

4.2 LAMBRATE

Lo scalo di Lambrate è inserito in una porzione di città che negli ultimi anni è stata oggetto di profonde trasformazioni: la città dell'auto (Macerati e Innocenti) che ha costruito l'identità "operaia" dello storico Comune di Lambrate (prima dell'annessione dei Corpi Santi al Comune di Milano) si è disgregata da tempo, così come le altri grandi manifatture presenti nella zona.

La nuova stazione, posizionata sul lato a est ma nella sostanza rivolta verso piazza Bottini, crea un ponte tra i due ambiti urbani, lasciando al quartiere storico di Lambrate uno spazio a parcheggio.

Lo scalo oggetto della valorizzazione risulta essere parte di un sistema di aree ancor oggi dismesse, grandi recinti vuoti, a cui nel tempo recente si sta cercando di dare una nuova caratterizzazione, anche in termini di disegno urbano: in generale favorendo il recupero attraverso l'insediamento di edilizia residenziale, con alcuni casi sperimentali (*co-housing* Lambretta), e con una specializzazione recente per i servizi delle residenze protette per la terza e quarta età. Una città contemporanea che ha fatto crescere di molto la popolazione insediata, in parte all'interno di interventi edilizi corredati dai servizi di base, ma sempre interessata ad accrescere lo stock di spazi e di luoghi pubblici. Esempi di tutto ciò, anche come elementi di necessaria relazione con il progetto di trasformazione dello scalo, sono l'avvenuto recupero del sito di Rubattino e il progetto (ancora da confermare) di riconversione funzionale della Caserma.

Una dinamica trasformativa che nella parte a nord est del quartiere oggi vede una tendenza all'occupazione degli spazi lasciati liberi dall'industria con le nuove professioni del design, sempre più interessate a costruire un sistema permanente di atelier e spazi espositivi (Fuorisalone Ventura).

Il rilevato ferroviario rafforza una separazione del borgo di Lambrate dalla città, una separazione anche culturale dal quartiere di Città Studi che non è mai stato necessario sanare perché garantiva il mantenimento dell'identità locale. Il borgo aveva il suo centro nell'attuale via Conte Rosso, allora cuore del commercio e dello svago, che oggi si presenta come un sistema che stenta a riconoscere questa centralità pur rimanendo sede di associazioni, di movimenti culturali e del commercio. Una centralità non sostituita dal boulevard di recente ideazione all'interno del Programma di Riqualificazione Urbana (PRU) Rubattino.

Oggi il baricentro del quartiere è poco o per nulla definito e lo scalo in dismissione è parte di questa incompiutezza; il recupero dello scalo e degli edifici che qui persistono in stato di abbandono potrebbero aiutare il ridisegno del quartiere. La riqualificazione dello scalo di Lambrate rappresenta l'occasione per affrontare il problema dell'assalto delle auto che uscite dalla tangenziale cercano un varco verso il centro città, difficilmente raggiungibile attraverso i mezzi pubblici, che in questa area si riducono ad un paio di linee di tram (capolinea

in piazza Rimembranze) e una di bus. Lo scalo oggetto di trasformazione assume oggi un ruolo di cuscinetto tra l'asfalto del sistema viario e il cemento del rilevato ferroviario. Un sistema ferroviario difficile da attraversare a causa delle differenti altezze del sedime ferroviario e l'insieme dei sottoservizi che fino ad ora hanno reso ardua ogni ipotesi di *by pass* in sotterranea dello stesso.

Lo scalo interagisce con Città Studi, caratterizzata da una maggior dinamicità anche abitativa (studenti, ricercatori, parenti dei degenti) e da una densità di servizi sportivi e culturali che fanno da collante con gli ambiti della ricerca di qualità (Politecnico e Istituto dei Tumori) e da filtro con la città "ricca". Ma anche la relazione con il quartiere Ortica attraverso alcune testimonianze storiche della residenza (case dei ferrovieri) e alcuni spazi pubblici verdi non utilizzati. Spazi verdi che sono residuo di un sistema ambientale la cui eccellenza è stata quella del fiume Lambro e delle sue aree di esondazione, nervatura di un sistema ambientale di area vasta (dal Parco Forlanini sino a quello di Monza) ma la cui relazione con il quartiere si è andata a sfilacciare sino quasi a scomparire.

Servizi

Consolidamento dei servizi di quartiere esistenti

Le trasformazioni recenti e quelle prossime già programmate (che dovrebbero tra l'altro avere maggiore condivisione tra i Comuni di Milano e Segrate) non hanno avuto la domanda di servizi di base per le nuove famiglie; i servizi previsti dal PRU Rubattino e ancora in corso di realizzazione (pido, scuola elementare e media ecc...) dovrebbero rispondere adeguatamente alla domanda del quartiere, per cui non si rileva la carenza di servizi nella zona ad eccezione di una farmacia. Occorrerà in ogni caso rivalutare il dimensionamento dei servizi presenti nella zona in funzione del nuovo carico insediativo generato dalla trasformazione dello scalo. Analoghe considerazioni per i servizi sportivi che, al netto di quanto presente nell'area di città studi, dovrebbero essere potenziati nel completamento dei programmi di recupero.

Ampliamento dell'offerta di spazi aperti fruibili: mercati, sport, luoghi di incontro e "conoscenza"

Sarebbe utile per il vivere quotidiano dedicare un'area al mercato settimanale (preferibilmente nella giornata di sabato); a questa area si propone sia affiancato un sistema per la valorizzazione commerciale dei prodotti agricoli di prossimità. La vitalità sociale del quartiere indirizza invece la domanda di nuovi servizi verso spazi che possano garantire e favorire il coinvolgimento dei cittadini (partecipazione) nelle scelte di trasformazione urbana:

occorre per questo trovare un posto all'interno dello scalo, prima dell'attuazione del processo di trasformazione, in cui i cittadini possano trovarsi ed esprimersi, una sorta di "casa del progetto" che sia attiva lungo tutto il processo di trasformazione e poi perduri nel tempo. Questa "casa del progetto" dovrebbe essere intesa anche come "atto fondativo" dei nuovi processi di trasformazione urbana, per generare una nuova coesione e collaborazione tra l'Amministrazione e i cittadini. La vicinanza con sistemi ambientali forti porta ad evidenziare anche la necessità di prevedere, all'interno della "casa del progetto", uno spazio di formazione e informazione sulle tematiche ambientali. Nello stesso luogo occorre inoltre prevedere degli spazi che consentano alle associazioni di vivere e di incontrarsi. Un luogo di socialità aperto per cui molti hanno condiviso la proposta di dedicare uno spazio nello scalo alla realizzazione di una "casa delle associazioni".

Incremento della dotazione di spazi e funzioni con finalità associative e aggregative

La domanda di occasioni di socializzazione multi-età si accompagna alla proposta di apertura di un CAG (Centro di Aggregazione Giovanile), mancante in quartiere, per unire il sociale e lo sport al fine di combattere con più armi la dispersione scolastica e sportiva giovanile ed aumentare lo spirito di aggregazione ed integrazione. Questi nuovi servizi aggregativi devono essere posti in connessione con i centri sportivi. In particolare si evidenzia la necessità del recupero della piscina Ponzo a favore dei cittadini

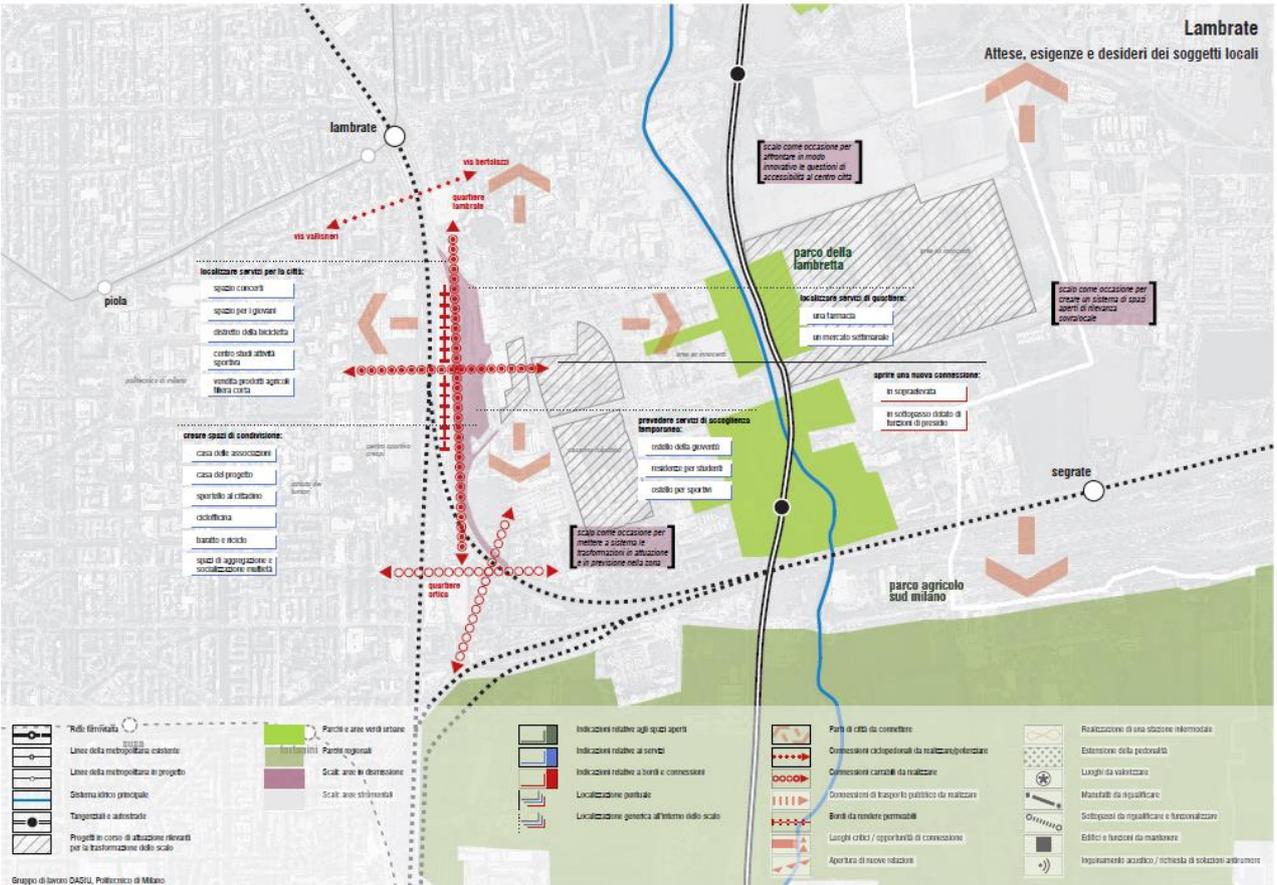
residenti e come completamento del sistema dello spazio sportivo che fa capo al campo Giusti. La duplicità del carattere delle aree ad est ed ovest del rilevato ferroviario porta a proporre, anche per trasferire quote di popolazione giovane in Lambrate, di inediare un ostello e residenze per studenti, rispondendo alle esigenze di Città Studi. Solo in questo modo è possibile mantenere vitale lo scalo in seguito alla trasformazione. I nuovi volumi edilizi dovranno mantenere una coerenza con il tessuto urbano esistente rispettando le altezze del contesto. Un nuovo servizio che potrebbe affiancarsi alla stazione è quello di una ciclofficina, in considerazione anche del ruolo che la zona sta assumendo nella promozione delle due ruote e del crescente uso che ne fanno i giovani.

Realizzazione di nuove attrezzature ricettive legate alle centralità esistenti

L'area ad ovest dello scalo ospita alcune delle grandi centralità della zona: il centro sportivo Crespi, la scuola alberghiera Vespucci, la biblioteca Valvasori Peroni, l'Università degli Studi di Milano e il Politecnico di Milano. La trasformazione dello scalo deve rispondere a esigenze e domande poste da queste centralità, ad esempio offrendo nuove funzioni legate alla temporaneità dell'uso di queste centralità. Si suggerisce in questo senso la realizzazione di un ostello per gli sportivi, ovvero una residenza temporanea legata a eventi sportivi, ma anche ad altre manifestazioni se necessario, da dare eventualmente in gestione ai centri sportivi o alla scuola alberghiera.

Lambrate

Attese, esigenze e desideri dei soggetti locali



- localizzare servizi per la città:**
- spazio cinema
 - spazio per i giovani
 - distretto della bicicletta
 - centro studi attività sportiva
 - vendita prodotti agricoli
 - libreria carta

- creare spazi di convivenza:**
- casa delle associazioni
 - casa del progetto
 - spazio al cittadino
 - co-difficili
 - baratto e scambio
 - spazi di aggregazione e socializzazione multipla

- prevedere servizi di accoglienza temporanea:**
- edificio della gioventù
 - residenza per studenti
 - edificio per squilibri

- aprire una nuova connessione:**
- in sopradevota
 - in sottopasso dotato di barriere di protezione

Scala come occasione per affrontare in modo innovativo le questioni di accessibilità al centro città

Scala come occasione per creare un sistema di spazi aperti di rilevanza culturale

Scala come occasione per mettere a sistema le trasformazioni in attuazione e in previsione nella zona

- Trasporti:**
- Rete ferroviaria
 - Linee della metropolitana esistente
 - Linee della metropolitana in progetto
 - Sistema idrico principale
 - Tangenziali e autostrade
 - Progetti in corso di attuazione rilevanti per la trasformazione dello scalo

- Parchi e aree verdi:**
- Parchi e aree verdi urbane
 - Parchi regionali
 - Scali: aree di decompressione
 - Scali: aree strumentali

- Indicazioni relative agli spazi aperti**
- Indicazioni relative ai servizi
 - Indicazioni relative ai servizi e connessioni
 - Localizzazione puntuale
 - Localizzazione generica all'interno dello scalo

- Parti di città da connettere:**
- Connessioni ciclopedonali da realizzare/valorizzare
 - Connessioni carzabili da realizzare
 - Connessioni di trasporto pubblico da realizzare
 - Barili da rendere permeabili
 - Larghi critici / opportunità di connessione
 - Apertura di nuove rotazioni

- Realizzazione di una stazione intermodale:**
- Estensione della pedonalità
 - Larghi da valorizzare
 - Manufatti da riqualificare
 - Sottopassi da riqualificare e funzionalizzare
 - Edifici e funzioni da mantenere
 - Inquadramento acustico / richiesta di soluzioni alternative

Prima interlocuzione con il Consiglio di Zona 3



Principali temi e nodi emersi

1. Attraversamento nord-sud
2. Relazioni est-ovest tra diverse parti di città
3. Lo spazio verde di via San Faustino
4. Relazioni con i progetti limitrofi (sinergie)
5. Edilizia residenziale a servizio delle funzioni esistenti nel contesto (per esempio, università, istituti di cura, centri sportivi, etc.)

Workshop | 6 novembre 2013

Consiglio di Zona 3 - Via Sansovino, 9

Associazione Ai-Cher

- Il coinvolgimento dei cittadini (la partecipazione) nelle scelte di trasformazione urbana è una novità importante: occorre per questo trovare un posto all'interno dello scalo, prima dell'attuazione del processo di trasformazione, in cui i cittadini possano trovarsi ed esprimersi. Una sorta di "casa del progetto" che sia attiva lungo tutto il processo di trasformazione e perduri nel tempo.

Associazione Vivi Rubattino - Danilo Manzoni Compagnoni

- L'associazione è nata con lo scopo di rendere fruibili gli spazi aperti sorti contestualmente al processo di trasformazione urbana generato dal PRU Rubattino. Gli spazi aperti nello scalo non devono essere semplicemente attrezzati, occorre che vengano resi fruibili anche attraverso l'organizzazione di attività. Se nel disegno di trasformazione l'edificio non frammenta gli spazi aperti e non li interclude, questo può consentire una maggiore fruibilità del verde. Gli spazi verdi devono essere aperti, visibili e fruibili e devono costituire sistemi di relazione. Il verde non deve essere parcellizzato, deve essere di grande dimensione.
- Si auspica di mantenere una permeabilità verde tra PRU Rubattino (attraverso la piazza che affaccia su via Pirelli, tra Esselunga e MediaWorld), PI San Faustino e ATU scalo Lambrate.
- Occorre prevedere degli spazi che consentano alle associazioni di vivere e di incontrarsi, un luogo di socialità aperto. Si osserva la proposta dedicare uno spazio nello scalo a "casa delle associazioni".
- I servizi previsti dal PRU Rubattino e ancora in corso di realizzazione (nido, scuola elementare e medio esa...) dovrebbero rispondere alla domanda di servizi del quartiere, per cui non si rileva la carenza di servizi nella zona ad eccezione di una farmacia. Occorrerà poi rivalutare il dimensionamento dei servizi presenti nella zona in funzione del nuovo carico insediativo generato dall'ATU.

Laboratorio di democrazia partecipata - Sergio De La Pierre, ABBE Occupato

- Il laboratorio è stato istituito poco più di un anno fa presso la sede ACU di Lambrate. Attraverso una prima attività del laboratorio ("camminata di quartiere") sono emersi alcuni bisogni: il bisogno di spazi di aggregazione, momenti di socializzazione multi-età, il bisogno di sicurezza specialmente nell'area del PRU Rubattino.
- Il Laboratorio porta l'esempio di un'esperienza fatta in Zona 2, attorno al rilevato ferroviario (Stazione Centrale): il gruppo di lavoro Ferrante-Aporti-San Martino ha coinvolto la cittadinanza in tre grandi assemblee che hanno raccolto oltre 150 persone ciascuna. Grandi Stazioni ha destinato prima dell'avvio del processo di trasformazione un magazzino di sua proprietà a luogo di aggregazione, trasferendolo al Comune il quale lo ha dato in uso per questa attività (inizialmente concentrata in

alcune giornate e successivamente diventerà luogo permanente adibito a questa funzione).

- Si rileva una grande spaziosità tra i quartieri: una pista ciclabile che corra lungo il rilevato potrebbe stabilire nuove connessioni tra i quartieri Lambrate e Orsino.
- Si osserva l'ipotesi suggerita dall'Associazione Ai-Cher di realizzare una "Casa del progetto".

Comitato per Milano Zona 3

- Nel 2010 nasceva un Comitato di opposizione alla previsione di realizzare in zona uno studentato in un edificio alto 16 piani (voto come esautorato). Il Comitato riuniva oltre 1.500 residenti. I membri di questo Comitato sono in parte successivamente confluiti nel Comitato per Milano di Zona 3.
- L'ATU Lambrate è luogo di connessione nord-sud tra i quartieri storici di Lambrate e Orsino, al cui interno possono essere previsti edifici destinati agli studenti, in manufatti edifici sovranti con il tessuto esistente (rispettando le altezze del contesto).
- Occorre risolvere le connessioni viabilistiche problematiche in cui versa il quartiere Orsino.
- Si segnala l'importanza di stabilire connessioni, sia oramai sia ciclo pedonali, est ovest tra i quartieri a est del rilevato ferroviario e Città Studi.

Associazione Melrobosco - Parco della Lambretta - Cesare Monti

- L'associazione aderiva a un progetto provinciale di istituzione del Parco della Lambretta. L'associazione persegue obiettivi di unione tra Parco Lambra, istituendo Parco della Lambretta e Parco Forlanini. La connessione con il Parco Forlanini è complessa, ma perseguibile attraversando il quartiere Orsino.
- L'attraversamento della ferrovia rappresenta un problema: in sottorampa non è possibile prevedere connessioni tra la sfilata ovest e quella ad est del rilevato per la presenza, in corrispondenza della ferrovia, di un grande metanoletto. Per questa ragione è possibile prevedere una connessione est-ovest solo in sovrarelevata e questa connessione dovrà essere sia carrabile che ciclopedonale, ipotizzando la riapertura alle auto di via Passola/Via Porcia.
- Occorre mitigare il muro della ferrovia, realizzando ad esempio dei terrapieni che degradano verso i bordi dello scalo sui quali far crescere la pista ciclo-pedonale.
- Gli abitanti del quartiere dei ferrovieri sono preoccupati dalla possibilità di prevedere nell'area dello scalo edifici di grande altezza.

ACU Coale Rosso - Franco Gale

- La barriera ferroviaria è un simbolo di Lambrate: in passato separava il nucleo storico di Lambrate dalla città ottocentesca ad ovest della ferrovia.
- Si propone (riproponendo la vecchia utopia di Cesare Chiodi) di ricostruire il vecchio nucleo di Lambrate, ristabilendo alcune

connessioni verdi in direzione nord-sud, con il Parco Lambro e con il Parco Forlanini valorizzando il corso del fiume Lambro.

- Si segnala l'esigenza di prevedere interventi di miglioramento della viabilità carrabile in direzione nord-sud e ciclo pedonale in direzione est-ovest. In particolare, per i collegamenti ciclopedonali si propone di valorizzare l'asse di via Vallisneri (storica connessione tra la Milano ottocentesca, in corrispondenza della "torre" e il nucleo di Lambrate nord) in direzione del nuovo quartiere Ventura, oggetto di progressiva gentrificazione.

Distretto di economia solidale, GAS Lola

- In questa zona si segnala la presenza di nove GAS (Gruppi di Acquisto Solidale). Si propone di realizzare all'interno dello scalo una "città quartiere dell'economia etica e solidale", raggiungibile in bicicletta. Edifici esteso di qualità, realizzati con materiali naturali e tecnologie a risparmio energetico.
- Sull'esempio di Corsico (progetto "BuonMercato", commercializzazione di prodotti coltivati all'interno del Parco Agricolo Sud Milano) si propone di insediare in quest'area uno spazio dedicato alla commercializzazione di prodotti agricoli direttamente dal produttore (locale) al consumatore (che non necessariamente deve appartenere a un GAS), sostenendo la filiera corta. Questo spazio ("bottega solidale") dovrebbe trovarsi il più possibile in prossimità della MM2 Lambrate e potrebbe fungere da luogo di aggregazione e svago (luogo di ritrovo per aperitivi, per esempio), così da rendere attrattivo e vivo il quartiere anche la sera. Attraverso una cooperativa si potrebbe prevedere la consegna a domicilio dei prodotti in bicicletta.
- Si propone di prevedere uno spazio di formazione e informazione ("sportello all'ottidiano") sulle tematiche ambientali. Quest'ultimo potrebbe trovarsi all'interno della "casa delle associazioni" o "casa del progetto".
- Si suggerisce inoltre di prevedere una ciclofonia e un luogo dedicato al baratto e al riuso.
- Si propone, infine, di dedicare un'area al mercato settimanale (preferibilmente nella giornata di sabato).

Giornale 23 X Milano - Paolo Morandi

- Quest'area ospita cinque grandi centralità: il centro sportivo Crespi, la scuola alberghiera Vespucci, la biblioteca Valvassori Peroni, l'Università degli Studi di Milano e il Politecnico di Milano. La trasformazione dello scalo deve rispondere a esigenze e domande poste dalle centralità presenti nella porzione di città a ovest della ferrovia:
 - occorre prevedere un ostello per gli sportivi (una residenza temporanea legata a eventi) gestito dal Vespucci;
 - si propone di prevedere un centro di studi e analisi relativo all'attività sportiva, con la collaborazione dell'Università degli Studi e del centro sportivo Crespi;
 - si propone di prevedere spazi di aggregazione in connessione con i centri sportivi.

- si propone l'apertura di un CAG (Centro di Aggregazione Giovanile) nello spirito di quanto proposto nel programma elettorale della coalizione e cioè di unire il sociale e lo sport per combattere non più anni la dispersione scolastica e sportiva giovanile e aumentare lo spirito di aggregazione e integrazione. Il CAG sarebbe anche utile per il nuovo sviluppo urbano in quanto manovrato dal tutto nel quartiere.
- Occorre stabilire una connessione ciclopedonale est-ovest tra Città Studi e le aree ad est del rilevato ferroviario.
- A sud, in prossimità del quartiere Ortica occorre rafforzare le connessioni carrabili est-ovest (stabilendo una connessione tra via Ortica e via San Faustino, attraverso via Fraconeri).

Comitato per Milano di Zona 4 - Stefano Marzotti

- Il muro che separa la città a ovest e la città a est del rilevato è una bruttura cui si dovrebbe trovare una soluzione, mettendo in connessione quattro polarità: il quartiere Lambrate, il quartiere Ortica, il quartiere Rubattino e Città Studi. Per fare questo occorre immaginare connessioni est-ovest non in soprarelevato, bensì in sotterraneo.
- Occorre che gli spazi di connessione in sotterraneo accolgano funzioni che li rendano una vera e propria polarità, così da evitare di inorgnare in problemi di sicurezza.
- Nell'area dello scalo si propone di insediare un ostello e residenze per studenti, rispondendo alle esigenze di Città Studi. Solo in questo modo è possibile mantenere vitale lo scalo, una volta attuato il processo di trasformazione.

In occasione due membri del Comitato per Milano di Zona 3

- segnalano rispettivamente:
 - come non si sia parlato di connessioni di trasporto pubblico, che nella porzione di città a est della ferrovia occorre vengano potenziate qualora trovi attuazione la trasformazione dello scalo;
 - la possibilità di lasciare lo scalo così com'è a servizio dei giovani, come vasto spazio aperto in cui organizzare concerti, festival, dedicato ai writers, ecc...

Comitato FRU Rubattino - Jaume Garcia

- A 10 anni della sua nascita, il quartiere Rubattino presenta una evidente mancanza di servizi.
 - È prioritario il collegamento tra i quartieri a est e a ovest della ferrovia.
 - Occorre prevedere luoghi di aggregazione nei quali dare avvio a progetti sociali e spazi culturali e servizio del quartiere (musica, teatro, cinema, letture e incontri).
 - Occorre prevedere impianti sportivi coperti.
 - È importante potenziare i collegamenti cicloabili.
- Il Comitato non ha partecipato al primo incontro, ma ha inviato un contributo scritto in un secondo momento.

Progetti e materiali segnalati

- Comitato Aniasi del Metrobosco - Parco della Lambretta
 - Concorso internazionale Parco della Lambretta, Idee e progetti (2011)
 - Concorso internazionale Parco della Lambretta, 300.000 mq di verde a Milano (2013)