masterplan sicuramente avrà delle ricadute sul tessuto produttivo urbano del nostro territorio, il comitato ha deciso di raccogliere ulteriori adesioni (firme), visto che siamo nella fase dell'ascolto per il Masterplan, per la pedonalizzazione del tratto di Via Crema e la proposta di mettere, non so dove, lo decideranno i progettisti, il Cavallo di Leonardo, che attualmente è sottoutilizzato, proprio in un'altra zona di Milano. Questo darebbe evidentemente molto prestigio non solo per le Olimpiadi, ma anche per tutto il territorio. Il quesito è stato già anticipato. Il grande interesse ci ha condotti a convocare per lunedì prossimo una riunione del comitato, che si sta allargando via via che il progetto si sta presentando. Prima domanda. Sono stati precisati degli spazi: gli spazi del mercato dei produttori agricoli (un'area), l'area eventi e lo spazio degli orti comunitari nell'eco-zona. La gestione sarebbe direttamente della proprietà oppure del Comune oppure dei rispettivi Municipi oppure dei privati? Questa è la prima domanda. La seconda, più che una domanda, e concludo, è un suggerimento: ad esempio, per quanto riguarda l'eco-zona, dove sono previsti orti comunitari, di recuperare le acque piovane per far sì che questi orti vengano irrigati con la irrigazione a goccia. Grazie.

8.

—
- Mi hanno un po' anticipato i consiglieri, e questo mi fa piacere perché vuol dire che la preoccupazione non è solo mia. Io sono un'abitante a 200 metri dallo Scalo di Porta Romana. Sono abbastanza preoccupata da tutto quello che è stato sollevato, intanto perché effettivamente il progetto sembra molto disgiunto da tutto il resto. Io abito in una casa d'epoca, che chiaramente non ci azzecca niente con le case che verranno costruite. L'altra domanda che mi faccio è la seguente: non è nel Municipio 4, ma è praticamente sotto casa mia, visto che io sono sul confine.



Stanno costruendo tantissimi palazzi, enormi, altissimi, per uffici e residenziali già nella zona. C'è proprio bisogno di andare di nuovo a costruire torri altissime proprio sul Piazzale Lodi, proprio attaccati a casa mia? Siccome io sono un utente del mezzo pubblico, mi fa molta specie pensare che poteva essere risolto in una maniera molto più brillante il collegamento tra il treno e la metropolitana e invece salterà fuori qualche cosa come il collegamento fra la Metro 3 e la Metro 4, tra Crocetta e Policlinico, uno si fa una bella passeggiata perché non è stato trovato nient'altro di meglio. Mi sembra che alla fine gli utenti siano sempre un po' lasciati lì. Se uno scende a Garibaldi dal passante, poi si fa un paio di chilometri prima di riuscire, finalmente, ad arrivare alla metropolitana. Sono tutte cose che mi preoccupano e mi agitano abbastanza, perché mi aspettavo che, invece, fosse stato dato un occhio di riguardo a questa situazione, anche perché la persona che poi ha spiegato non è che mi ha detto come farò passare dal treno alla metropolitana e viceversa. Mi sembra un po', da tutti questi passaggi, che alla fine in qualche maniera si farà, però poi sono sempre penalizzati i pendolari. Sostanzialmente, l'altra preoccupazione è la manutenzione del verde. Io ultimamente ho frequentato sia il parco nuovo del Portello che il parco di CityLife, e già ci si trova delle cose che al di là del vandalo che può essere passato e ha rovinato qualcosa, però che non è più guardato semplicemente dopo due o tre anni dall'attuazione. Questo mi preoccupa molto, considerato che è un parco in questo senso che, se non viene controllato, poi alla fine diventa una cosa brutta. Basta così. Grazie.

9.

- Buonasera a tutti e grazie dell'attenzione. Interverrò telegraficamente. Innanzitutto, io non sono un cittadino residente in quest'area, in questo territorio, in questo Municipio. Sono un dirigente di Fastweb che, come molti di voi sanno, da un paio di anni ha il proprio *headquarter* che affaccia su Piazza Olivetti. Quindi, ho una considerazione e una domanda piuttosto precisa. La considerazione è questa: passato il Covid, quindi, in una fase forse di precantierizzazione di questo progetto che, detto per inciso, sicuramente avrà molte cose da riconsiderare, ma nell'insieme mi sembra un buon progetto di rigenerazione urbana, che sana una ferita e una discontinuità che c'è in due pezzi di città che da due anni, da quando la frequento quotidianamente, per chi la guarda e per chi la frequenta venendo da fuori è piuttosto robusta e piuttosto visibile. Dopodiché, ho ascoltato le considerazioni dei consiglieri di Municipio e molte delle cose che ho sentito sono molto serie e molto condivisibili. Detto questo, io ho due temi. Il primo mira a dirvi una cosa. Noi, come sapete, ci affacciamo sul retro della Fondazione Prada. All'inizio del 2022, i primi mesi del 2022, lì inaugureremo, nell'ambito della nostra sede, un importante centro di innovazione aperto a tutti, vale a dire un osservatorio permanente sulle trasformazioni digitali del mondo, un osservatorio che riguarderà fondamentalmente in due snodi, le infrastrutture, le trasformazioni infrastrutturali e anche, però, l'alfabetizzazione digitale, con l'idea di seguire cosa cambia soprattutto nelle attività di formazione e di lavoro. Quindi, è un'iniziativa aperta, rivolta soprattutto alle scuole, scuole secondarie superiori e naturalmente alle università, in convenzione con molta parte dei poli universitari milanesi. Prevediamo un afflusso di persone importanti. In più, credo personalmente, e mi taccio poi sul tema, che dopo la fase della pandemia e quindi del lavoro da remoto, dello *smart working* ci sarà un ritorno allo scambio in presenza nei luoghi di lavoro. Voi tutti sapete che in quell'area lì noi siamo forse il primo grande

gruppo che ha costruito il proprio *headquarter*, ma non saremo i soli. Io penso che quell'asse lì, la Piazza Olivetti, in particolare, tra Fondazione Prada, e quindi un polo mondiale di arte contemporanea e un polo di innovazione digitale e di conoscenza delle trasformazioni digitali aperte a tutti, può diventare e diventerà una sorta di distretto della contemporaneità molto importante e molto, molto visto e osservato a livello internazionale. Mi chiedo, lungo l'asse est, Ripamonti-Corso Lodi, quindi lungo il corridoio ecologico e lungo i reticoli di passaggio come sono stati definiti, possiamo immaginare che ci sia una mobilità elettrica molto leggera, navette elettriche, diceva l'architetto Deponte o comunque qualcosa di simile che aiuti migliaia di persone che in qualche modo saranno attratte da quel distretto? È una cosa che si realizzerà nell'arco del prossimo triennio, forse quadriennio, e che comunque arriverà a compimento totale con il processo di riqualificazione dello Scalo di Porta Romana. È possibile immaginarlo come uno schema cooperativo, uno schema che metta insieme pubblico e privato, non solo gli operatori immobiliari che lavoreranno e agiranno sullo Scalo di Porta Romana, ma anche gli altri operatori interessati? Basta, ho finito. Grazie.

10.

- Presidente, consiglieri, partecipanti tutti, buonasera. Mi chiamo Pierangelo Castiglioni e sono un residente da sempre, in continuità dei miei nonni, dei miei genitori, in quello che io chiamo il borgo di San Luigi. Ho apprezzato moltissimo l'esposizione del piano, il Masterplan e in modo particolare ho apprezzato l'intento di risolvere alcuni punti di notevole criticità, come, per esempio, la compenetrazione e la continuità fra il territorio già costruito e quello che dovrà costruire, i collegamenti nei punti estremi nord-sud, est-ovest, il problema del parcheggio. Un punto mi sta molto a cuore, che è un desiderio e anche un sogno che ho non solo io, ma tanti miei altri concittadini e residenti in questa zona, quello di dare un'abitazione ai nostri figli o ai nostri nipoti. Se tutta la zona che sarà costruita fosse data a edilizia privata, posta sul libero mercato, i prezzi sarebbero decisamente estremamente alti, per noi inaccessibili. Allora, noi chiediamo che una parte di questa superficie e di questi lotti venga assegnata alle cooperative già presenti nel nostro territorio. Per esempio, io faccio parte di una cooperativa che consta ormai di oltre 250 persone iscritte. I prezzi sarebbero più contenuti, perciò il nostro desiderio si potrebbe realizzare e soprattutto le modalità di pagamento per noi più accessibili. Siamo convinti che anche i valori e le tradizioni sarebbero conservate. Sono convinto anche che il territorio è di tutti e tutti debbono accedere, ma sono altresì convinto che ci sono delle priorità. Una di queste priorità è quella di dare continuità abitativa ai nostri figli e ai nostri nipoti. Vi ringrazio. Attendo una vostra considerazione.

11.

- Buonasera. Grazie. Sono Bonara, per favore. Buonasera a tutti e grazie dell'attenzione. Prima di tutto, ho trovato molto interessante il progetto. Io sono della Cascina Cuccagna e mi intriga anche molto il fatto che costituisca – se il verde si realizzerà così come lo state descrivendo in maniera interessante – un vero ponte fra la nostra cascina, che è l'ultima Cascina residua del centro di Milano e il Parco Agricolo Sud. È proprio una specie di freccia di collegamento che mi sembra molto, molto interessante. Come Cascina Cuccagna, come cooperativa, siamo tra i promotori della salvaguardia di questo famoso edificio di cui

ha già parlato la consigliera Traversa, l'edificio che stava a cuore e fotografato da Gabriele Basilico. Mi fa molto piacere che il RUC abbia dato una mezza promessa sul fatto che, nonostante nel *rendering* che ci fossero l'edificio 13 e 5, che sono appunto edifici che occupano con lo stesso spazio abbia detto, il RUC, che c'è la possibilità che l'edificio sia salvaguardato. Volevo aggiungere che la moglie di Gabriele Basilico, Giovanna Calvenzi, in proposito ha detto che c'è la disponibilità di mettere l'archivio di Gabriele all'interno di questo spazio, il che costituirebbe assolutamente un tesoro specifico per ricordare quelle che sono le immagini della città industriale che stava lì intorno. Grazie ancora. Mi basta questo. Buonasera.

12.

- Buonasera tutti. Sono l'ingegner Bertoli e parlo come vicepresidente dell'associazione culturale UCTAT. Siamo abbastanza attivi sia in Municipio 4 che in Municipio 5. Volevo intervenire con due considerazioni sull'altezza degli scavalcamenti, che mi sembra siano coordinati in termini altimetrici con la foresta sospesa. L'unico dubbio che mi viene in mente, poi analizzeremo magari più nel dettaglio le cose e risponderemo in forma scritta, l'unico dubbio che mi salta all'occhio è quello che sostanzialmente si è fatto un grande sforzo per ottenere il semi-interramento della ferrovia e, di fatto, la quota di scavalco poi viene penalizzata dalla realizzazione delle vasche di contenimento di questa *high line* che viene messa esattamente sopra la ferrovia. Mi domando se posizionamento laterale non avrebbe potuto consentire un'altezza massima dello scavalco più bassa, anche nella logica che, guardando i *render* che poi dopo, ripeto, analizzeremo magari di più nel dettaglio, queste grandi scalinate che collegano Piazzale Lodi con queste piazze sospese mi sembrano molto contrastanti con le logiche del *design for all* per l'accessibilità da parte dei disabili a queste piazze, perché sicuramente sarà stato previsto il percorso, non ne dubito, ma è sicuramente un percorso diverso da quello dei normodotati e questo, secondo me non sarà un bell'oggetto, perché queste scalinate, lo vediamo a Milano, già in zona Porta Nuova sulle scalinate intorno la Torre Solaria, quelle intorno al negozio di automobili che è sotto la Torre Solaria, di fatto, sono poco utilizzate, poco utilizzabili e poco attrattive dal punto di vista del traffico pedonale. L'altro aspetto che non ho visto e che, secondo me, poteva essere un'opportunità di sviluppo, anche da un punto di vista immobiliare, forse, è il discorso dell'estensione di Piazzale Lodi, che la vedo trattata solo a livello di superficie e non a livello di interrato. Invece, dove probabilmente ci sarebbe stata la possibilità di un'estensione del Piano mezzanino della stazione della linea 3, con l'inserimento di funzioni anche commerciali o funzioni comunque diverse e attrattive, in collegamento diretto con la stazione della metropolitana, magari fornendo un percorso protetto all'interrato per accorciare il percorso esterno di collegamento con la stazione ferroviaria. Queste sono le considerazioni. La cosa che più mi lascia perplesso è il discorso dell'altezza di questa *high line* milanese, che è un buon progetto sicuramente interessante e forse anche molto ambito a Milano, se n'è parlato per il cavalcavia di Monteceneri, per il ponte di Piazzale Corvetto, ma il volerlo posizionare esattamente sopra i binari, secondo me, è stato non dico un autogol, ma comunque una penalizzazione sull'entità delle scalinate e sulla quota dello scavalco del sedime ferroviario. Questo era quello che volevo chiedere e volevo capire, perché proprio sopra la ferrovia, che sostanzialmente è stata messa sotto e poi praticamente la stessa quota è stata recuperata con il pacchetto della foresta sospesa. Grazie.

13.

- Spero riusciate a sentirmi. Io faccio parte dell'esecutivo dei Verdi di Milano. Noi siamo particolarmente sensibili al tema del verde. Una richiesta che farei è di usare ampiamente il *preverdissement*. Nel 2026, quando saranno pronti gli alloggi per gli atleti delle Olimpiadi, il verde dovrebbe essere già tutto collocato, in modo che gli alberi abbiano tempo poi di crescere. Quindi, deve essere fatto lo scavalco alla galleria della ferrovia, la *high line*, che ci preoccupa, perché c'è scritto che è sottoposta a verifiche di studio di fattibilità tecnico ed economico. Quindi, c'è il rischio che questa cosa sia molto bella, abbia fatto vincere proposta al concorso, ma che poi dopo non possa, per motivi tecnici, vari, essere realizzata. Tenete conto che mi sembra che i progettisti hanno detto ieri che ci saranno 2,5 metri di terra, quindi dovrà essere una struttura abbastanza pesante. Vorrei capire anche quanto è larga, secondo me, almeno 10 metri, perché sono le due rotaie affiancate. Secondo me, deve stare sopra la ferrovia, perché ha una funzione di mitigazione del rumore, essenzialmente, quindi rende anche più vendibili gli appartamenti e, invece di vedere il treno che passa, uno vede il verde. Quindi, ha una sua logica che stia lì sopra. Vengo all'altro aspetto. La parte di parco che è di fronte alla Fondazione Prada prevede un edificio della Fondazione Prada stessa. Questo veramente non lo capisco. La Fondazione Prada ha già il suo edificio, ha già la fortuna di avere il paco esattamente di fronte a lei e non per esempio davanti ad altri edifici residenziali più avanti, quindi, perché mai deve piazzare davanti alla sua sede un altro edificio di uffici o atelier per artisti, eccetera. Lo vada a recuperare nelle aree e nei palazzi d'ufficio che verranno costruiti. C'è, per esempio, un edificio industriale su Piazza Trento che non so se abbia senso tenerlo oppure no o forse sarebbe meglio demolirlo per ampliare l'accesso, perché il parco su Piazza Trento è molto sacrificato, perché ci sono gli edifici di A2A. Oltre alla torre, ci sono gli edifici per uffici di A2A. Quindi, c'è un problema anche di permeabilità sull'asse di via Crema verso il parco. Lì c'è un edificio non brutto, che però forse varrebbe la pena demolire. Altra domanda: c'è molto verde negli edifici a "C", quindi le cosiddette coorti degli uffici e delle residenze, ma, secondo me, lì sotto ci stanno i parcheggi sotterranei degli edifici, quindi non è terreno permeabile. Infatti, una domanda che ho fatto l'altro giorno è qual è la permeabilità di questa cosa, perché sicuramente è permeabile a 30 metri al lato destro e sinistro delle rotaie, sicuramente è parzialmente permeabile il giardino sopra le rotaie, non per la parte sotto al treno, ma mi sembra che il progetto preveda lì sotto di mettere un sacco di impianti tecnologici per il trattamento delle acque, eccetera. Quindi, probabilmente non è permeabile, ma bisognerebbe fare in modo che i parcheggi, se ci sono... Io preferirei che questo quartiere forse senz'auto, cioè che chi va a stare lì non abbia l'automobile e quindi non ci vedo parcheggi, ma so che forse questo è impossibile per le normative. Però, se i parcheggi ci devono essere, chiedo che siano al minimo e siano sotto gli edifici a "C". So che c'è un problema di falda, perché lì la falda è abbastanza bassa, verso sud Milano, però quei cortili che in alcuni *rendering* si vedono sostanzialmente lastricati, mentre in altri sono messi a verde, contribuiscono notevolmente, secondo me, almeno per 100.000 metri quadri al verde complessivo. Chiedo che siano veramente verdi e anche quelli siano piantumati subito. Non facciamo la fine della Biblioteca degli alberi, che è stata realizzata dopo che tutti gli edifici intorno erano stati costruiti. Infatti, vediamo degli alberelli in quel punto. Qui vanno piantati subito con la tecnica del *preverdissement* e tutta la parte verde deve essere pronta per le Olimpiadi. Poi, dopo, con comodo, si costruiranno gli edifici per uffici residenziali previsti

attorno. È essenziale che il quartiere abbia immediatamente a disposizione un parco. Teniamo conto che il parco non sarà visibile dall'esterno. Ecco perché dico che bisogna aprirlo il più possibile sui lati, perché è mascherato dalle case. Le case sono state fatte a "C" per poterle mettere il più lontano possibile dalla ferrovia, ovviamente, perché la ferrovia fa rumore, i freni, le polveri dei freni, eccetera. Sono state messe sulle strade e quindi sui lati, su via Brembo, su via Lorenzini. Però, il verde è dentro, il progetto è stato accusato di essere introverso e non estroverso, ma è ovvio che è introverso, perché c'è una fascia di 30 metri obbligatoria a destra e a sinistra delle rotaie in cui non si può costruire. Tra l'altro, gli alberi lì non possono essere troppo alti. Ecco perché, da una parte, sono stati messi gli orti perché c'è una normativa delle ferrovie citata nel bando che dice che gli alberi vicini al treno devono restare bassi. Poi, c'è una *slide* che fa vedere che gli alberi più lontani possono essere più alti, quindi quella striscia di 30 metri che è larga come un viale di Milano è un po' sacrificata dal punto di vista degli alberi, perché non si riesce a fare una barriera di verde lungo il treno, perché questo vorrebbe dire mettere gli alberi subito vicini al treno, mentre questo per motivi di sicurezza non è possibile farlo. Quindi, è ancora più importante, se vogliamo avere un verde fruibile dalla città, che venga piantato subito. Grazie.

14.

- Buonasera a tutti. Non posso non dire che pochi minuti per una trasformazione così importante li trovo un controsenso. Ho partecipato anche ad un altro incontro. In questa consultazione... Scusatemi, perché poi quando uno riceve pressioni di fare in fretta si incasina. Ci sono vari punti di questa consultazione che rendono di fatto impossibile la partecipazione e tanto meno una compartecipazione alle scelte. Una consultazione con pochi incontri così ravvicinati non consente nemmeno di fare interventi informati. Quattordici giorni sono una durata insufficiente per l'importanza dell'intervento e la dimensione dell'intervento; pareri che poi vengono eventualmente accolti a discrezione e senza confronto; una consultazione su un Masterplan provvisorio che ci fa esprimere quindi opinioni su un qualcosa che muterà. Tralascio, a mio avviso, la poca diffusione sui *mass media* e *social*, se non ci sarebbero state molte più persone e poi vedremo i numeri. Quindi, non potendo esprimermi in modo informato e compiuto, direi, quantomeno a titolo personale, che sia necessario attivare un reale percorso partecipativo, anche in un secondo tempo, ma con un Masterplan definitivo, un percorso con una durata ben maggiore affinché le persone possano accorgersi dell'occasione che esiste, studiare, informarsi, esprimere opinioni. In merito alle eventuali urgenze legate al discorso del villaggio olimpico, si potrebbero andare a scompattare gli interventi. Quindi, se quello è urgente, faranno per prima quello e magari noi cittadini ci esprimeremo sull'altro, che non è poco. Vista comunque l'attenzione dichiarata all'ambiente e al contesto, chiederei, come già detto anche in altre occasioni da altri cittadini, che ci sia la parte del parco almeno al 50 che sia un verde comunque esteso e denso, non frazionato in airole, con presenza diffusa di alberi e, come diceva anche il signor Sacerdoti, da realizzarsi prima, che sia accessibile addirittura ancora prima delle Olimpiadi, visto che si tratta di verde. Massima attenzione all'arredo urbano e, come dicevano altri cittadini, al rispetto comunque degli edifici esistenti, anche di pregio; un'attenzione alle altezze, al rispetto delle visuali, che sono anche un diritto alla vista, all'orizzonte acquisito e che, invece, con questa mania di realizzare al massimo, avere la massima resa, si vanno a danneggiare insomma i cittadini.

Tutto questo sarebbe comunque in linea con i cinque elementi caratterizzanti del *Masterplan*. Ho super riassunto.

15.

- Prima di dare la parola ai progettisti, voglio fare delle domande che sono state scritte in *chat*. La prima è sempre della signora Sironi che ci chiede la percentuale di superficie permeabile residua. Più volte l'ha scritto in *chat*. L'altra è fatta dalla signora Leni: quanti edifici serviranno per il Villaggio Olimpico.

D

DOSSIER CONCLUSIVO
DEL PERCORSO DI CONSULTAZIONE
PUBBLICA SUL *MASTERPLAN* DI
RIGENERAZIONE DELLO SCALO
DI PORTA ROMANA

