

Riconnettere Milano tra presente e passato. Un progetto di riqualificazione degli scali ferroviari di Porta Romana e Rogoredo.

Alessia Zaffaroni

La cintura ferroviaria di Milano oggi è delineata da una serie di aree dismesse che la rendono a tratti sconnessa e frammentata, gli scali ferroviari. La maggior sensibilità del comune verso una sostenibilità ambientale, economica e verso un minor consumo di suolo ha fatto sì che venisse intrapreso un percorso di recupero e di riqualificazione urbana di tutti e sette gli scali milanesi (Porta Romana, Rogoredo, Lambrate, Greco-Breda, Farini, San Cristoforo, Porta Genova). Negli ultimi anni, diverse sono state le ipotesi di riqualificazione e di riconnessione delle aree al fine di ottenere un unico sistema lineare seguendo il tracciato ferroviario ed è stato svolto un workshop che ha visto come protagonisti cinque team, ognuno dei quali ha presentato la propria proposta in merito alle aree dismesse e a come queste potessero relazionarsi fra di loro.

Attraverso il lavoro di tesi sono state avanzate due proposte progettuali: una lineare e una puntuale. Il lavoro ha mirato, come si evince dal titolo, a mettere in connessione gli scali ferroviari di Porta Romana e Rogoredo, grazie all'introduzione di due nuove infrastrutture sostenibili (quella ciclo-pedonale e il nuovo tram-treno), e a riqualificare le due aree dismesse di Porta Romana e di Rogoredo, seguendo un disegno comune a livello vegetazionale, di percorsi, di arredo e funzionalità. L'intervento, sviluppato su queste due aree, ha richiamato la presenza del Parco Agricolo Sud Milano, una realtà molto forte nel sud est della città.

Le prime analisi sono state svolte prendendo in considerazione l'intero territorio di Milano. È stato analizzato in primo luogo (TAV 1) il sistema degli spazi aperti di Milano in relazione alla cintura ferroviaria circostante. Tra questi sono emersi parchi storici, parchi urbani, spazi aperti, centri sportivi all'aria aperta e soprattutto il Parco Agricolo Sud, che si estende a semicerchio attorno a tutto il sud di Milano e che dimostra di essere un elemento strettamente legato alla tradizione milanese.

Successivamente, in seguito ad una rielaborazione personale, è stato fatto un approfondimento circa la storia della città metropolitana (TAV 2). Sono stati messi in relazione il sistema insediativo, il sistema idrografico e quello ferroviario, partendo dalla Milano romana, fino all'epoca moderna. È stato interessante poter evidenziare come all'espandersi del sistema insediativo della città e di quello ferroviario, venisse meno quello idrografico, com'è avvenuto ad esempio con i navigli, interrati con l'avvento delle nuove automobili. L'età moderna ha dato vita a nuovi sistemi di commercio e di comunicazione che hanno compromesso l'aspetto idrico di Milano, da sempre considerata "città d'acqua".

Dopo aver affrontato questa prima analisi generale, è stata portata avanti una successiva analisi dell'area sud-est della città. La prima analisi è stata di carattere percettivo-visivo (TAV 3), svolta sia a livello puntuale che lineare. Attraverso un'indagine fotografica eseguita lungo il percorso che corre parallelo al tracciato ferroviario (attraversato attualmente dal passante ferroviario S9), sono state evidenziate le percezioni dettate dall'inquinamento acustico, dai fenomeni di degrado e dalla sicurezza. Ciascuna foto riporta il gradiente di percezione (basso, medio, alto) avuto in quel determinato luogo. Il secondo tipo di analisi svolto è stato quello in riferimento alla percezione visiva dettata dai divisorii ferroviari sempre

lungo il tracciato che unisce Porta Romana a Rogoredo. Alcuni di questi divisori sono risultati essere delle barriere non soltanto fisiche, ma anche visive, andando così a perdere del tutto il rapporto uomo-treno.

Terminata l'analisi percettivo-visiva, è stata affrontata la stessa analisi svolta precedentemente, in riferimento agli spazi aperti, ma a scala maggiore, e quindi con un dettaglio maggiore (TAV 4). Gli spazi aperti sono stati suddivisi in spazi aperti urbani di uso pubblico, spazi aperti urbani di uso privato, aree abbandonate, spazi aperti rurali, potendo evidenziare anche in questo caso, come sia forte la presenza del Parco Agricolo Sud Milano. Da questa analisi è emerso come gli spazi aperti siano sconnessi tra loro e a tratti frammentati, e come il sistema ferroviario sia spesso causa di questa frammentazione. Gli spazi aperti sono stati studiati anche in relazione alle altre infrastrutture presenti e ai servizi offerti in quest'area.

Una volta eseguiti gli studi preliminari, è stata data una prima proposta progettuale generale, nella quale sono state messe in connessione tra loro le due aree abbandonate di Porta Romana e Rogoredo al fine di ricucire il tessuto urbano circostante (TAV 5). Le due aree vengono collegate tra loro mediante due nuove infrastrutture sostenibili, parallele fra loro: il percorso ciclo-pedonale e il tram-treno, una soluzione sostenibile ed ecologica che permette di recuperare il rapporto uomo-treno, ad oggi quasi inesistente. Accanto a queste due infrastrutture ne viene associata una ulteriore: un'infrastruttura verde che si sviluppa lungo tutto il tracciato ferroviario. In contrapposizione a questa linearità, sono state previste delle aree di sosta, degli elementi puntuali inseriti lungo questo percorso. Oltre a mettere in connessione le due aree, la proposta prevede l'inserimento e l'incremento delle connessioni con il centro storico e con il Parco Agricolo Sud Milano. Questa proposta potrebbe essere estesa a tutti gli scali dismessi, così da intervenire su tutta l'area milanese e connettere fra loro tutti gli scali.

Una volta avanzata questa prima proposta progettuale generale, sono stati analizzati e studiati singolarmente i due scali di Porta Romana e di Rogoredo per poter capire le connessioni delle aree con l'ambiente circostante, il funzionamento degli scali nel passato e le potenzialità e le criticità di ciascuna area. La prima analisi ha visto come protagonista lo scalo ferroviario di Porta Romana (TAV 6), attraversato tuttora dal passante ferroviario S9 di cui sono attivi soltanto i due binari centrali e che lo dividono in due. Lo scalo si presenta quindi come un'area dismessa nella quale sono presenti ancora i tracciati dei vecchi binari ad uso merci. Lo scalo di Porta Romana risulta, inoltre, essere una forte barriera tra la parte prevalentemente residenziale a nord dello scalo stesso e la parte terziaria a sud. È stato fornito il rilievo della vegetazione esistente attorno all'area e della vegetazione infestante all'interno di questa, che muta notevolmente l'aspetto dello scalo nelle diverse stagioni.

Una volta effettuata l'analisi dello scalo di Porta Romana, è stata avanzata una prima proposta dettagliata che provvedesse a risolvere le criticità riscontrate e a promuovere un nuovo parco usufruibile da tutti (TAV 7). Come già affermato precedentemente il passante ferroviario viene sostituito dalla nuova infrastruttura sostenibile del tram-treno che permette di ripristinare l'identità del luogo, non rappresentando, inoltre, una barriera all'interno del parco. L'identità del luogo viene rafforzata ulteriormente dalla traslazione dell'attuale stazione di Porta Romana (a est dello scalo) all'interno del parco. L'elemento treno (in questo caso tram-treno) tornerà ad essere il protagonista dell'area. L'introduzione di principali assi trasversali permetterà di mettere in connessione la parte residenziale nord, con quella terziaria a sud, ricucendo il tessuto urbano. Accanto alla geometria dei percorsi trasversali, si snoderà un percorso sinuoso, con funzione storica-ludica-sensoriale, che unisce i vecchi e spariti raccordi esterni allo scalo. È stato ripreso il tracciato dei vecchi canali sotterranei con filari alberati. Tra gli interventi proposti è stata prevista un'opera di rimboschimento urbano, proposta già presente nel

Piano di Governo del Territorio di Milano. All'interno dell'area sono state previste inoltre delle nuove funzioni: l'area giochi, le aree sportive, gli orti urbani di pertinenza delle case di accoglienza presenti, l'edificio polifunzionale che possa accogliere eventi, mostre e un bar.

Come già affermato, il vero protagonista del parco è il tram-treno, che conferisce dinamismo al luogo, per questo è stato effettuato un dettaglio proprio della piazza stazione (TAV 8), la cui forma circolare viene rafforzata da una struttura leggera anch'essa circolare che abbraccia la piazza. Essendo lo scalo sviluppato tutto più o meno alla stessa quota, si è cercato di riprendere questo dinamismo a livello vegetazionale, contrapponendo aree a vegetazione erbacea con tempi di sfalcio dilatati (*Calamagrostis acutifolia*, *Nassella tenuissima*), con aree a prato con vegetazione spontanea tipica dei campi. Accanto a questo dinamismo vegetazionale è presente anche quello cromatico, dato dalla presenza delle nuove aree a frutteto. Infine, all'interno del parco sono previste specie tipiche del Parco Agricolo Sud.

Successivamente è stato svolto lo stesso tipo di studio eseguito su Porta Romana su Rogoredo (TAV 9), cercando di evidenziare le stesse dinamiche e le stesse relazioni col contesto. Ne è emerso però, che la vera criticità presente a Rogoredo è di carattere sociale: la microcriminalità e i fenomeni di degrado sociale, e non solo, qui sono molto forti. Inoltre, lo scalo di Rogoredo risulta essere collocato adiacente ad alcuni binari ad uso manutentivo o comunque di pertinenza delle ferrovie dello stato e adiacente all'attuale stazione di Rogoredo. Così come per Porta Romana, anche per Rogoredo è stato fornito un rilievo delle specie arboree presenti all'esterno dell'area.

Gli interventi proposti per quest'area mirano proprio a dare vita a un nuovo parco che possa essere un'occasione di riscatto per il quartiere. Per Rogoredo sono state fornite le stesse proposte progettuali di Porta Romana, col fine di dare delle linee guida che portino a un disegno d'insieme generale per tutti gli scali. Gli elementi comuni previsti riguardano l'arredo, la scelta della vegetazione e delle funzioni previste, ognuna conformata in base alle necessità di ciascuna area. A Rogoredo sono state inserite delle strutture leggere in legno, alternate a pergolati, sulle quali si sviluppano delle rampicanti, che dividono il parco di Rogoredo con la stazione attiva. Queste strutture vogliono essere soltanto delle barriere fisiche e non visive: viene così rafforzato il rapporto con l'infrastruttura ferroviaria.

Per concludere, le proposte progettuali avanzate possono essere l'occasione per creare un nuovo rapporto tra Milano e il suo sistema ferroviario, tra ogni scalo e la porzione di città interessata, proponendo un nuovo disegno unitario per la città, partendo con il mio lavoro di tesi dal sud-est di Milano.