

Relazione del Comitato Tecnico Consultivo incaricato per le indicazioni per la scelta della Sede regionale, composta dai Signori:

- Arch. Giancarlo De Grenet
- Ing. Antonio Fornaroli
- Arch. Silvano Larini
- Arch. Antonio Monestiroli
- Arch. Ugo Ratti
- Ing. Ernesto Viganoni

QUATTRO ALTERNATIVE PER UNA POSSIBILE LOCALIZZAZIONE DELLA NUOVA SEDE DEGLI ORGANI REGIONALI. APPUNTI PER UNA VALUTAZIONE DI IDONEITA'.

Milano, Aprile 1974.

Queste note analizzano in quattro brevi schede descrittive i caratteri di altrettante possibili collocazioni per la nuova sede degli organi regionali, tutte comprese nell'ambito del territorio del Comune di Milano.

Al fine di consentire una valutazione omogenea dei più significativi aspetti urbanistici propri delle zone considerate, relativamente alle prime tre alternative sono stati presi distintamente in esame i seguenti fattori:

- a) Localizzazione e dimensioni delle aree a disposizione.
- b) Situazione attuale e di prospettiva dell'accessibilità, con mezzi di trasporto pubblico e privato.
- c) Condizioni ambientali, qualità e funzionalità del tessuto urbano circostante.

L'alternativa n° 4 (est Milano) è stata invece posta in termini più generali e un'eventuale interesse nei suoi confronti richiederebbe un'ulteriore indagine, per verifiche e approfondimenti di dettaglio.

Alternativa n° 1: Centro Direzionale.

a) Localizzazione e dimensione dell'area.

Tre sembrano essere i comparti disponibili per un insediamento nel Centro Direzionale di Milano.

Il primo prospiciente il Viale della Liberazione (proprietà demaniale, attualmente occupato da impianti di Luna Park e circhi equestri), ha una superficie di circa 14 ettari.

Il secondo in angolo tra Via Melchiorre Gioia e Piazza Sigmund Freud (a nord di questa), di proprietà in parte comunale, in parte delle Ferrovie dello Stato, in parte di privati (in corso di esproprio), ha una superficie complessiva di circa 15 ettari.

Il terzo, di dimensioni assai modeste, e interrotto da strade, in angolo tra Via Melchiorre Gioia e Piazza Sigmund Freud (a sud di questa), di proprietà in parte comunale e in parte di privati (in corso di esproprio), ha una superficie complessiva di circa 5 ettari.

b) Accessibilità.

L'area è dotata di un'ottima accessibilità con il trasporto pubblico su ferro, per ogni provenienza dalla regione, grazie alla sua ubicazione prossima alla stazione di Porta Garibaldi e grazie ai facili collegamenti con la stazione Centrale e con la stazione Nord, tramite le linee metropolitane già esistenti o di prossimo completamento.

La vicinanza al terminal cittadino dei voli nazionali e internazionali è un altro elemento di rilievo. Più problematica, anche se più "scorrevole" di quanto non avvenga in altre parti di Milano similmente centrali e dotate di analoghi livelli di infrastrutturazione e urbanizzazione, è l'accessibilità col mezzo privato: ciò a causa dell'appartenenza del Centro Direzionale ad un settore del capoluogo lombardo defilato dalle grandi arterie autostradali e tangenziali, e piuttosto congestionato lungo la rete viaria urbana che lo attraversa o lo collega ai diversi punti della città e del territorio (Viale Tunisia, Viale Zara, ecc.)

c) Condizioni ambientali, qualità e funzionalità del tessuto urbano circostante.

Previsto nel piano regolatore del 1953, attuato e consolidato nel corso degli anni '60 con l'insediamento di grossi complessi pubblici e privati, il Centro Direzionale offre condizioni ambientali e funzionali che ben riassumono la peculiarità che per tale tipo di insediamenti i criteri e la prassi urbanistica del primo dopoguerra avevano prospettato. Forti densità edilizie, architetture di grande altezza ed accentuato "monumentalismo", monodestinazione dell'area e conseguenti sua vita solo diurna e sua scarsa integrazione con altri settori del tessuto sociale e fisico della città, sono alcuni aspetti di un'impostazione che ha generato un paesaggio urbano obiettivamente opaco ed obsoleto.

A un'eventuale localizzazione degli uffici regionali nell'ambito di tale "paesaggio" non dovrebbe pertanto mancare il supporto di una visione progettuale capace di affermare un'immagine della nuova istituzione adeguata a progressi funzionali e a valori culturali propri di un rinnovato assetto urbanistico: immagine certo da non mitizzare, ma che attraverso opportuni interventi occorrerebbe svincolare da talune "remore" del passato prossimo che nella zona sono presenti.

Detto questo, è chiaro che non si possono sottovalutare tutti quegli altri palesi vantaggi ubicazionali che una soluzione nel Centro Direzionale reca in sé: dal già citato comodissimo servizio reso dalla rete metropolitana urbana e dalla rete ferroviaria regionale, all'utile vicinanza con le sedi di altri enti pubblici, come gli uffici del Comune di Milano o il previsto nuovo palazzo delle Poste e Telecomunicazioni, alla presenza di numerose attrezzature ricettive e alberghiere; al fatto in definitiva di trovarsi dinnanzi alla più vasta dotazione di aree di proprietà pubblica situate nell'area più compiutamente urbanizzata, di cui oggi probabilmente sia possibile disporre in tutta la Lombardia.

Alternativa n° 2: Via Sant'Elia (quartiere Gallaratese)

a) Dimensione dell'area.

Il terreno individuato (di proprietà privata) si trova in prossimità di Piazzale Kennedy, e più in particolare in una zona compresa tra l'abitato di Lampugnano, il "Monte Stella", e le prime frange sud orientali del quartiere Gallaratese.

Si tratta di un'area che la recente variante di Piano Regolatore per il quartiere Gallaratese ha destinato ad uffici ed a centro di interscambio, connesso ad una stazione della linea 1 della M.M. L'area è interessata dal progetto di nuove sistemazioni viabilistiche, atte a consentire un facile collegamento tra Piazza Kennedy e Via Novara (San Siro).

La superficie del comprensorio, incluse le fasce per opere stradali, si aggira attorno agli 11 ettari: una dimensione notevolmente esigua, anche se l'aggregazione di alcuni terreni adiacenti attualmente destinati ad edilizia residenziale (e un cui recupero quindi implicherebbe una variante di piano) potrebbe consentire un ulteriore ampliamento di circa 5 ettari.

b) Accessibilità.

La prossimità del Gallaratese al nodo terminale nord del sistema autostradale conferisce alla zona una buona accessibilità per il traffico stradale proveniente dalle province settentrionali e nord orientali della regione.

Il raccordo interautostradale ovest consente inoltre collegamenti abbastanza diretti con le provincie meridionali.

Circa i trasporti pubblici il previsto e sicuro prolungamento della linea M.M. 1 sino al Gallaratese potrebbe assicurare agevoli connessioni con le stazioni della rete ferroviaria regionale e con altri settori di Milano.

Altre circostanze sembrano tuttavia dover attenuare in parte un univoco giudizio di positività della situazione infrastrutturale, al confronto con l'ipotesi insediativa in esame.

Alla breve distanza dell'arca da un importante nodo di convergenza di diffusi flussi regionali quale è Piazza Kennedy, non può infatti non contrapporsi la considerazione del sensibile "squilibrio" verso nord-ovest di tale ubicazione rispetto ad un quadro di riferimento regionale, e del conseguente disagio per le provenienze da est e da sud-est (Bergamo, Brescia, Cremona, Mantova), costrette a superare lunghe distanze per accedere al punto prescelto, ad aggirare "l'ostacolo" di Milano ed a percorrere arterie di intenso traffico, come l'Autostrada della Serenissima.

c) Condizioni ambientali, qualità e funzionalità del tessuto urbano circostante.

La localizzazione interesserebbe quello che nel progetto di variante di Piano Regolatore è stato denominato "polo Sant'E^lia", che i criteri del progetto stesso considerano disponibile all'insediamento di attività terziarie e di servizi di

livello superiore ("cittadino e oltre") capaci di promuovere la rottura della tradizionale omogeneità residenziale della zona e di "articolare i caratteri funzionali delle strutture marginali dell'area metropolitana e le tipologie monotone dell'edilizia pubblica". L'assunzione dell'obbiettivo in questione chiarisce indirettamente tutte le ben note carenze dello stato attuale del Gallaratese, l'isolamento nel quale il quartiere è vissuto sino ad oggi, la scarsa dotazione di attrezzature pubbliche, la povertà delle attività commerciali, dei servizi accessori e dell'intorno ambientale.

A fronte di questa situazione e a fronte della giusta volontà di porvi rimedio attraverso una forte spinta di ristrutturazione e arricchimento del tessuto urbano, occorre tuttavia chiedersi se l'ipotesi di collocazione nell'area di un impianto come quello dei nuovi uffici regionali risulti sino in fondo congruente con gli obbiettivi messi a fuoco. E ciò non tanto per il tipo di destinazione (uffici pubblici), quanto piuttosto per la scala di interessi che il nostro insediamento implica (interessi che largamente trascendono l'ottica del quartiere, o della somma di più quartieri o della città) e ancor più per il fabbisogno di spazio indispensabile ad un razionale funzionamento dell'organismo: spazio del quale al "polo Sant'Elia" non si trova riscontro nelle previsioni azionarie di piano. (Basti pensare all'elevato indice di edificabilità che occorrerebbe assumere, e che supererebbe notevolmente quel valore di 1,3 mc/mq. previsto dalla normativa

di zona, o all'impossibilità, nel caso di insediamento degli uffici regionali, di conservare inalterata la previsione presso la stazione M.M. di Lampugnano di un parcheggio di corrispondenza per circa 2.000 autovetture e di una annessa stazione autolinee).

Alternativa n° 3: Ronchetto delle Rane (adiacenza futuro Policlinico Sud)

a) Localizzazione e dimensioni dell'area.

Per questa terza alternativa che interessa il sud milanese non è stato possibile individuare una precisa perimetrazione fondiaria che consentisse anche una valutazione dimensionale in termini di superficie disponibile.

Le vaste riserve di suolo agricolo e lo studio che comunque sarebbe necessario intraprendere nel caso di promozione e urbanizzazione di alcuni ettari ad uso dei nuovi uffici, rendono questa verifica demandabile a tempi successivi.

In questa fase ci si limita a riscontrare l'esistenza di suoli di proprietà del Comune di Milano e dell'Ospedale Maggiore in prossimità del vecchio nucleo di Ronchetto delle Rane, a settentrione del comparto che una recente variante del P.R.G. del 1953 ha destinato ad attrezzature ospedaliere e universitarie (Policlinico Sud).

b) Accessibilità.

Un'ubicazione della sede regionale lungo la direttrice Vigenzina (zona di decentramento n° 15 del Comune di Milano), e più esattamente nei territori ad est di Via dei Missaglia ed a nord del raccordo interautostradale ovest, presenta allo stato attuale di infrastrutturazione del territorio obbiettive difficoltà dal punto di vista dell'accessibilità, per l'assen

za di un efficiente trasporto pubblico, per le incertezze dei programmi a breve termine relativi al proseguimento verso sud della linea 2 della M.M. (da Porta Genova verso il quartiere Gratosoglio), per le carenze che caratterizzano il grande sistema autostradale milanese relativamente alle possibilità di flussi est-ovest tangenti a sud del capoluogo (provenienze da Bergamo e Brescia).

Ciò significa che una localizzazione presso il Ronchetto delle Rane non può prescindere dall'avvio di provvedimenti intesi ad arricchire sia la maglia di mobilità su strada (oggi rappresentata in questa porzione del territorio milanese dalla sola tangenziale ovest e dalle sue insufficienti connessioni con le zone orientali della regione), sia la rete di trasporto pubblico, soprattutto metropolitano.

E' chiaro d'altra parte che la collocazione meridionale, così come istituisce un'utile autonomia dai macroscopici fenomeni di congestione e compromissione delle aree settentrionali, trova innanzi a sé il conforto di una più libera prospettiva di tempo lungo, alla quale quei provvedimenti di potenziamento e riassetto delle infrastrutture di comunicazione non potranno essere estranei, se si vorranno sciogliere alcuni nodi "milanesi" propri della griglia di mobilità regionale nel suo complesso.

c) Condizioni ambientali, qualità e funzionalità del tessuto urbano circostante.

Come si è detto il comprensorio è completamente libero da urbanizzazioni, con utilizzazione del suolo di tipo agricolo. L'unica contiguità riguarda oggi il quartiere Gratosoglio, dal quale tuttavia la zona proposta risulta sostanzialmente autonoma a causa dell'interferenza dell'asse di Via dei Misaglia e del percorso tramviario della linea n° 15.

Più significativi, per la comune collocazione a levante di quest'ultima strada, potrebbero essere i rapporti con il futuro centro ospedaliero e universitario, per il quale sono da poco iniziati gli studi di impostazione progettuale e in integrazione col quale potrebbe essere avviata la realizzazione di un sistema di aree a verde attrezzato, segnato dalla presenza qualificante di grandi organismi di uso pubblico. Infine l'assenza dalla zona di qualsiasi attrezzatura terziaria necessaria per il buon funzionamento degli uffici regionali, suggerisce l'opportunità di promuovere nell'intorno immediato qualche intervento direzionale - commerciale, di supporto anche per il tessuto residenziale esistente.

Alternativa n° 4: est Milano.

In questa breve analisi riteniamo opportuno non trascurare un'ipotesi di collocazione a levante di Milano.

Una soluzione in tal senso, che interessi la fascia di territorio lungo la quale si svolge il tracciato della tangenziale est, (dal nodo della Via Emilia a quello di Cascina Gobba), sarebbe caratterizzata, alla luce della geometria del territorio lombardo, da un più accentuato baricentrismo, vantaggioso per la mobilità su strada soprattutto nei confronti dei collegamenti con le aree orientali e sud orientali della regione, che la tangenziale stessa raccoglie e distribuisce attraverso la Via Emilia, la strada Paullese, la Rivoltana, la Cassanese, la Padana Superiore e l'Autostrada per Bergamo e Brescia.

La scelta di un punto all'interno di questa fascia ha i suoi vincoli nella consueta problematicità del servizio di trasporto pubblico su ferro, la cui esistenza o il cui stato di previsione (quest'ultimo per la verità un po' incerto) trovano oggi riscontro solo in corrispondenza dei due estremi della direttrice in oggetto, e cioè a nord presso la stazione di Cascina Gobba della M.M. e delle linee Celeri dell'Adda, ed a sud all'origine dell'asta della Via Emilia (da Rogoredo verso S. Donato, S. Giuliano, Melegnano, Lodi), in prossimità di quella linea ferroviaria per Piacenza, che nei programmi regionali appare destinata ad un recupero e potenziamento in funzione metropolitana.

Volendosi soffermare sulla collocazione che fin d'ora risulta servita dalla metropolitana -- e cioè sull'intorno di Crescenzago -- una possibile scelta potrebbe interessare le aree comprese tra la Tangenziale est e Via Palmanova, a nord della nuova sede Rizzoli.

Anche in questo caso, analogamente a quanto richiesto dalla alternativa n° 3 e dall'alternativa n° 2, la collocazione periferica richiederebbe la promozione di servizi, uffici e attività complementari (banche, uffici pubblici, ristoranti, ecc.) adiacenti agli uffici regionali.

Da un insediamento in quest'area non potrebbe inoltre non derivare una radicale (quanto auspicabile) revisione dell'infelice odierno assetto viabilistico di Crescenzago, Cologno Monzese e Vimodrone, tanto malamente incentrato, sia per i collegamenti locali che per quelli di livello superiore, sul complicato e irrazionale nodo di Cascina Gobba.