

6. Rigenerazione urbana e trasformazioni delle attività economiche

Ripensare il valore posizionale di Milano e della sua Regione urbana in relazione a un'importante variazione delle condizioni di contesto, come quella osservata dall'inizio della fase pandemica a oggi, rappresenta in primo luogo un'opportunità per restituire alcuni spunti di riflessione sulle differenti progettualità che stanno caratterizzando questa fase evolutiva, in risposta alle sfide della rigenerazione urbana in un'ottica di ripresa e resilienza alle diverse scale territoriali. Riflettere sulle principali trasformazioni spaziali che stanno interessando il sistema delle attività economiche della Milano metropolitana, con particolare attenzione all'impatto che il Covid-19 sta determinando sui grandi progetti insediativi e sull'uso degli spazi pubblici, significa in secondo luogo leggere e interpretare le differenti specificità di alcuni recenti processi localizzativi, le articolazioni funzionali, gli attori coinvolti, gli investimenti messi in campo, le sfide attese.

IL CONTESTO

Come sta cambiando oggi Milano? Con quali strumenti conoscitivi è possibile percepirne il mutamento?

Come si stanno configurando le sue nuove centralità urbane? Quali temi e questioni emergenti si pongono alla formazione di un'agenda più consapevole per la futura azione pubblica e privata?

Queste domande di fondo che alcuni anni fa stavano alla base di un'azione di ricerca¹ sul tentativo di descrivere il mutamento urbano da una doppia prospettiva, definita dall'aver osservato le trasformazioni urbane milanesi attraverso le lenti di due tipologie di attività economiche (i servizi commerciali e le produzioni creative), rappresentano alcuni possibili interrogativi per riflettere sulle permanenze e le variazioni della fase attuale, dove la dimensione della crisi generata dall'emergenza sanitaria ha amplificato tendenze già in atto e ha funzionato da acceleratore di processi e di esternalità.

L'attuale contesto è infatti caratterizzato da una pluralità di condizioni con impatti differenti sulle tendenze evolutive delle attività economiche urbane: dai cambiamenti della domanda e della mobilità sul territorio, alla ridefinizione delle dinamiche di consumo, dei flussi e degli equilibri competitivi tra canali distributivi, fino a un'estesa riduzione delle barriere all'utilizzo del digitale, sia con un incremento degli acquisti di prodotto sui canali e-commerce² sia con un consolidamento delle modalità di lavoro in remoto (*smart/remote*

¹ Camera di commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Milano, Fondazione Politecnico, *Servizi commerciali nella Milano che cambia. Questioni aperte e scenari evolutivi nei processi di aggregazione spaziale delle attività economiche urbane*, Rapporto di ricerca a cura di M. Bolocan Goldstein, A. Bruzzese, L. Tamini (coordinatore scientifico), Milano, 2014.

² Nel 2020 l'e-commerce B2C in Italia è stato caratterizzato da un'accelerazione della crescita di acquisti di prodotto (+31% rispetto al 2019), mentre quelli di servizio subiscono un forte calo (-47%). Nel 2020 gli acquisti online valgono 30,6 miliardi di euro (-3% rispetto al 2019). Gli acquisti di prodotto crescono di 5,5 miliardi di euro rispetto al 2019 e raggiungono i 23,4 miliardi di euro. Nei prodotti, la contrazione degli acquisti sul canale tradizionale in tutti i principali comparti (a eccezione del *food-grocery*) e la crescita dell'e-commerce (+31%) generano un impatto positivo sulla penetrazione dell'online. Nel 2020, l'incidenza dell'e-commerce B2C sul totale vendite Retail è pari all'8% (+2 punti percentuali rispetto al 2019). Gli acquisti di servizi, in forte crisi per via dell'andamento del settore turismo e trasporti, scendono a 7,2 miliardi di euro (-47% rispetto al 2019). Il calo - ancor più accentuato delle vendite sui canali tradizionali - determina una leggera crescita anche della penetrazione dei servizi, che passa dal 10,7% all'11% (cfr. Politecnico di Milano, "eCommerce B2c: la chiave per ripartire" Osservatorio eCommerce B2c, ottobre 2020).

6. Rigenerazione urbana e trasformazioni delle attività economiche

working)³, da un incremento problematico del patrimonio di unità sfitte e dismesse nei piani terra di molti ambiti insediativi urbani, a una sensibile riduzione di capacità fiscale dei Comuni.

In questo quadro, le principali opportunità e strategie di risposta adottate dai diversi soggetti pubblici e privati prefigurano azioni di ridefinizione e di estensione dell'uso degli spazi pubblici orientate a creare sia maggiore capacità di tenuta e presidio dei servizi commerciali, ricreativi, culturali e sportivi sia interventi integrati connessi al rilancio della prossimità, delle distrettualità urbane e dei progetti di rigenerazione urbana e territoriale.

Tabella 1 – Il contesto e le strategie di risposta

Fonte: L. Tamini, «Strategie di adattamento e politiche attive: nuove relazioni e temi emergenti» in R. Capuis (a cura di), *Le attività economiche nella città post-Covid. Riflessioni sulla rigenerazione urbana, Settore Urbanistica e Rigenerazione urbana, Confcommercio, Roma, 2020.*

Contesto post-Covid	Strategie di risposta
<ul style="list-style-type: none">• decrescita economica e riduzione capacità fiscale dei Comuni• incremento della dismissione delle superfici commerciali e dell'indicatore di fragilità dei sistemi commerciali• riduzione delle barriere all'utilizzo del digitale	<ul style="list-style-type: none">• rigenerazione urbana e attività economiche: spazio pubblico, regolazione qualitativa, premialità urbanistiche• logistica urbana: rilancio della prossimità e potenziamento del food delivery/e-commerce (digitale come abilitatore di servizi)• politiche attive: distrettualità urbana e manager di distretto

³ Lo scenario di riorganizzazione della settimana lavorativa orientato su un modello ibrido con una stima di circa 2,7 giorni in remoto per le grandi imprese private e 1,4 per la P.A. e modificando il sistema di monitoraggio delle attività svolte (cfr. Politecnico di Milano, *Smart Working: il futuro del lavoro oltre l'emergenza*, Osservatorio Smart Working, novembre 2020), a partire dal trattamento di alcuni problemi emersi nel cosiddetto *smart working* d'emergenza (problemi tecnologici, di *work-life balance* e gestione del carico di lavoro), ha migliorato le competenze digitali, ripensato i processi aziendali e condurrà sia a una necessaria riconfigurazione degli spazi fisici del sistema terziario (per differenziarli, per ampliarli, per ridurli, per rivedere le regole del loro utilizzo) sia a una potenziale contrazione della domanda di servizi di somministrazione di alimenti e bevande, in particolare negli ambiti urbani centrali (cfr. L. Salvioli (a cura di), "Città dimezzate. Come sarebbe Milano se lo smart working diventasse la normalità?", *Il Sole 24 Ore - Lab24, Milano, 27 febbraio 2021*).

POLARITÀ COMMERCIALI, DISTRETTUALITÀ URBANE E PROGETTI DI RIGENERAZIONE

FIGURA 1 – Densità delle strutture commerciali organizzate in forma unitaria esistenti al 2020 (con GLA maggiore di 10mila mq): confronto con l'area metropolitana di Torino

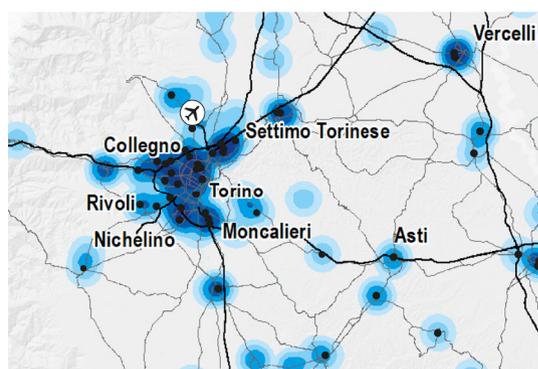
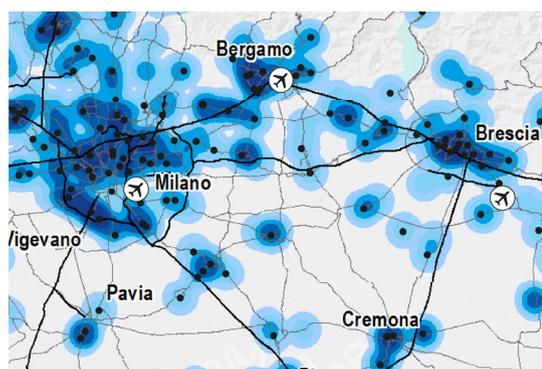
Fonte: Polis-Lombardia, Aggiornamento dati di contesto e di scenario del Programma Pluriennale per lo Sviluppo del settore commerciale. Aggiornamento 2020, Rapporto Finale, DG Sviluppo Economico, Urb&Com Lab Politecnico di Milano, Istat, Servizio registri statistici sulle unità economiche (SEA), novembre 2020



Per una lettura plurale e integrata di alcuni fenomeni insediativi connessi al posizionamento territoriale e urbano delle attività economiche nella regione urbana milanese, è necessario partire da alcune significative geografie dell'offerta (polarità e distrettualità) e dalle principali progettualità e trasformazioni spaziali in itinere sul territorio. Utilizzando alcuni indicatori geografici di sintesi, è possibile evidenziare alcune dinamiche specifiche.

• **Densità delle strutture commerciali organizzate in forma unitaria.**

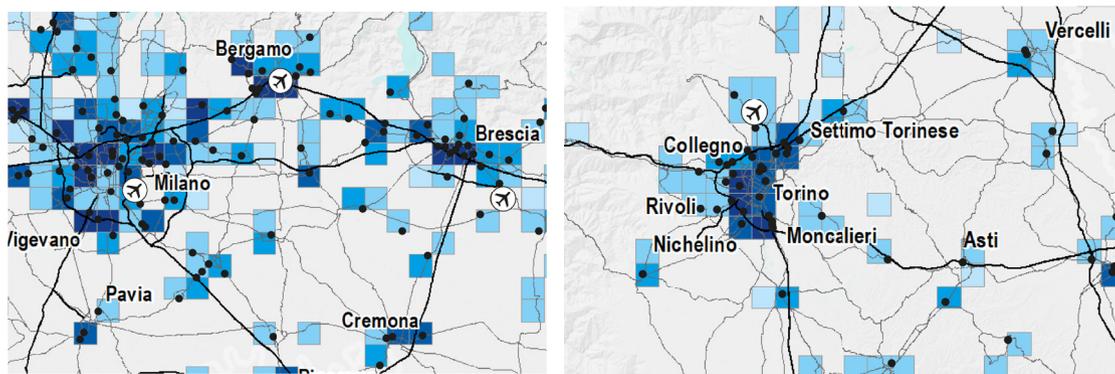
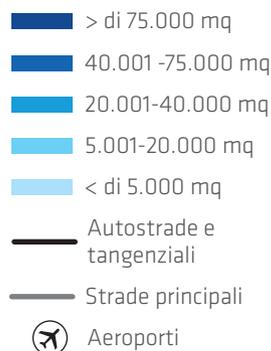
La sovrapposizione alla mappatura delle principali polarità commerciali (GLA maggiore o uguale a 10mila mq) della distribuzione geografica delle densità delle strutture unitarie, ottenuta attraverso una specifica tecnica di interpretazione geostatistica che permette di rappresentare un insieme di punti come elementi areali articolati per livelli di addensamento/concentrazione, permette di cogliere e individuare geograficamente i fenomeni di addensamento delle polarità commerciali nel contesto metropolitano analizzato. Attraverso una lettura comparativa tra estratti significativi delle realtà metropolitane analizzate, è possibile evidenziare le peculiarità localizzative delle polarità commerciali delle regioni contermini. Emerge per esempio come nel sistema insediativo delle polarità commerciali piemontesi sia evidente un addensamento circoscritto in corrispondenza dell'area metropolitana di Torino a differenza della realtà lombarda, dove oltre al capoluogo sono evidenti dei fenomeni di addensamento anche per altre realtà urbane e territoriali (figura 1). Nelle regioni Emilia-Romagna e Veneto, per esempio, emergono fenomeni di addensamento meno marcati attorno ai capoluoghi regionali e un'articolazione delle polarità commerciali correlata al policentrismo delle realtà urbane che caratterizzano le due regioni analizzate.



- Polarità commerciali e densità abitativa** (mq di GLA ogni 1.000 abitanti). Un ulteriore approfondimento riguarda la relazione tra la superficie delle strutture organizzate in forma unitaria e il numero di abitanti, attraverso la quale è possibile valutare graficamente eventuali fenomeni di saturazione dei bacini di prossimità. Questa lettura, complementare a quella relativa alla densità delle polarità commerciali, permette di evidenziare come, pur in presenza di un'elevata densità abitativa, importanti porzioni delle principali aree metropolitane delle regioni analizzate (figura 2) evidenzino fenomeni di potenziale saturazione nel rapporto tra domanda (in termini di abitanti residenti) e offerta (in termini di mq di strutture commerciali organizzate in forma unitaria). La sovrapposizione alla geografia delle principali polarità commerciali di una griglia di indagine (con passo di 5 km pari a 25 kmq), contenente i valori della popolazione residente rapportata ai mq di GLA delle strutture organizzate in forma unitaria effettivamente attive, permette infatti di identificare in modo sintetico e preliminare i bacini di prossimità potenzialmente soggetti a saturazione (approssimando l'area della cella a quella di un'isocrona veicolare di 10 minuti).

FIGURA 2 – Principali polarità commerciali e densità abitativa (mq di GLA ogni 1.000 abitanti): confronto con l'area metropolitana di Torino

Fonte: Polis-Lombardia, 2020

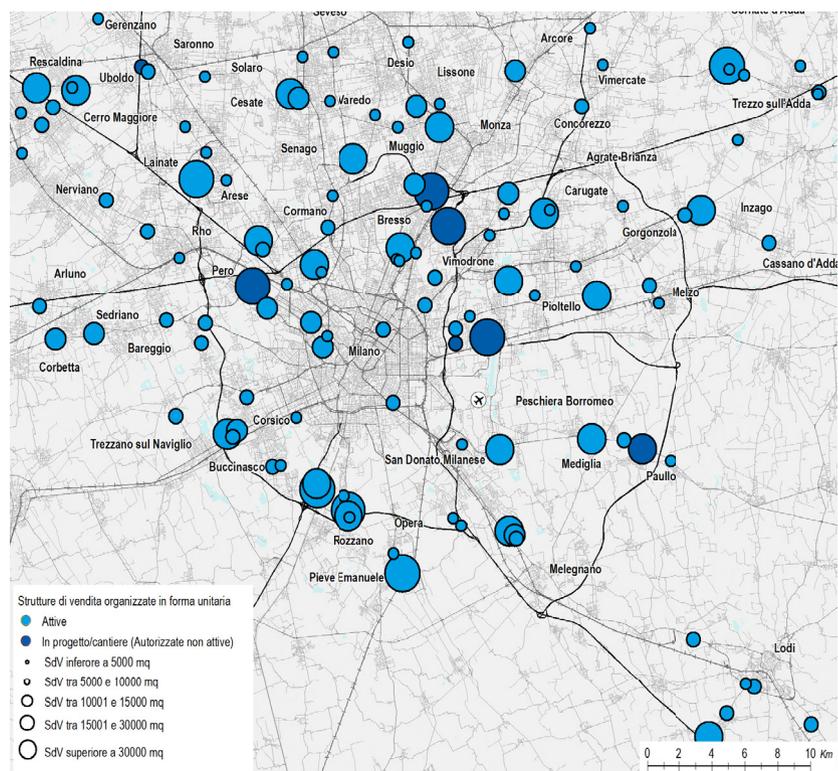


La geografia dell'offerta delle polarità commerciali (esistenti e già autorizzate, ma non attive) nel contesto territoriale di Milano, Monza e Lodi (figura 3) fa emergere alcuni elementi di valutazione sia dello stato dell'arte (scelte localizzative connesse quasi esclusivamente a progetti di riuso di aree produttive dismesse, tipologie distributive orientate al centro commerciale aggregato e multifunzionale, sovradimensionamenti delle superfici rispetto al bacino primario, pluralismo dei soggetti proponenti) sia degli scenari trasformativi. In primo luogo, si osserva un esteso presidio di insegna delle diverse strutture di vendita organizzate in forma unitaria posizionate nella prima e seconda cintura urbana di Milano in corrispondenza dei grandi nodi e assi

viabilistici, oggetto di importanti evasioni di spesa nei confronti dell'ambito urbano milanese. In secondo luogo, dal punto di vista dimensionale è da rilevare che, nel quadro delle autorizzazioni rilasciate al giugno 2020 in sede di conferenza regionale dei servizi, tra le quattro grandi strutture di vendita a scala regionale con superficie di vendita superiore a 80mila mq, due unità risultano attive (Orio al Serio-Bergamo e Roncadelle-Brescia), mentre due aggregati multifunzionali sono stati autorizzati, ma non sono attivi (Cinisello Balsamo e Segrate, entrambi localizzati nella città metropolitana di Milano).

FIGURA 3 – Geografia delle strutture di vendita organizzate in forma unitaria esistenti e autorizzate nei territori di Milano, Monza e Lodi: articolazione per rilevanza di superficie (autorizzazioni al 30 giugno 2020)

Fonte: Polis-Lombardia 2020



Questa geografia dell'offerta dei grandi contenitori attrattivi è oggi caratterizzata da un effetto attesa. Da un lato, gli operatori economici stanno studiando le possibili configurazioni spaziali e funzionali per il recupero di ulteriori aree industriali dismesse per interventi di rafforzamento e ampliamento delle superfici esistenti nella fase post-Covid-19 (Arese), oppure accompagnando le nuove aperture in fase di attuazione connesse ai nuovi assetti dell'accessibilità pubblica (Cinisello Balsamo con la ridefinizione del nodo Bettola sulla linea metropolitana M5 e Cascina Merlata con la futura fermata ferroviaria in prossimità della connessione pedonale con Mind, figura 4);

6. Rigenerazione urbana e trasformazioni delle attività economiche

dall'altro, alcuni stakeholder privati hanno deciso una sospensione o rimozione di alcune progettualità relative all'insediamento di nuove grandi strutture di vendita previste nella fase pre-Covid-19 (Sesto San Giovanni e Segrate).

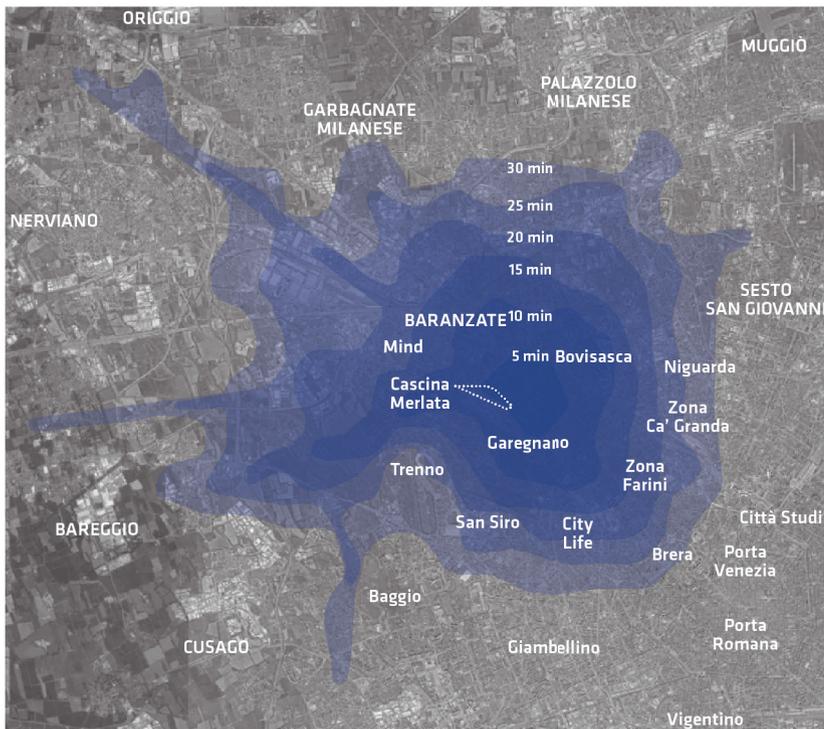
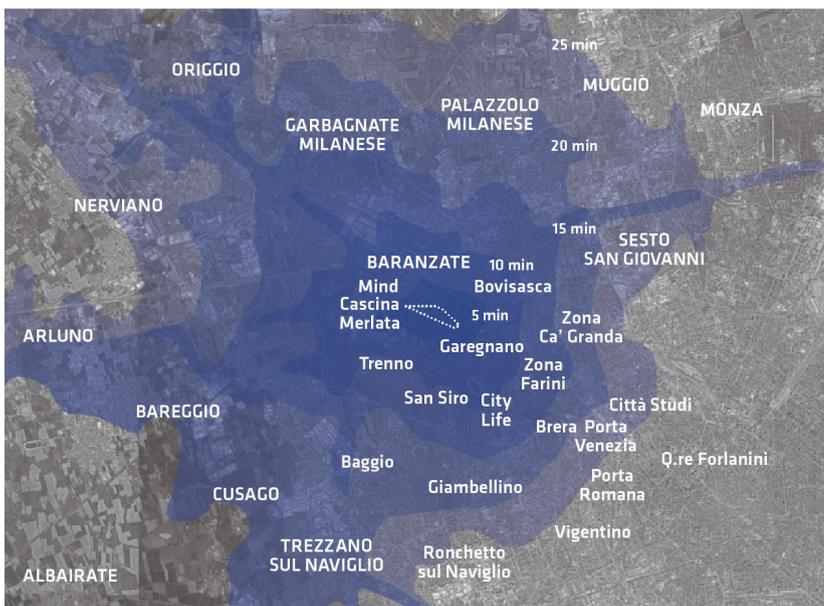


FIGURA 4 –
Trasformazioni urbanistiche nel quadrante Nord-Ovest di Milano: Mind-Cascina Merlata-Stephenson
(isocrone veicolari e trasporto pubblico locale)

Fonte: R. Bassi, *Attrattiva, dinamica, connessa. Una strategia progettuale per Stephenson*, Politecnico di Milano, *Scuola di Architettura Urbanistica Ingegneria delle Costruzioni*, tesi di laurea magistrale, relatore: prof. Luca Tamini, Milano, giugno 2021



In particolare, è significativa la scelta del gruppo Unibail-Rodamco – promotore dal 2011 per il 75% del progetto Westfield Milano nel quadrante Est di Milano – di riesaminare le proprie priorità di investimento a livello internazionale stralciando diversi progetti (Benidorm, Valencia US, Parigi, Washington, Praga, Bruxelles), compreso quello di Segrate nell’area dell’ex Dogana (pari a un intervento di 1,3 miliardi di euro per 130mila mq di superficie autorizzata e con la previsione di circa 17mila addetti), già in fase di realizzazione di alcune opere infrastrutturali (Cassanese bis), oggetto degli impegni dell’accordo di programma del 2009.⁴

Una strategia di risposta nei confronti di questa estesa polarizzazione extraurbana dell’offerta – presente anche nei nuovi progetti di trasformazione – è rappresentata dalla progressiva riscoperta dello spazio urbano (rafforzata anche dalle strategie di adattamento della prima fase post-Covid 2020) e dalle politiche attive di rilancio dei distretti dei servizi commerciali a scala locale.⁵ In questo senso, l’immagine spesso retorica e rassicurante di città compatta a 15 minuti può essere concretamente declinata, per esempio nel contesto metropolitano milanese, come un sistema di distrettualità urbane (figura 5) che, come insegnano molte esperienze internazionali, è spesso sinonimo di una reale polifunzionalità dei tessuti e di una qualità dell’abitare meno polarizzata, dove la gravitazione dell’utenza avviene alla scala minuta delle reti e delle relazioni in un processo di ibridazione di spazi e funzioni. La crisi sanitaria è stata un’occasione per ridefinire l’uso degli spazi pubblici e degli assi stradali per servizi commerciali, ricreativi, culturali, sportivi, come avvenuto in numerose politiche urbane orientate all’ampliamento della pedonalità, promosse da diverse città europee (le *Superillas* di Barcellona, la *Ville du quart d’heure* di Parigi, la rete ciclabile pop-up di Berlino) e italiane (Milano, Torino, Roma, Firenze, Rimini). Le progettualità sviluppate dai Distretti del commercio orientate alla “ricostruzione economica territoriale

⁴ Unibail-Rodamco 10 febbraio 2021, *Westfield Reports Fy-2020 Earning*, Paris, Amsterdam, February 10. È da ricordare che Westfield dal 2020 sta pianificando la conversione di parte dei suoi spazi commerciali in aree dedicate al *co-working*, come nel caso dell’*House of Fraser department store di Londra* (cfr. <https://www.theguardian.com/business/2020/jun/18/plans-to-turn-house-of-fraser-westfield-into-co-working-space-west-london>).

⁵ Entità progettuali e di governance micro-territoriali a partecipazione pubblico-privata; cfr. E. Franco, L. Tamini, L. Zanderighi, *Commercio e Distretti: un patto per lo sviluppo*, Maggioli, Rimini, 2020.

6. Rigenerazione urbana e trasformazioni delle attività economiche

urbana” (nella declinazione lombarda post-*lockdown* del maggio 2020)⁶ rappresentano infatti un’occasione di riposizionamento competitivo, unitario e integrato delle reti di offerta (commercio, artigianato, somministrazione/*delivery*, cultura, formazione digitale) ai radicali cambiamenti in atto: dallo sviluppo di una matura relazione di prossimità tra attività economiche urbane e azioni di rigenerazione urbana all’emergente valore aggiunto dell’uso dello spazio pubblico, fino al consolidamento di figure e profili professionali (manager di distretto) nell’interfaccia con i molteplici attori pubblici e privati presenti nel set decisionale locale.

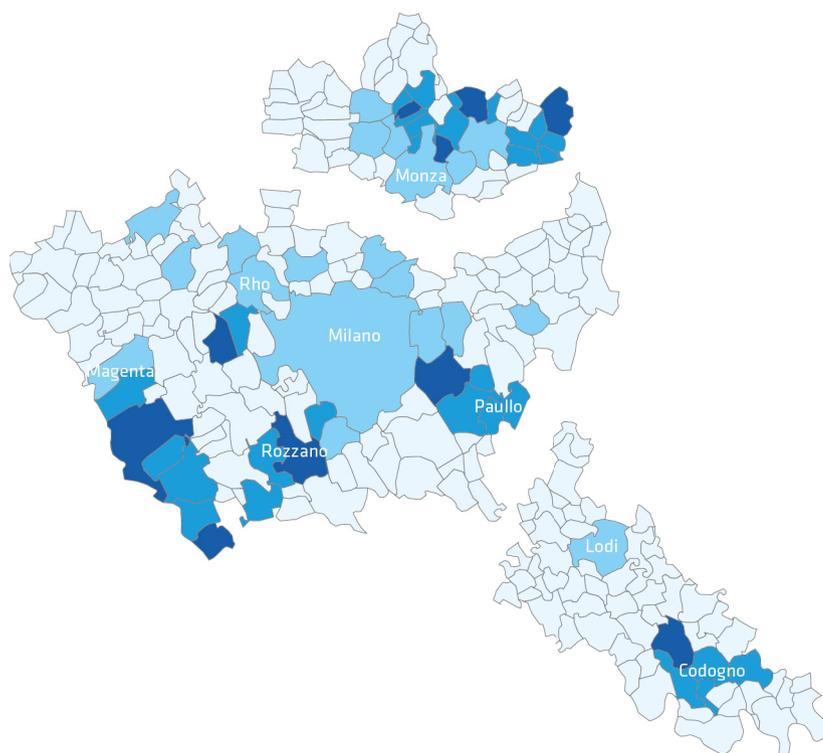


FIGURA 5 – I distretti del commercio nella regione urbana milanese (DID: distretti diffusi di rilevanza intercomunale; DUC: distretti urbani)

Fonte: Regione Lombardia, *Mapa dei Distretti del Commercio della Lombardia*, Open Data, aprile 2021

Comuni appartenenti ai Distretti

- DID
- DUC
- Comuni capofila dei DID

⁶ Si ricorda che i distretti del commercio, attuati in altri ambiti regionali come la Puglia, il Veneto e il Piemonte, sono stati riconosciuti a livello nazionale nello Statuto delle imprese (L. 180/2011), riprendendo sostanzialmente la definizione lombarda di “aree di rilevanza comunale (DUC) o intercomunale (DID) nelle quali cittadini, imprese, e realtà sociali liberamente aggregati sono in grado di fare del commercio il fattore strategico di integrazione e valorizzazione di tutte le risorse di cui dispone il territorio, per accrescerne l’attrattività, rigenerare il tessuto urbano e sostenere la competitività delle sue polarità commerciali”.

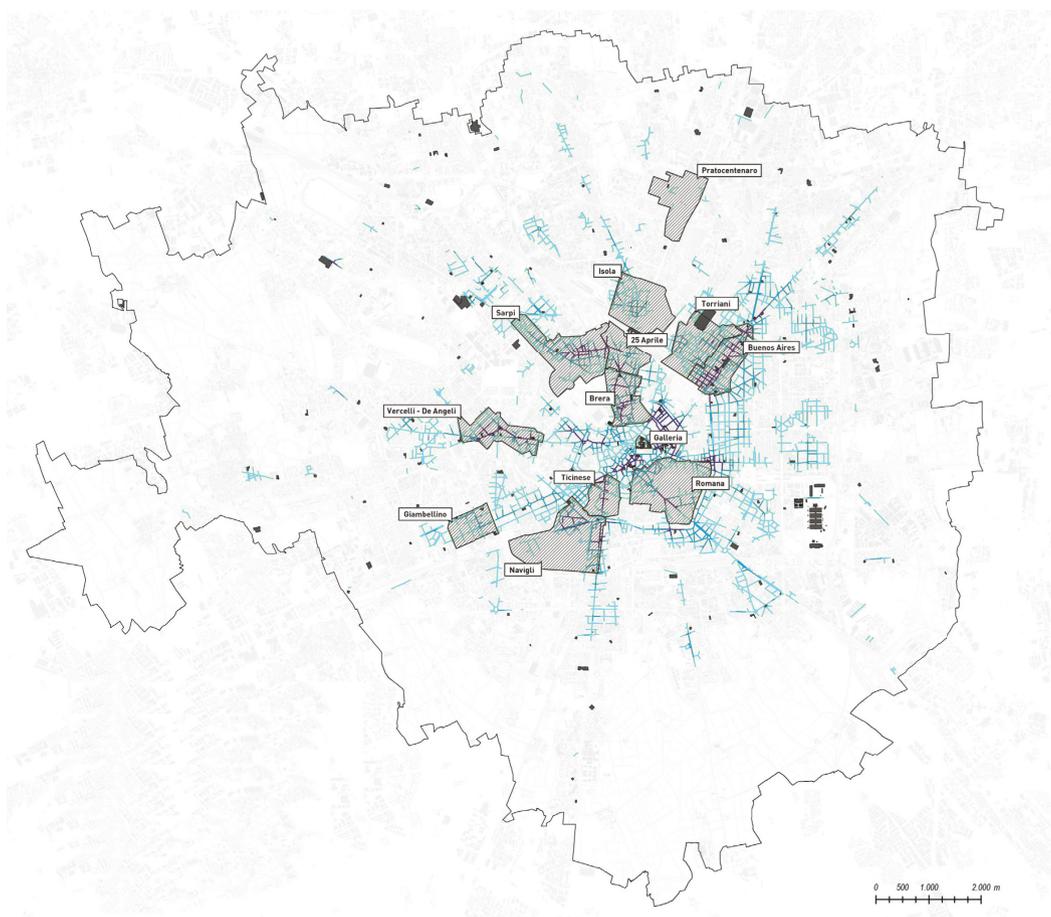


FIGURA 6 - I distretti urbani del commercio di Milano e i principali addensamenti di attività a rilevanza commerciale

Fonte: A. Bruzzese, L. Tamini, Servizi commerciali e produzioni creative. Sei itinerari nella Milano che cambia, Bruno Mondadori, Milano, 2014

 Distretti urbani del commercio (DUQ)

 Polarità commerciali urbane

Valori di addensamento delle attività commerciali

 Molto alto
 Alto
 Medio

Il distretto urbano del commercio di Milano articolato in 13 polarità locali (figura 6) rappresenta un caso di interesse nelle politiche attive distrettuali sia per l'articolazione del suo sistema urbano di offerta (da Brera a Sarpi, da Giambellino all'Isola, dai Navigli alla Galleria Vittorio Emanuele, da corso Buenos Aires al Ticinese e a piazza XXV Aprile, tra quelli formalmente riconosciuti a livello regionale) sia per le progettualità integrate attivate nel corso degli anni e sostenute dall'amministrazione comunale, dalla Regione e dal partenariato locale, come per esempio l'intervento "Isola e le sue piazze", che – a partire dall'ideazione e realizzazione di eventi e arredi e comunicazione per la valorizzazione integrata del Distretto Isola – ha rappresentato una concreta occasione per sperimentare forme nuove d'intervento unitario finalizzate all'attrattività e alla qualità urbana.⁷

⁷ Cfr. A. Bruzzese, G. Gerosa, L. Tamini, *Spazio pubblico e attrattività urbana. L'Isola e le sue piazze*, Bruno Mondadori, Milano, 2016.

6. Rigenerazione urbana e trasformazioni delle attività economiche

In questo contesto d'azione, una componente importante per il rilancio attrattivo e il riposizionamento strategico delle attività economiche urbane di Milano e della sua regione urbana è rappresentata dalla recente stagione dei progetti di rigenerazione urbana. Oltre alle numerose iniziative di trasformazione concluse o in corso di attuazione,⁸ è utile evidenziare il processo trasformativo connesso al progetto internazionale *C40 Reinventing Cities*⁹ e al riuso funzionale degli scali ferroviari con effetti alla scala metropolitana. Il primo rappresenta un progetto lanciato dalla rete globale di grandi città: *C40 Cities Climate Leadership Group*, che prevede la trasformazione di ambiti inutilizzati o degradati in spazi di rigenerazione urbana e ambientale, attraverso la messa a bando di aree che necessitano di intervento. L'Amministrazione comunale milanese ha aderito a tale progetto nel 2018, candidando cinque siti (scalo di Greco Breda, Scuderie de Montel, Doria, Serio, mercato Gorla), con la previsione della loro alienazione e la costituzione del diritto di superficie, affiancati da sette ulteriori aree scelte per la seconda edizione 2019 del bando (piazzale Loreto, il nodo di interscambio Bovisa, lo scalo ferroviario di Lambrate, l'ex Macello di viale Molise e via Lombroso, via Civitavecchia a Crescenzago, via Monti Sabini al Vigentino, le Palazzine Liberty di viale Molise) che sono state oggetto di progettazione da parte di team multidisciplinari (61 proposte) e dove Milano partecipa insieme a Madrid, Roma, Chicago, Dubai, Montreal, Singapore, Cape Town e Reykjavik.

Tra le molteplici proposte C40 è interessante restituire la configurazione spaziale e funzionale del progetto vincitore¹⁰ presentato a maggio 2021 per Piazzale Loreto – una delle sette piazze strategiche del PGT Milano 2030 approvato nell'ottobre 2019 – dove nell'ampia superficie della piazza esistente (17.500 mq) ha previsto il posizionamento di una pluralità di attività economiche urbane in un'ottica di sinergia con il distretto urbano di Buenos Aires. L'obiettivo prioritario del bando comunale di ridisegnare la piazza per renderla attraversabile, incrementando e rendendo fruibili gli spazi pedonali per integrare l'asse commerciale di corso Buenos Aires con viale Monza, via Padova

⁸ Come, per esempio, Porta Nuova/Garibaldi, il nuovo Palazzo della Regione, Porta Volta/Fondazione Feltrinelli e Microsoft, City Life, Portello, Darsena, l'ex Ansaldo/Base Milano e Mudec, Fondazione Prada, Cenni di Cambiamento, in corso di cantierizzazione come MIND-Cascina Merlata oppure avviate da tempo e ancora in attesa di completamento (Ortomercato, caserme, Santa Giulia, Porta Vittoria, Adriano, Calchi Taeggi).

⁹ Comune di Milano, *Reinventing Cities. Un bando globale per progetti urbani innovativi, resilienti e a emissioni zero. Regolamento per la Fase di Manifestazione di Interesse*, www.c40reinventingcities.org, 2019.

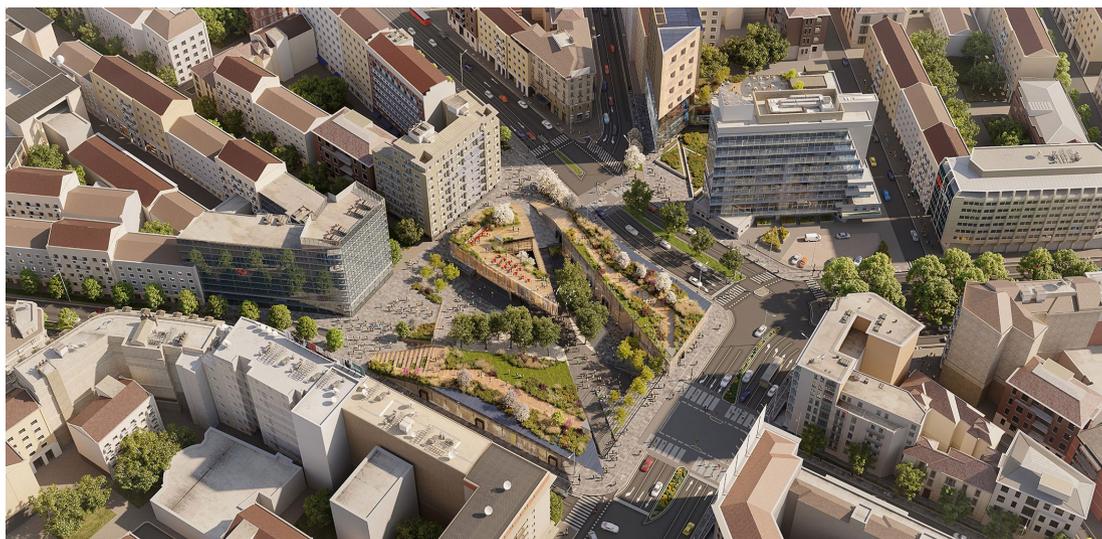
¹⁰ *Loreto open community* (LOL) presentato dal team multidisciplinare con capofila Ceetrus Nhood e realizzato con la regia di Arcadis Italia con il contributo di Metrogramma Milano, Mic Mobility In Chain, studio Andrea Caputo, Land Italia, Temporiuso, Squadrati, IGP Decaux, Siemens, Helixia, AlchemacO+FABB, Miage, Starching. Investimento di 60 milioni di euro.

(che verrà pedonalizzata nel segmento iniziale) e via Costa, è stato tradotto dal gruppo vincitore in una piazza multilivello caratterizzata dalla presenza di un aggregato commerciale di prossimità, che riattiva l'uso a servizi del piano mezzanino di accesso alla linea metropolitana, mantenendo la piena funzionalità del servizio, anche in connessione con il piano terra dei volumi adiacenti. Nelle intenzionalità, il progetto potrebbe configurarsi quindi sia come un attivatore e una porta d'ingresso di un nuovo distretto urbano in stretta contiguità e complementarietà con NoLo Social District e il bacino d'utenza primario comprendente parte degli spazi commerciali e artigianali di via Padova e di viale Monza sia come un elemento spaziale di consolidamento dell'esteso distretto urbano esistente di Buenos Aires, diversificando gli usi e incrementando l'attrattività degli spazi aperti, con l'obiettivo di contenere le possibili sovrapposizioni merceologiche e i potenziali rischi di banalizzazione dell'offerta proposta, attraverso per esempio l'integrazione con il tema emergente della logistica urbana (con l'attivazione di una micrete di *locker* e *pick up point* anche in corrispondenza della stazione della metropolitana) a servizio del distretto commerciale e dell'isocrona pedonale dei 15 minuti.

FIGURA 7 – LOC Loreto Open Community: rendering maggio 2021

(a Nord-Est: contiguità
pedonale con il segmento di
via Padova)

Fonte: <https://www.comune.milano.it/-/reinventing-cities-piazzale-loreto>



6. Rigenerazione urbana e trasformazioni delle attività economiche

Le trasformazioni urbanistiche degli scali ferroviari di Milano¹¹ rappresentano invece un processo di rigenerazione di particolare interesse sia per le potenzialità che potranno avere i progetti nella ricucitura qualitativa degli ambiti ex-ferroviari con i contesti urbani di prossimità sia per la gravitazione delle future funzioni insediate a scala di città metropolitana, anche in relazione al potenziamento del sistema ferroviario in ambito milanese. Dal punto di vista della localizzazione di nuove attività economiche urbane,¹² è significativo riflettere sul progetto Parco Romana, vincitore a fine marzo 2021 del concorso internazionale per lo scalo di Porta Romana.¹³ Sede del villaggio olimpico dei Giochi invernali 2026 (che a fine delle competizioni verrà trasformato in unità residenziali per studenti), con un mix funzionale articolato prevalentemente in destinazioni residenziali e terziarie, il masterplan propone di collocare – intorno a una nuova piazza pubblica denominata “Distretto Lodi” – l’addensamento di offerta di terziario, commercio e servizi, in connessione diretta con piazzale Lodi e con l’accessibilità pubblica (fermata della linea metropolitana M3 e stazione ferroviaria di Porta Romana). In assenza di un distretto commerciale riconosciuto in questo ambito urbano (figura 6), questa suggestione nominalistica – oltre a rappresentare una possibile declinazione delle distrettualità delle attività economiche urbane milanesi presenti nei futuri

¹¹ Cfr. Accordo di programma sottoscritto nel giugno 2017 dal Comune di Milano, Regione Lombardia, il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (con Rete Ferroviaria Italiana e FS Sistemi Urbani) e Savills IM SGR S.p.A. per il riuso funzionale dei sette scali ferroviari dismessi (Farini, Porta Romana, Porta Genova, Greco-Breda, Lambrate, Rogoredo, San Cristoforo) con una superficie complessiva di 1 milione e 250mila mq. Accordo approvato con Decreto del Presidente della Regione Lombardia n. 754 del 1 agosto 2017.

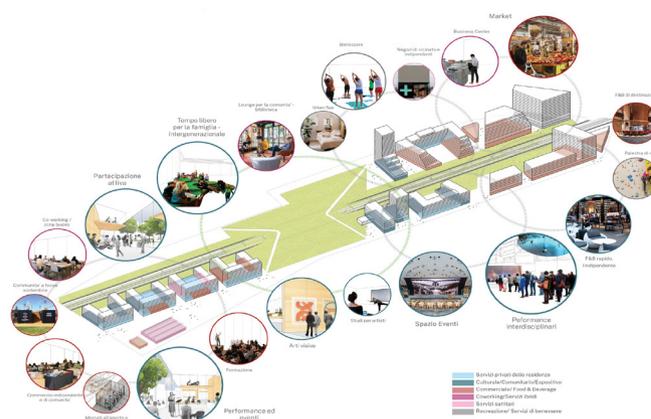
¹² È da ricordare che nel Documento di visione strategica e nella normativa tecnica di attuazione (entrambi allegati all’accordo di programma del 2017) è stata inserita in tutti gli scali ferroviari (classificati dalla disciplina urbanistica come Zone Speciali) la non ammissibilità delle grandi strutture di vendita, delle attività industriali e produttive inquinanti, rumorose e incompatibili con la residenza (cfr. art. 2, Zone Speciali, comma 2.1, *Normativa Tecnica di Attuazione*, Allegato F, Accordo di Programma Scali ferroviari, Comune di Milano, giugno 2017).

¹³ Progetto presentato dal team Outcomist, Diller Scofidio + Renfro, PLP Architecture, Carlo Ratti Associati, con Gross. Max., Nigel Dunnett Studio, Arup, Portland Design, Systematica, Studio Zoppini, Aecom, Land, Artelia. Il fondo di investimento immobiliare “Porta Romana”, promosso e gestito da Coima SGR e sottoscritto da Covivio, Prada Holding e dal fondo Coima ESG City Impact, è il soggetto banditore nel dicembre 2020 (simultaneamente alla firma del contratto preliminare di acquisto dell’area) del concorso internazionale (47 gruppi partecipanti) per la redazione del masterplan preliminare di rigenerazione dello scalo, a seguito dell’aggiudicazione nel novembre 2020 – tramite la partecipazione al bando di gara lanciato dal Gruppo FS Italiane a gennaio 2020 – dell’area per 180 milioni di euro con una superficie di circa 190mila mq (pari a 164mila mq di superficie lorda di aree edificabili, con il 50% della superficie dello scalo destinato ad aree a verde e a spazi pubblici, come previsto dall’accordo di programma del 2017).

progetti di rigenerazione¹⁴ – apre una serie di prime riflessioni sulla scelta qualitativa finale del formato di offerta, del mix merceologico, dei soggetti coinvolti, che sarà decisiva per generare opportunità e criticità nel contesto di prossimità (effetto *spillover*), in coerenza con la fattibilità economica del progetto e con la vocazione dei servizi commerciali e artigianali esistenti a scala locale.

FIGURA 8 – Masterplan Parco Romana: attivazione piano terra e Distretto Lodi – rendering marzo 2021

Fonte: <https://www.fssistemiurbani.it/content/fssistemiurbani/it/scali-milano/masterplan--parco-romana-.html>



¹⁴ Nell'interpretazione estensiva che nuovi distretti urbani possono essere attivati anche nei progetti di trasformazione urbanistica: policy intenzionalmente non perseguita dagli operatori, per esempio, nell'intorno degli aggregati commerciali di Citylife oppure del Portello e tentativo già ipotizzato nel passato a Santa Giulia senza alcun risultato regolativo, in primo luogo, per la mancata condivisione con la Regione e con i suoi criteri di individuazione dei perimetri distrettuali del commercio urbano.

MILANO E LA SUA REGIONE URBANA COME LABORATORIO DELLA TRANSIZIONE?

Le differenti progettualità e i processi trasformativi, insediativi e spaziali descritti, che stanno costruendo una relazione strategica tra rigenerazione urbana e territoriale e dinamiche evolutive delle attività economiche, fanno emergere, in conclusione, due direzioni sfidanti per Milano e la sua regione urbana riconducibili alla "Milano metropolitana", aperta al proprio territorio in una logica di rete di relazioni materiali e immateriali, e alla "Milano dei quartieri" organizzata spazialmente in nuclei di identità locale, in distretti urbani dei servizi di prossimità e in un sistema di nuove centralità e piazze urbane.¹⁵ In questo quadro di sfondo, nei prossimi anni Milano e la sua regione urbana hanno la concreta possibilità di configurarsi come un dinamico "laboratorio della transizione", in coerenza con gli obiettivi della strategia europea e con le azioni prefigurate dal Piano nazionale¹⁶ e regionale¹⁷ di ripresa e resilienza, articolato in una prima agenda di strumenti, azioni sperimentali, casi emblematici, progetti pilota sulle possibili interazioni tra *green*, digitale e coesione sociale, finalizzato a promuovere per esempio:

- la sostituzione, il riuso, la riqualificazione dell'ambiente costruito e la riorganizzazione dell'assetto urbano e territoriale con interventi di recupero e ristrutturazione di aree e immobili esistenti, introducendo un elevato grado di innovazione energetica, tecnologica e procedurale;
- le distrettualità del commercio come motori della rigenerazione urbana attraverso un programma di sviluppo delle economie urbane e un processo di consolidamento delle reti territoriali e delle polarità commerciali, direzionali e produttive urbane per il rilancio delle città, dai centri storici alle periferie;
- progetti finalizzati all'innovazione e digitalizzazione di servizi comuni, al sostegno dei consumi di prossimità e alla promozione dell'attrattività urbana;
- la rigenerazione del patrimonio turistico e culturale orientata a migliorare la capacità attrattiva, l'accessibilità e la sicurezza, in particolare, dei siti culturali dell'area metropolitana, sfruttando la partecipazione culturale come leva di inclusione e rigenerazione sociale.

¹⁵ Cfr. Comune di Milano (2019), *Documento di Piano. Milano 2030. Visione, Costruzione, Strategie, Spazi. Relazione Generale*, Delibera n. 34, Seduta Consiliare del 14.10.2019, BURL Serie Avvisi e Concorsi n. 6 del 05.02.2020.

¹⁶ Cfr. Governo Italiano, Presidenza del Consiglio dei Ministri, *Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza-PNRR*, Roma, 26 aprile 2021.

¹⁷ Cfr. Regione Lombardia, *Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza: le sfide di Regione Lombardia, Allegato 1 Schede iniziativa per Sfida Regionale*, 6 novembre 2020.

Tutto ciò non solo con l'obiettivo finale di un riposizionamento competitivo rispetto ad altri territori, ma anche di un incremento della capacità di promuovere le risorse del territorio, rigenerare le polarità urbane, fornire servizi di prossimità di qualità, riportare la fiducia, rianimare i consumi e resistere a eventuali crisi future.