



Supplemento al n. 6/2023  
de Il Giornale dell'Ingegnere



ORDINE DEGLI INGEGNERI  
DELLA PROVINCIA DI MILANO

# argomenti

DELL' ORDINE DEGLI INGEGNERI DI MILANO

## Focus Città

# I Principi per la Rigenerazione Urbana, le proposte dalla Commissione per il Paesaggio di Milano

di Dario Vanetti\*

Secondo alcuni modelli teorici, le città, in particolare le metropoli, sono sistemi complessi capaci di autoregolarsi attraverso il contrapporsi di retroazioni che ne assicurano, in un processo dinamico di continua trasformazione, una sorta di principio di sopravvivenza, che ne consente la stabilità a lungo termine.

Tuttavia, la città non è solo un sistema fisico, è un organismo politico e sociale e, per alcuni versi, è un deposito identitario di una comunità che, anche in virtù dei suoi caratteri identitari, si confronta (impegnata in una sorta di competizione economico finanziaria) con altre realtà urbane alla scala planetaria.

### Un contributo fattivo a supporto dei processi

Entro questo scenario di fondo, la Commissione per il Paesaggio del Comune di Milano ha pubblicato un documento di "Principi per la Rigenerazione Urbana di Milano" con il quale ha inteso fornire un contributo fattivo a supporto dei processi di trasformazione in corso, alle diverse scale. Non si tratta di un *pamphlet* generalista sui massimi principi; al contrario il documento ha l'ambizione di costituire uno strumento operativo misurato sulle specificità di Milano, in questa fase di grande fermento trasformativo. Il documento, che è disponibile sul sito



del Comune di Milano, affronta in termini sintetici - ma diretti - sei grandi temi che riguardano la trasformazione della città: lo spazio urbano, gli interventi di sostituzione e completamento nella città compatta, le operazioni edilizie sui tessuti urbani aperti, le trasformazioni che coinvolgono ampie parti di città, i progetti che prevedono il discostamento dalle norme morfologiche dettate dal PGT, gli interventi sui complessi edilizi moderni d'autore e gli edifici di architettura moderna minore.

Nello spazio che ci è consentito, focalizziamo l'attenzione sui punti delineati dalla Commissione per il Paesaggio che possono

essere oggetto di specifica attenzione, anche in vista di futuri approfondimenti da parte della commissione urbanistica dell'Ordine degli Ingegneri e su queste pagine.

### Lo spazio urbano

In primo piano, rispetto ai principi per la rigenerazione, è posto lo spazio urbano, vero palcoscenico della azione collettiva della comunità, che costituisce la ragione d'essere profonda della città. Le complessità della città contemporanea sollecitano a reinterpretare le tipologie di spazio pubblico ereditate dalla storia avendo chiara la necessità di contemperare la loro chiara riconoscibi-

## EDITORIALE

di Carlotta Penati,  
Presidente OIM

Gli investimenti degli ultimi anni nelle nuove tecnologie e nelle infrastrutture intelligenti hanno costituito certamente una condizione essenziale al raggiungimento di tale obiettivo.

Considerare, però, il fattore economico come unico elemento trainante di successo è limitante e non ci fa cogliere la più ampia essenza rivoluzionaria del processo in atto, in ambito urbano e metropolitano: un contesto evolutivo, culturale e sociale, che grazie all'integrazione di competenze e tecnologie con maggiore condivisione, trasparenza ed inclusione alla governance cittadina, sta consentendo di migliorare la qualità della vita, l'efficienza dei servizi e la competitività delle imprese, garantendo al contempo la soddisfazione dei bisogni delle generazioni presenti e future.



segue a pag. 2

# argomenti

Supplemento al n. 6/2023  
de Il Giornale dell'Ingegnere registrazione al Tribunale di  
Milano n. 229 del 18.05.2012

Direttore responsabile  
Domenico Angelo Perrini

Editore Quine Srl  
via Spadolini, 7 - 20141 Milano - [www.quine.it](http://www.quine.it)

Stampato da:  
Roto3 - Industria Grafica srl



**Documenti**

# Forum dell'Abitare, Milano propone una nuova strategia per la Casa

di Rebecca Del Barga\*

Pressione abitativa, costo degli affitti in vertiginosa crescita, patrimonio residenziale pubblico obsoleto, per numero e per qualità, alloggi vuoti e non assegnabili, spese di manutenzione e ristrutturazione insostenibili per le casse dell'amministrazione pubblica.

E ancora, la questione sfratti, la difficoltà crescente nel mantenimento dell'alloggio anche per lavoratori con reddito medio, le locazioni turistiche temporanee all'interno di un vuoto legislativo che ne possa regolamentare impatto urbanistico e sociale.

Queste sono solo alcune delle questioni che animano il dibattito sulle politiche abitative delle grandi città metropolitane, Milano non ne è esente, come si può facilmente riconoscere anche dalla lettura dei quotidiani.

L'Amministrazione comunale, con il documento "Una nuova strategia per la casa" si pone dieci domande per districarsi in questa trama di questioni stringenti e per individuare risposte attraverso una serie di strategie previste per il prossimo triennio.

Il documento, corredato da una ampia sezione dedicata alla analisi quali/quantitativa della questione della casa, è stato presentato dall'Assessore Maran in occasione dell'apertura del Forum dell'Abitare, la tre giorni di dibattiti incentrati sul tema della casa, svoltosi dal 20 al 23 marzo al Base di Milano.

Tra gli elementi di maggiore interesse della proposta vi è senz'altro un approccio integrato che coniuga politiche abitative con strumenti tradizionali del welfare sociale, oltre ad una pianificazione strategica che mira a ridefinire la scala della questione abitativa, non limitandola alla dimensione comunale, ma rilanciandola all'interno dell'ambito metropolitano.



In questo senso il tema della casa si intreccia più intimamente con quello della pianificazione territoriale e con gli strumenti urbanistici. Lo sviluppo della maglia infrastrutturale metropolitana influenza in modo determinante lo sviluppo della città e della sua offerta di alloggi, spostando gli equilibri in termini di densità abitativa e di flussi tra il centro e i comuni dell'hinterland. Occorre, quindi, allineare il piano strategico delle infrastrutture con quello delle politiche abitative.

La proposta è di formare un organismo ad hoc coordinato al piano delle politiche territoriali, che permetta di strutturare una rispo-

sta sinergica alla pressione abitativa anche al di fuori del capoluogo. In questa ottica il comune di Milano si propone di sostenere la costruzione di nuove abitazioni su terreni di sua proprietà al di fuori dei propri confini amministrativi, lavorando con i comuni interessati e garantendo collaborazioni tra gli operatori e gli attori locali per sviluppare soluzioni condivise.

Un ulteriore approfondimento è da dedicare altresì alla scala comunale e al contributo del PGT sul tema dell'offerta dell'Housing sociale. Lo strumento vigente prevede politiche per la realizzazione di edilizia residenziale sociale, come il superamento dell'indice

massimo di edificabilità a meno di 500 metri dalle metropolitane e stazioni ferroviaria e 250 metri da quelle tranviarie e filoviarie, purché la quota eccedente sia in housing sociale in locazione.

Inoltre, per le nuove costruzioni con una superficie territoriale superiore a 10.000 mq, è obbligatorio riservare una quota del 40% per l'edilizia residenziale sociale. Sono state inoltre individuate altre aree come destinate all'edilizia residenziale sociale di nuova previsione.

Sono previste, in sede di prossima revisione del PGT, ulteriori proposte in questa direzione. L'obiettivo principale delineato nel documento è aumentare la quota di alloggi ERS, abbassando la soglia dei 10.000 mq per agevolare anche le operazioni di dimensioni più ridotte. L'amministrazione punta a promuovere il cambiamento di destinazione d'uso da produttivo-direzionale ad abitativo, facilitando la rifunzionalizzazione di immobili in disuso di proprietà comunale o privata. La proposta strategica sarà presentata nelle prossime settimane al Consiglio comunale per la sua approvazione. Il documento è interamente consultabile online sul sito istituzionale del Comune; è possibile anche ripercorrere gli interventi che si sono succeduti al Forum grazie all'analogia pagina sul canale YouTube.

Il tema della Casa, letto con riferimento al capoluogo ma con una visione allargata alla città metropolitana, che non riguarda solo l'aspetto edilizio ma anche le politiche infrastrutturali e di allocazione dei servizi, è certamente dirimente per il futuro di Milano. La sensazione è che ci si trovi alle soglie di un "giro di boa" importante; questo darà spazio al dibattito e ai contributi, che anche l'Ordine degli Ingegneri di Milano intenderà fornire.

\*Commissione Urbanistica OIM



## Percorsi

# Riflessioni sulla mobilità per Milano di un utente ingegnere

di Alessandro Toccolini\*

Ciò che colpisce nella vicenda dei “ciclisti a fari spenti nella notte” (sollevata da Beppe Severgnini sul Corriere della sera) è il sorgere di una “lotta tra bande” come il giornalista l’ha definita: ciclisti contro automobilisti, motociclisti contro ciclisti, pedoni contro monopattini.

Il tema vero, in realtà, è che non si è affrontato in termini concreti e globali il tema della mobilità cittadina, che va visto in un’ottica di salvaguardia e rispetto di tutte le categorie interessate, cominciando dagli utenti più deboli ed esposti: i pedoni.

Si tratta, quindi, di fare chiarezza sulle prerogative e i limiti di ciascuna categoria, realizzando infrastrutture dedicate ove realizzabili e richieste, gestendole in modo intelligente e controllandone l’efficacia, fissando delle regole possibili facendole poi rispettare.

Cominciamo dai pedoni, ai quali va garantita la sicurezza del muoversi a piedi sui marciapiedi, senza essere minacciati da monopattini, bici e anche motocicli in cerca di destinazioni sui marciapiedi.

Ai monopattini e ai ciclisti deve essere garantita la sicurezza (imponendo luci e catarifrangenti), limitando la facoltà di essere un pericolo per gli utenti più deboli (anziani, bimbi e carrozzine). Soprattutto va chiarito che, specie negli attraversamenti pedonali utilizzati dai ciclisti, la velocità del ciclista deve essere ridotta per consentire all’automobilista di avere il tempo si reazione sufficiente ad evitare l’impatto. In altri termini, se il ciclista si avventura negli attraversamenti pedonali (che dovrebbero essere riservati ai pedoni) deve farlo “a passo d’uomo”, altrimenti il ciclista corre il rischio di non consentire agli utenti motorizzati di vederlo e di frenare.

Come fare? Attivando una campagna capillare di informazione e alert sui media sia televisivi sia sui canali social.

Ciò si potrebbe fare anche coinvolgendo in concorsi mirati le fasce più giovani e creative della popolazione. In altri termini si deve far capire che non è “figo” passare col rosso su bicicletta o andare contromano, ma semplicemente pericoloso per sé e per gli altri. Con riferimento al traffico veicolare, va detto che la diffusione ragionata di zone a velocità limitata può aiutare, a patto che vengano studiate con attenzione e realismo. In diverse città estere buoni risultati ha dato l’istituzione di “zone lente” che hanno permesso anche di limitare l’uso dei semafori.



Da ultimo, cerchiamo di evitare quelli che amo chiamare “gli accanimenti progettuali” sulla viabilità. Ad esempio, evitiamo di creare delle inutili sporgenze improvvisate sulla carreggiata veicolare (vedi piazza XXIV Maggio a Milano). Ciò crea rischi per i veicoli, specie quelli leggeri come i ciclomotori. Si tratta, quindi, di sviluppare una nuova (o rinnovata) cultura della progettazione attenta e consapevole, aperta alle multiformi esigenze dell’utenza, e nel contempo efficace nel far rispettare le regole (poche, chiare e certe), evitando di garantire l’impunità a chi

non le rispetta.

Tutto quanto sopra espresso va ovviamente visto in un’ottica di sistema complesso che deve considerare la rete di trasporto pubblico e le ricadute di tipo ambientale e paesaggistico della mobilità, individuale e collettiva. In tale quadro, il contributo degli ingegneri - formati con validi insegnamenti di tecnica del traffico e di costruzioni viarie - può certamente essere importante.

\*Commissione Urbanistica OIM

“ Si tratta, quindi, di sviluppare una nuova (o rinnovata) cultura della progettazione attenta e consapevole, aperta alle multiformi esigenze dell’utenza, e nel contempo efficace nel far rispettare le regole (poche, chiare e certe), evitando di garantire l’impunità a chi non le rispetta ”

