



POLITECNICO
MILANO 1863

Scuola di Architettura Urbanistica
Ingegneria delle Costruzioni
Corso di Laurea Magistrale
in Architettura e Disegno Urbano
A.A. 2020-2021

IL PONTE DI PIAZZALE LORETO

Relatore: Luca Preis

Studente: Luca Pedicalo

INDICE

ABSTRACT STORIA

La nascita

Il piano Beruto - 1889

Il piano Masera - 1910

Il concorso del 27 ed il piano Albertini - 1934

La strage ed il Titanus

La macelleria messicana - 1945

La composizione di Loreto

Edificio RAS per uffici, negozi ed abitazioni, Piero Portaluppi, 1954-1965

Monumento ai martiri di Piazzale Loreto, Giannino Castiglioni, 1961

Palazzo del Fuoco, Giulio Minoletti, 1959-1961

MM1 Loreto, Franco Albini, Franca Helg, Bob Noorda, 1960

Edificio per uffici, Claudio Dini

Timeline

Cartografie

MILANO 2030

Introduzione

Strategia 1

Strategia 5

Strategia 8

ANALISI

Lo spazio di mezzo

Mobilità

L'isola

Il vero centro

La gerarchia delle strade

Il sottosuolo

INTENZIONI

La rete del verde

La rete pedonale

La disposizione dei livelli

PROGETTO

Descrizione di Progetto
Il filo d'Arianna

BIBLIOGRAFIA

ABSTRACT

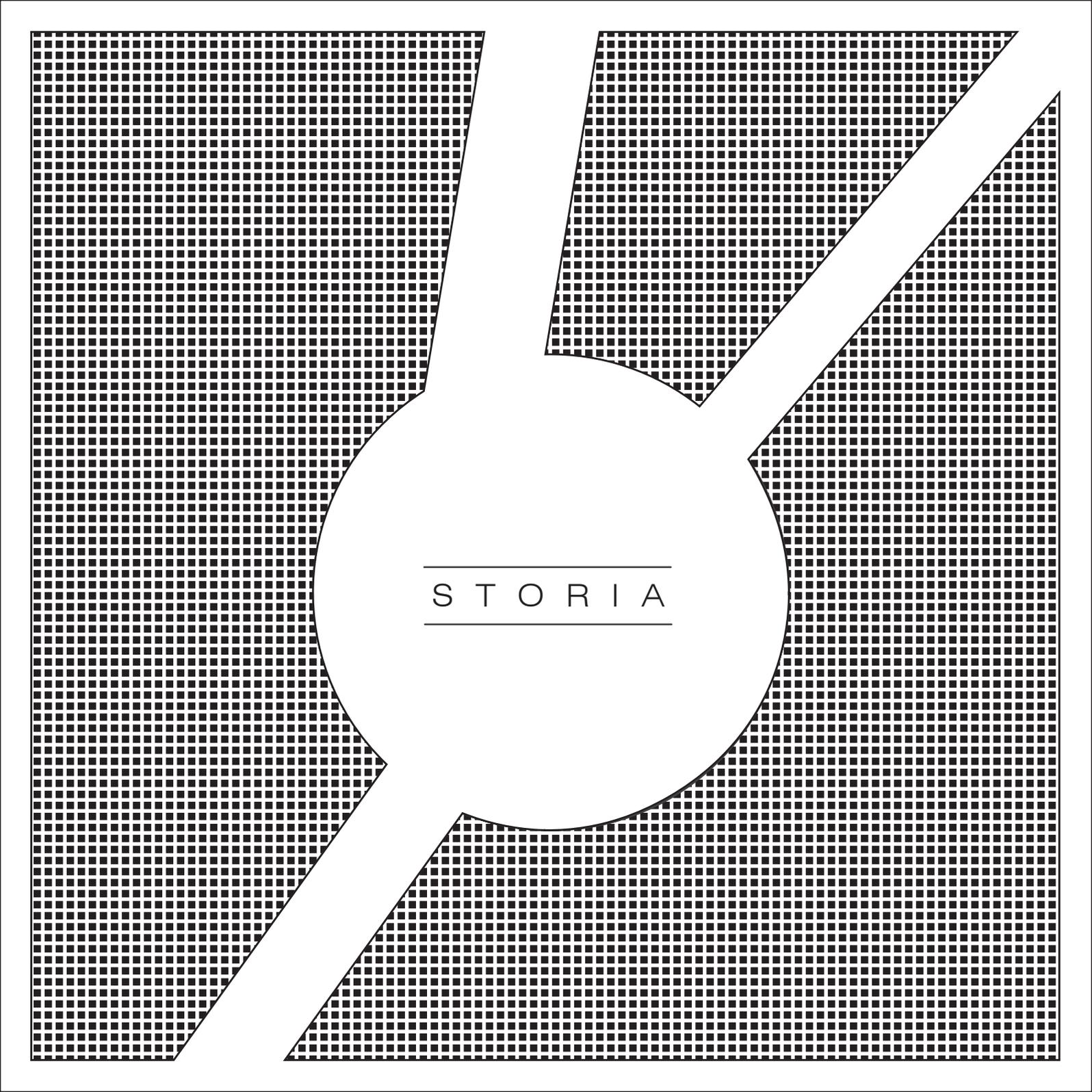
Nel 2020 si chiude il concorso bandito da Reinventing Cities in accordo con il Comune di Milano per il rifacimento di Piazzale Loreto. Esso fa parte di una serie di interventi volti a risolvere le problematiche della città ed a raggiungere la Milano del 2030 descritta nel nuovo PGT entrato in vigore sempre nel 2020. Questo è forse il progetto più problematico ed impattante siccome le visioni di una città del futuro si scontrano pesantemente con un presente già piuttosto problematico. Si pensa ad una mobilità sostenibile in uno snodo stradale nel quale confluiscono 8 importanti arterie della città. Si guarda alla città dei 15 minuti pensata per i pedoni in uno spazio pubblico nel quale essi sono costretti nel sottosuolo. Si prevede una depavimentazione e piantumazione in un luogo che è composto da ben tre layers d'impermeabilizzazione.

Questa tesi inizia con un'analisi storica di Piazzale Loreto nella quale si indagano le origini. Una volta stabilita la nascita di questo spazio si studieranno i piani regolatori che ne hanno cambiato la forma e le funzioni. Infine si analizzerà la conformazione attuale studiando tutti gli elementi che lo compongono. Questo capitolo nasce da una lettura approfondita del manoscritto di Giuseppe de Finetti, "Milano, Costruzione di una città" e dello studio a cura di Giorgio Fiorese, "Zona 10", parte della collana "Milano Zone".

Il capitolo seguente da una rapida panoramica di quali siano le visioni di Milano 2030 e delle strategie che vedono Piazzale Loreto come protagonista.

Il successivo capitolo di analisi cerca di illustrare Piazzale Loreto su diverse chiavi di lettura in modo da evidenziare, su più livelli, criticità e potenzialità.

La tesi si conclude con il progetto introdotto da un capitolo di intenzioni nel quale, con un approccio simile al capitolo di analisi, vengono illustrati gli obiettivi che il progetto vuole raggiungere.

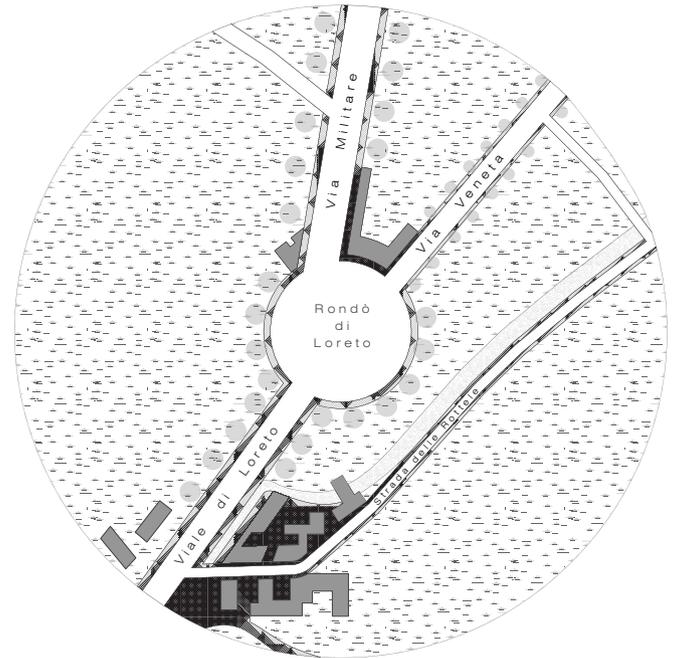


STORIA

1.1 LA NASCITA

1 Dov'è situata oggi Piazza Argentina, nel 1616, veniva ultimata la costruzione della Chiesa di Santa Maria di Loreto su commissione dell'arcivescovo Carlo Borromeo. Questa Chiesa avrebbe dato in futuro il nome alla Via Postale e successivamente anche al Rondò (oggi Piazzale).

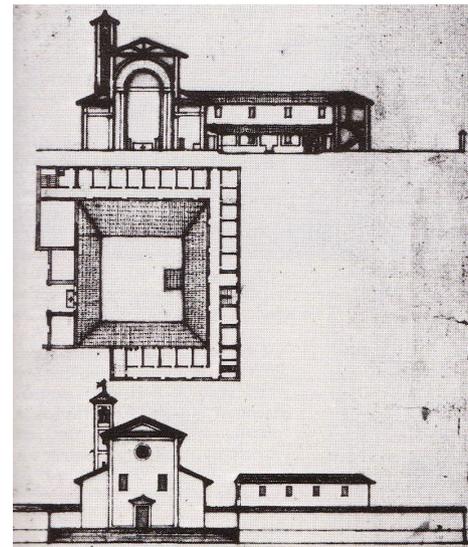
Le ridotte dimensioni ne richiesero l'ampliamento che fu commissionato all'architetto Francesco Maria Richini da parte dell'allora cardinale Federico Borromeo. Purtroppo, come spesso è accaduto, chiesa e monastero furono soppressi e trasformati in abitazioni civili (alla fine del XVIII secolo) per poi sparire completamente a seguito di demolizioni nel dopoguerra.



Sopra: ricostruzione in pianta di Piazzale Loreto nel 1860.

2 Sotto: disegni di Francesco Maria Richini della Chiesa di Santa Maria di Loreto nel 1616.

Il Viale di Loreto era un grande rettilineo che partiva dalla Porta Orientale (oggi Porta Venezia), costeggiato da quattro file di pioppi, e che al "Rondò" si biforcava nella Via Militare (oggi Viale Monza) e nella Via Veneta (oggi Via Padova). La Via Militare venne realizzata dall'Austria su progetto dell'Ingegnere Donegani tra il 1825 ed il 1832 e conduceva a Sesto, a Monza ed a Lecco. La Via Veneta proseguiva fino a Crescenzone prima di biforcarsi a sua volta nella Strada di Vimercate ed alla Strada Postale per Bergamo. L'efficienza e la comodità di quest'ultima unite all'importanza commerciale della città di Bergamo, portarono a far convergere i flussi provenienti da levante nel Viale di Loreto anziché nell'apposita Via



1 blog.urbanfile.org/2014/12/10/zona-loreto-la-scomparsa-chiesa-di-santa-maria-di-loreto/

2 G. De Finetti, Milano costruzione di una città, Collegamenti tra città e regione, p. 121.

Rivoltana non provvista di un'adeguata porta urbana.

Nel 1857 l'Imperatore Francesco Giuseppe d'Austria e la consorte Elisabetta (Sissi) fecero il loro ingresso nella città utilizzando la Via Militare e passando quindi dal Rondò di Loreto. Questa visita aveva lo scopo di addolcire la Borghesia Milanese e la popolazione del Nord Italia ostile alla Corona Asburgica. Per l'occasione venne allestito un padiglione ligneo e prelevate diverse centinaia di cittadini per dare il "genuino" benvenuto della città all'imperatore. Qualche tempo dopo, di fronte a dove sorse il padiglione, venne costruito il primo edificio sul rondò: un modesto albergo volto ad intercettare i sempre maggiori flussi della Via Militare e della Via Veneta.



Sopra: padiglione ligneo costruito in Piazzale Loreto in occasione della visita dell'imperatore Francesco Giuseppe d'Austria nel 1857.

Sotto: Stazione centrale, 1870.

2 Sempre nel 1857 una nuova grande opera determinò l'aggravio di ulteriori flussi su quest'arteria: l'avvento della ferrovia. Difatti in quell'anno cominciò la costruzione del terrapieno della tratta che sarebbe passata a Nord di Milano per poi convergere nella Stazione Centrale. A questa imponente barriera sopravvisse solo il Viale di Loreto che dovette farsi carico anche dei flussi della Strada Comasina e della Via monzese, troncate o degradate dalle troppo piccole dimensioni dei varchi attraverso i terrapieni.

3 Sulla base di questa dinamica, il 28 Giugno del 1861, alcuni imprenditori milanesi fondarono la Società Anonima Omnibus, che installò la prima



3 G. Fiorese, Milano Zona 10, Nord-Est Milano: la piazza, le direttrici, la porta urbana, p. 20.

rete tranviaria a cavalli nel 1876. “Partendo da Porta Venezia raggiunge Sesto e Monza attraverso Loreto, Gorla e Precotto, servendo una popolazione di 40 000 persone esclusa Milano (300 000) e Monza (25 000)”.

1

Il più vicino viadotto degno di nota che consentiva il passaggio attraverso la ferrovia si trovava su Via Farini a 2.250 km di distanza. Questa enorme distanza portò ad atrofizzare lo sviluppo urbano nel mezzo di queste due vie a scapito di un'incontrollata urbanizzazione delle due Vie. In particolare, tra Sesto San Giovanni e la Bovisa, sorsero innumerevoli fabbricati industriali che cominciarono a produrre grosse quantità di scorie inquinando terra e acque. La trasformazione delle borgate in grossi stabilimenti senza nessuna regolamentazione urbanistica, portò anche alla nascita di ambienti insalubri senza una logica di vivibilità. Prosegue il De Finetti “e questa brutalità insensata portò a gabbare prima, a sradicare poi i filari di pioppi che correvano fino a Loreto, i filari di platani che ornavano la Via Militare sino a Sesto ed a Monza e fece dei dintorni della città una delle plaghe più scialbe ed inospiti d'Italia.”

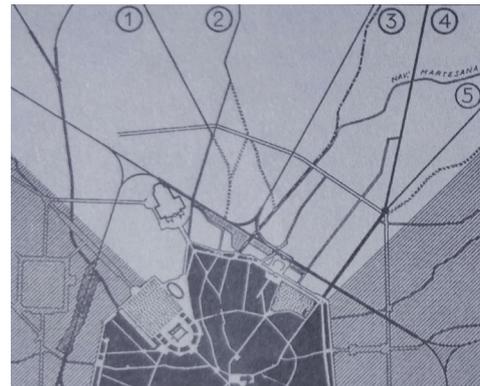
Allora la ferrovia sembrava (ed era) il futuro e non ci si preoccupò molto del decadimento stradale che avrebbe causato. Molto tempo dopo, però, questa necessità venne rivitalizzata dall'avvento del traffico automobilistico, di cui tutt'ora Piazzale Loreto si fa carico.



2 Sopra: albergo Loreto in una foto di fine 1800.

1 Sotto: Mappa viaria del Nord di Milano prima e dopo la costruzione del terrapieno ferroviario.

Prima



Dopo



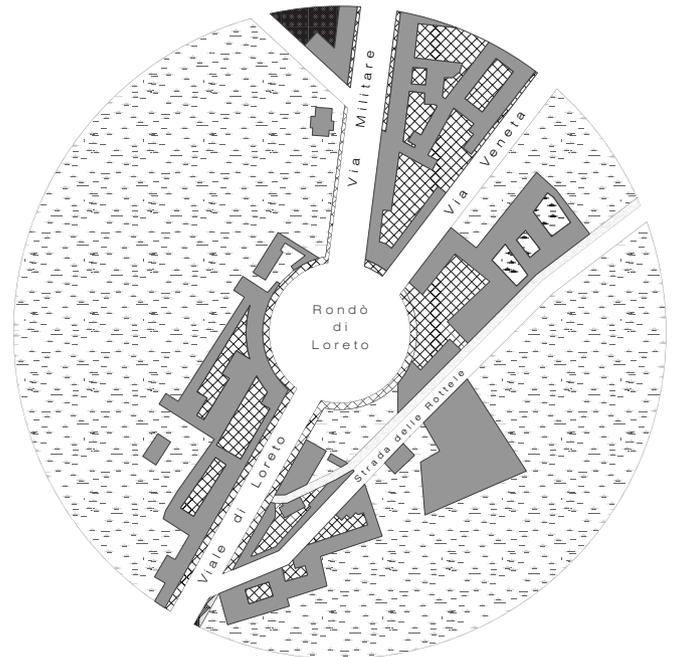
1 G. De Finetti, Milano costruzione di una città, Collegamenti tra città e regione, p. 122.

1.2 IL PIANO BERUTO-1889

2 Nei primi anni del 1884 l'Ingegnere Cesare Beruto venne incaricato della creazione del Piano Regolatore Generale, portato a termine soltanto nel 1889. Per comprendere lo sviluppo urbano di Milano che tutt'ora conosciamo è opportuno comprendere le idee madri del Piano Beruto, le fondamenta su cui si basa. In una relazione del 31 Dicembre 1884 l'Ingegnere afferma che il territorio a Nord di Milano è privilegiato per ragioni altimetriche ed idrauliche. A questo pensiero egli antepone una verità oggettiva e storica: lo sviluppo baricentrico della città. L'unione di queste due basi porterà ad un piano sempre baricentrico ma asimmetrico con uno sviluppo più consistente verso il Nord.

L'Ingegnere Beruto, afferma il De Finetti, era uno *spirito romantico*; egli vedeva Milano come la sezione di un albero il cui sviluppo sarebbe stato sempre concentrico ma con sezione irregolare e sbilanciata nelle direzioni di favorevole sviluppo. Nel tempo, la sezione di un tronco, si ingrandisce aggiungendo anelli che per Milano sono rappresentate dalle cinte murarie prima, e dalle circumvallazioni dopo. Due tipi diversi di barriera.

Così il Beruto tracciò un nuovo anello dell'albero di Milano. La nuova circumvallazione avrebbe in seguito posto fine alla forma a rondò di Piazzale Loreto, gravando su di essa ulteriori



Sopra: ricostruzione in pianta di Piazzale Loreto nel 1890.

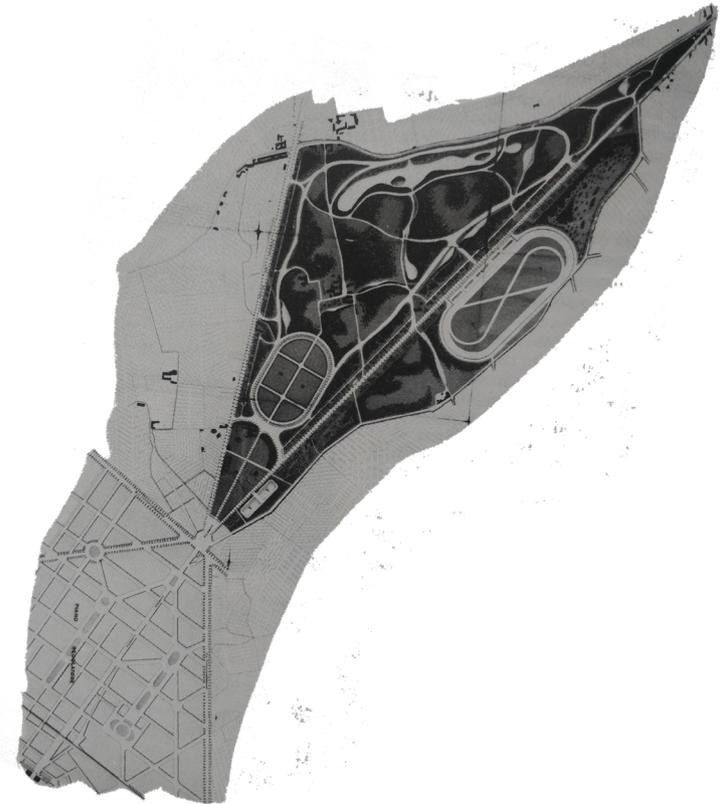
Sotto: truppe in piazzale Loreto dopo i moti popolari del maggio 1898.



2 G. De Finetti, Milano costruzione di una città, Il primo ed il secondo Piano Regolatore Generale , p. 197.

flussi che negli anni sarebbero diventati quelli predominanti.

Il nuovo anello aveva raggio medio di 2 896 m ed il suo centro era spostato di 500 metri verso Nord-Ovest rispetto a quello dei bastioni. Vennero anche tracciate nuove diagonali esterne frammentarie e manchevoli di collegamenti con la regione. La visione dell'Ingegnere era limitata alla città; una visione che il De Finetti definisce *militare*: chiusa nei confronti dell'esterno ignorandone lo sviluppo naturale dettato dai flussi. Questo fattore portò alcune arterie ad essere ancor più privilegiate rispetto ad altre. Tra queste "fortunate" sicuramente il Viale di Loreto e le sue figlie: la Via Militare e la Via Veneta.

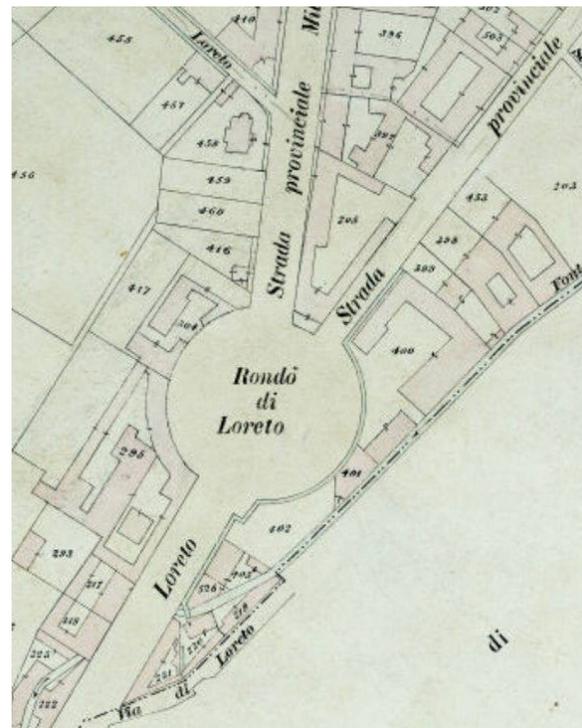


- 1 Nella seconda versione del piano, l'autore pensò ad un grande parco nelle aree comprese tra la Via Militare e la via delle Rottele (Via Andrea Doria). Questa idea non fu però neanche affrontata poichè comprendeva parte di territori esterni ai confini attuativi del piano. Nel 1890, l'Architetto Giovanni Ceruti, riprese l'idea dell'Ingegnere progettando un grande parco sulla medesima area che comprendeva numerose funzioni pubbliche il cui centro era il borgo di Turro. Queste funzioni erano, piscine, spazi espositivi, solarium, scuole, piste ciclabili, ippodromo (Trotter già in funzione dall'800) ed altri servizi sportivi minori. Lungo la Via Militare e la Via Veneta sarebbero sorte invece villette unifamiliari.

1 Sopra: progetto per il grande parco a Nord di Loreto, Giovanni Cerruti, 1890.

1 G. Fiorese, Milano Zona 10, Trame della costruzione metropolitana, p. 50.

Nel frattempo, nel Rondò, i pioppi ed i platani venivano abbattuti al servizio di una speculazione fondiaria incontrollata che caratterizzava l'epoca. Il borgo che si sviluppava intorno alla Chiesa di Santa Maria di Loreto si ampliava con un orientamento per lo più residenziale. Lungo il fontanile che serviva il borgo ed i campi adiacenti, nascevano piccoli stabilimenti che ne avrebbero diminuito l'ampiezza, ed in seguito, con l'avvento della circumvallazione, un parziale interramento. Situazione simile sul Rondò che vide la nascita di diverse unità abitative e commerciali ad Ovest che seguivano la forma circolare. Più che mai azzeccato si rilevò l'investimento nella costruzione dell'albergo Loreto che dovette espandersi per coprire la sempre maggior richiesta di camere.

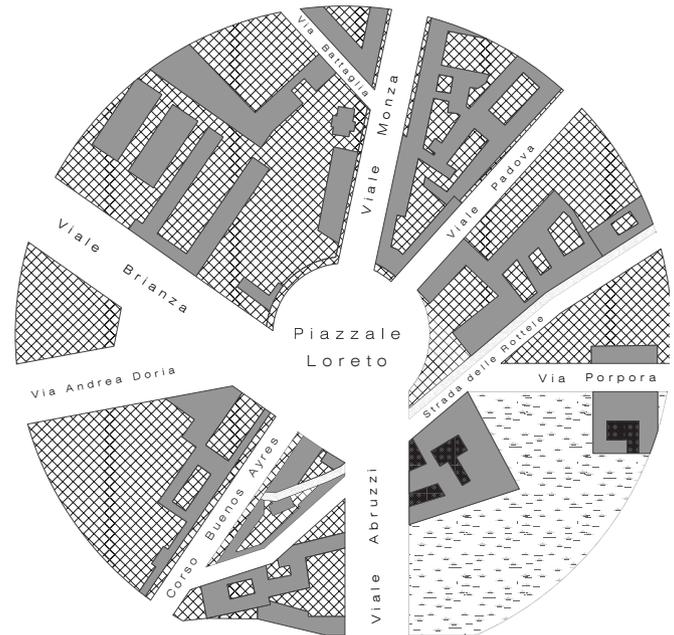


2 Sopra: mappa catastale del comune autonomo di Greco, Foglio 10.

1.3 IL PIANO MASERA-1910

- 1 Facendo un passo indietro è utile analizzare come il Piano Beruto sia stato giudicato dalla commissione nominata dal Consiglio Comunale composto da 20 membri, tra di loro gli Architetti Luca Beltrami, Camillo Boito, Giovanni Ceruti e l'Ingegnere Pirelli. Il 23 Febbraio del 1885 il consiglio giudicò il piano inadeguato ed eccessivo per Milano, andandolo ad alleggerire di numerose innovazioni infrastrutturali necessarie ad un incremento demografico e tecnologico ipotizzato dall'Ingegnere Beruto. L'incremento demografico era stato ipotizzato di 250.000 nuovi abitanti in 25 anni ma effettivamente si rivelò errato, i nuovi abitanti furono 350.000 in 20 anni.

Il piano Beruto oggi pare timido e lo è ancor più se analizziamo le dinamiche che alimentò la speculazione fondiaria innescata sull'asse del Viale Militare (viale Monza). Negli studi per il completamento del piano Masera si partì con un'analisi critica dei modi di attuazione del precedente piano e si constatò che più di 500 case e 100 fabbricati industriali erano sorti nelle vicinanze di Milano, appena fuori dai confini del piano. Questo spiega la maggior urbanizzazione delle aree immediatamente a Nord di Loreto rispetto a quelle all'interno della circumscrizione.



Sopra: ricostruzione in pianta di Piazzale Loreto nel 1910.

Sotto: pendolari in arrivo a Piazzale Loreto.



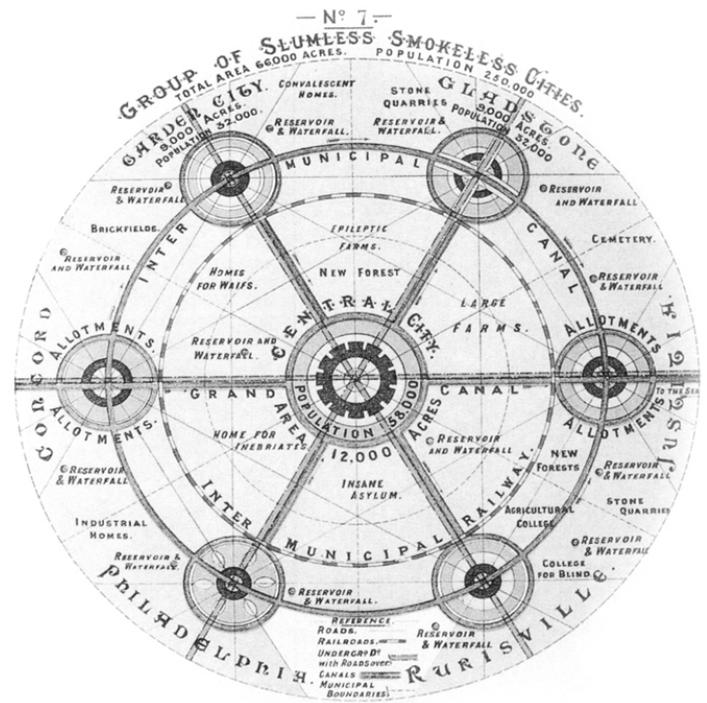
1 G. De Finetti, Milano costruzione di una città, Il primo ed il secondo Piano Regolatore Generale, p. 208.

2

L'idea del parco-giardino a Nord di Loreto trattata precedentemente diventò inattuabile vista la mole di attività sorte su quell'area. A questa speculazione fondiaria resistette solo l'ippodromo Trotter che, nonostante le pressioni delle forze imprenditoriali, venne riconvertito nel 1920 in scuola all'aperto. Questo intervento, messo in pratica dall'amministrazione Caldara, era destinato ad accogliere 1 700 bambini della città, in particolare quelli malati di tubercolosi che necessitavano di più attività all'aperto.

Nel frattempo, il modello della Garden City trova applicazione in diverse compagini dell'area del Piazzale, facendo sorgere nuclei insediativi esterni alla città. Queste sperimentazioni si attuarono nei dintorni di tutta Milano, come ad esempio le case a schiera di Via Porpora, (che avrebbe presto contribuito ad un'ulteriore deformazione del Piazzale) ed i villaggi dei ferrovieri e dei postelegrafonici realizzati tra Piazzale Lagosta e Piazza dei Carbonari.

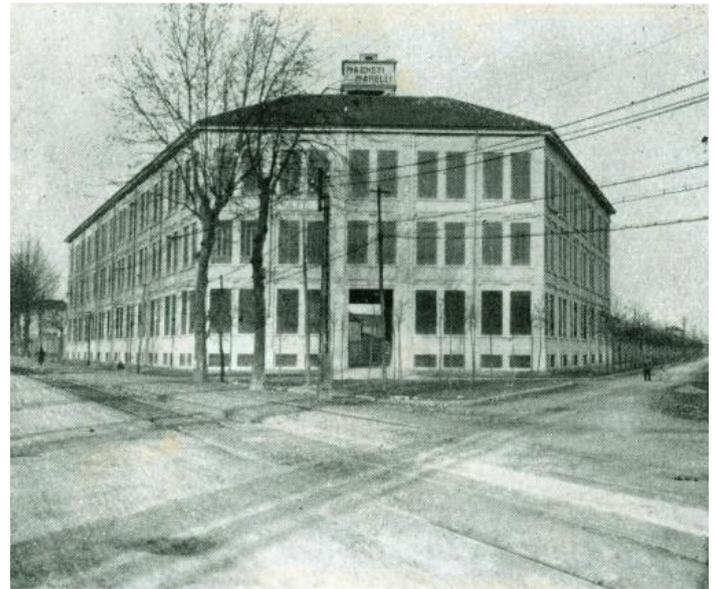
Nei vicini Comuni rurali di Greco, Turro, Gorla, Precotto e Crescenzago alla tradizionale popolazione agricola ed a quella al servizio della città (artigiani, fiaccherai, cocchieri e servitori in genere) si aggiunge una popolazione di lavoratori temporanei, alla ricerca di prezzi di produzione e di vita più vantaggiosi.



Sopra: schema della Garden City ideata da Ebenezer Howard nel 1898.

2 G. Fiorese, Milano Zona 10, Trame della costruzione metropolitana, p. 50.

Lo sviluppo produttivo delle aree a Nord di Loreto e la nascita del polo industriale verso Sesto San Giovanni (Breda, Pirelli, aree Falck), inducono ad una forte polarizzazione sulla Via Militare fornita da importanti reti di trasporto. Ma anche sulla Via Veneta i flussi si ingrandivano per via del nuovo polo produttivo costituito da Magneti Marelli insediato nel 1917.



1 Come detto precedentemente, le aspettative di crescita demografica furono largamente sottostimate e la necessità di un nuovo piano regolatore si fece sentire prima del previsto. Già nel 1906 iniziarono gli studi per la compilazione del nuovo piano per una Milano che nel 1935 avrebbe dovuto ospitare 1 100 000 abitanti. Per la compilazione venne incaricato l'Ingegnere Angelo Pavia sotto la responsabilità direttiva dell'Ingegnere capo Giovanni Masera, da cui prende il nome.

2

Sopra: primo stabilimento Marelli nel 1917.

Il Piano Masera non muta il Piano Beruto ma va solamente a coprire le aree lasciate vuote tra i confini della circumvallazione e la cinta ferroviaria. In questo modo l'opportunità di risolvere le problematiche lasciate in sospeso dal precedente piano sparì.

Il problema di congestione delle aree nel Nord-Est di Milano era già noto e per porvi rimedio, viene raddoppiata la circumvallazione sul

1 G. De Finetti, Milano costruzione di una città, Il primo ed il secondo Piano Regolatore Generale , p. 208.

2 magnetimarelli.com/it/azienda/la-nostra-storia/1919-1940

lato Est. Questo intervento, che il De Finetti descrive come *del tutto incomprensibile in sede economica*, porta alla creazione di un grande vialone di 50 m di larghezza, che però fallisce nei suoi intenti. Esso infatti non riesce a collegare la Via Emilia, che giunge da Sud-Est, alla Via Militare a noi nota, perdendo l'occasione di scaricare la congestione del Rondò, che nel frattempo divenne Piazzale.

Per rendere attuabile il piano si procedette con una serie di annessioni dei seguenti comuni autonomi: Gorla-Precotto, Affori, Baggio, Chiaravalle, Crescenzago, Greco, Lambrate, Musocco, Niguarda, Trenno e Vigentino. Gli accordi su tale procedimento iniziarono già nel 1902, ma trovarono applicazione solo nel 1924. In questo anno, quindi, Piazzale Loreto divenne parte del Comune di Milano in quanto precedentemente territorio del Comune di Greco-Precotto.

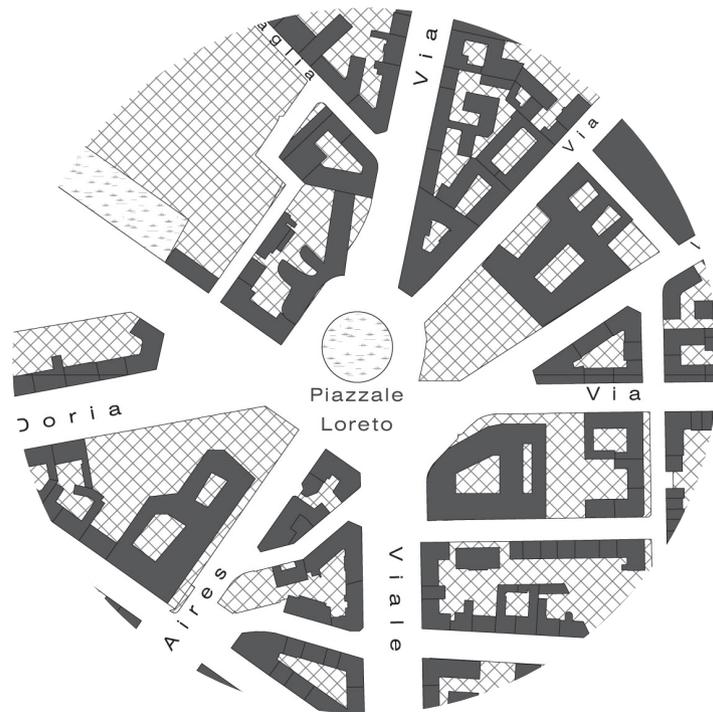


Sopra: Viale Monza ad altezza di Gorla, vista in direzione di Piazzale Loreto.

1.4 IL CONCORSO DEL 27 ED IL PIANO ALBERTINI - 1934

1 Il Piano Masera aveva esteso il precedente Piano Beruto ai limiti della cinta ferroviaria senza però mutarne i modi e la forma. Anche se dopo la fine della Prima Guerra Mondiale lo sviluppo urbano di Milano si era tendenzialmente arrestato, le ambizioni dei due passati piani, risultavano sempre meno soddisfacenti per il neo-instaurato regime fascista. Vennero programmate grandi opere come la costruzione di un porto navigabile in collegamento con il Po, la Città degli Studi ed un nuovo ospedale che andasse a sostituire il Ca' Granda in uso da quasi quattro secoli. Serviva un nuovo piano che mettesse in collegamento questi ambiziosi interventi. D'altra parte, lo sviluppo urbano si era arrestato e venne favorita la nascita di nuovi nuclei esterni alla città rispetto alla crescita dei quartieri esistenti al suo interno. Il pendolarismo divenne sempre più comune, spinto dal bisogno di tranquillità, affitti inferiori ed un irrobustimento delle reti tranviarie.

Nel 1926 venne disposto un concorso per la creazione del nuovo piano regolatore, avvenimento insolito per Milano nella quale questo tipo di interventi veniva generalmente affidato in maniera diretta, specialmente in un



Sopra: ricostruzione in pianta di Piazzale Loreto nel 1937.

Sotto: Piazzale Loreto, 1920.

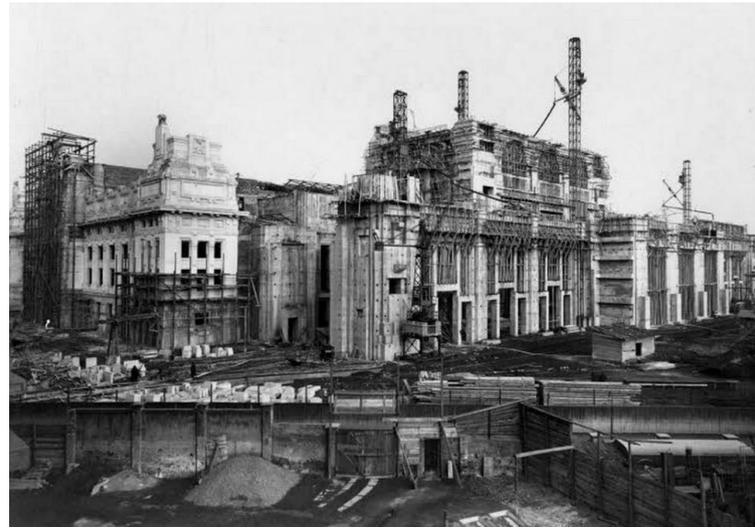


1 G. De Finetti, Milano costruzione di una città, Il concorso del 1927, p. 221.

governo Fascista. Il bando era molto generico e non forniva sufficiente materiale ai partecipanti, ma tre punti scandivano la direzione che esso avrebbe dovuto intraprendere: 1 lo schema di una rete di traffico sia interna che regionale; 2 una difesa contro la formazione di nuclei d'abitazione casuali e parassitari dei servizi pubblici delle grandi città; 3 un indirizzo decentrante contro il grande malanno del monocentrismo.

Contrariamente alla forma meritocratica e competitiva con la quale il concorso era stato creato, il voto della giuria composta da 24 membri risultò stranamente unanime, senza sfumature di dissenso tipiche del fervore politico dell'epoca. Il primo premio venne concesso al progetto *Ciò per Amor* dell'Architetto Portaluppi e dell'Ingegnere Semenza. Il secondo premio fu dato al progetto *Forma Urbis Mediolani* degli Architetti Novello, Buzzi, Cabiati, De Finetti, Ferrazza, Gadola, Lancia, Marelli, Minali, Muzio, Plaumbo, Ponti e Reggiori.

Il progetto vincitore presenta una serie di ambiziosi sventramenti nelle aree centrali, volti alla creazione di ampi spazi pubblici di stampo monumentale, giustificati dal proposito della costruzione di una metropolitana e dai collegamenti con le arterie regionali. Il progetto più originale e stravolgente di questo piano era la creazione di una nuova circumvallazione di



Sopra: Stazione Centrale in costruzione, 1920.
Sotto: Piazzale Loreto, 1930.

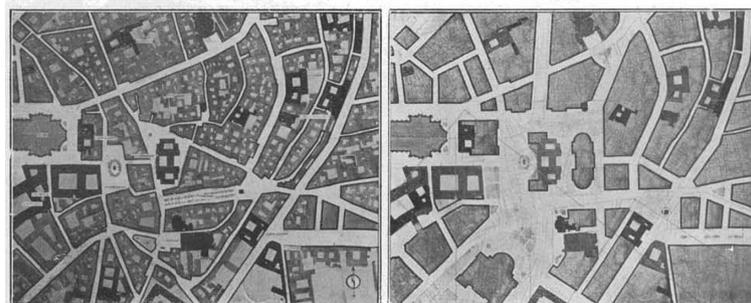


circa 54 km la quale segnerà, per molti tratti, il precorso dell'attuale tangenziale. Questo anello serviva a collegare nuclei esterni tra di loro e con il centro seguendo la filosofia del già citato Garden City Movement. A rafforzare la connessione col movimento era il progetto per una serie di giardini a collegamento tra i nuclei di questo grande anello.



Sopra: Ciò per Amor, Portaluppi, Semenza, 1927.

Sotto: risistemazione prevista dal piano per l'area monumentale.



PLANIMETRIE DELLO STATO ATTUALE E DELLA NUOVA SISTEMAZIONE.

1 Il concorso venne concluso nel 1927 ed il progetto vincitore fu affidato all'Ingegnere Albertini per la realizzazione del piano vero e proprio. Il Piano Regolatore Albertini divenne esecutivo solo nel 1934 dopo una lunga serie di revisioni. I problemi del piano erano tanti ma quelli che causarono più ritardi furono gli ambiziosi sventramenti, che vedevano il centro all'interno dei bastioni demolito di più del 30%. Alle pubblicazioni dei primi stralci nacquero le proteste dei cittadini che vedevano le loro case demolite. Queste proteste portarono alla cancellazione di una sola via dal piano, che avrebbe dovuto collegare Piazza San Babila a Piazza Cavour. Nel resto dei casi le proteste vennero quietate con l'accusa di antifascismo.

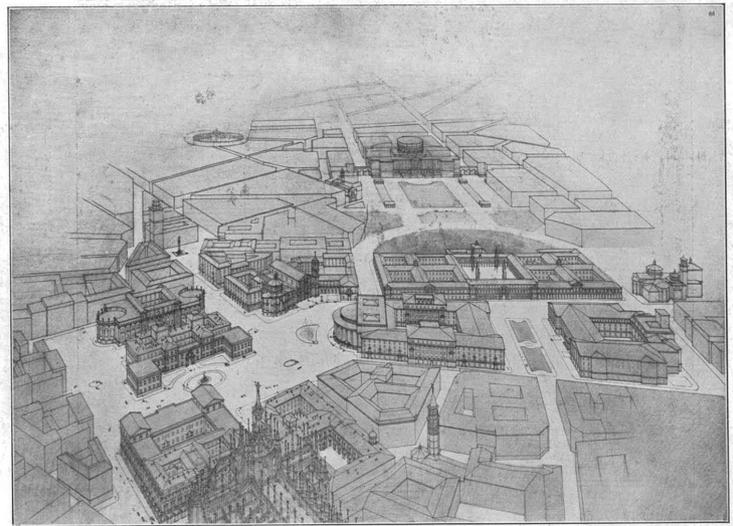
Nel 1929 il ministro delle finanze De Stefani scriveva sul corriere della sera *"I canoni del regime sono a questo proposito, come a qualunque proposito, molto semplici: la nazione ha il passo sull'individuo. Ne viene in particolare che il proprietario negligente,*

1 G. De Finetti, Milano costruzione di una città, Il piano regolatore del 1934, p. 249.

ignorante, ozioso, assenteista non solo non deve avere alcuna indennità, perché gli viene espropriata la terra, ma, se mai, è egli stesso che deve un'indennità alla nazione per la sua trascuratezza. Indennità, ammenda, multa, confino, detenzione, reclusione, non importa... Le pubbliche disponibilità sono scarse, occorre spesso fare le nozze coi fichi secchi. Se cominciamo a disperdere le disponibilità fra gli espropriati, o anche a locupletarli come è spesso accaduto con la legge del 1865, si rallenta e si penalizza l'azione costruttiva."

In questo modo il regime imponeva la creazione di costosi e monumentali spazi pubblici, cassando gli indennizzi e giustificandosi, tramite le scarse risorse del paese. La legge citata dal ministro prevedeva delle osservazioni di interesse pubblico, presentate in forma di ricorso, che non tardarono ad arrivare e che, naturalmente, non ebbero fortuna. Le opposizioni furono due, firmate dagli architetti Alpago, Biella, Buzzi, Cabiati, de Finetti, Ferrazza, Gadola, Marelli, Minali, Muzio e Reggiori.

Le lamentele riguardavano prevalentemente gli inutili sventramenti distruttivi della storia della città e la poca attenzione e trascuratezza dei quartieri in via di sviluppo. Il piano veniva accusato di porre eccessiva attenzione al centro della città trascurando zone semi



"CIÒ PER AMOR" - LA ZONA MONUMENTALE VISTA DALL'ALTO.

Sopra: padiglione ligneo costruito in Piazzale Loreto in occasione della visita dell'imperatore Francesco Giuseppe d'Austria nel 1857.

Sotto: Palazzo dell'Arengaiò nel postguerra, ingresso della nuova Piazza Diaz.



1 periferiche come Loreto, Città Studi, la Fiera Campionaria e la zona dei macelli. Queste zone erano di poco interesse, lasciate a loro stesse, mal regolamentate. L'unico timido interesse dell'Albertini si concretizzò nel tentativo di ridisegnare Piazzale Loreto nel 1930. Furono disegnate sei risistemazioni delle quali nessuna venne realizzata, forse per il poco interesse del regime verso le zone periferiche o forse per gli scarsi risultati che questo tentativo aveva prodotto.

Le critiche nel migliore dei casi venivano ignorate e nel peggiore, i contestatori venivano accusati di antifascismo. Il tutto in un clima di silenzio dove la stampa serviva alla propaganda e gli oppositori sparivano.

1 G. De Finetti, Milano costruzione di una città, Il concorso del 1927, p. 221.

1.5

LA STRAGE ED IL TITANUS 1927 - 1944

- 2 Nel 1924 il Corriere della Sera pubblicò un articolo nel quale si leggeva che la Società Anonima Alberghi Ambrosiani, appena costituitasi, voleva dar vita al progetto di un grande Albergo, contenente seicento camere e dotato di tutte le attrezzature moderne. L'Hotel Titanus, alto cinque piani, sarebbe sorto sul Piazzale Loreto, incastrandosi tra Viale Abruzzi e Via Porpora. L'edificio venne completato nel 1927 e la rivista "L'albergo d'Italia" pubblicò due articoli presentando sia l'edificio che i comfort e le forniture che lo rendevano senz'altro moderno per l'epoca.

La struttura funzionava bene per lo scopo che le era stato dato e si andava ad integrare nella morfologia, coprendo quel triangolo vuoto che contribuiva a snaturare la già snaturata forma della piazza. Di stampo neoclassico, portava un po' di quella nobiltà dei quartieri più signorili ad uno spazio di risulta che non aveva badato molto all'estetica fino a quel momento. Fu forse per queste qualità estetiche e funzionali che il Comando delle SS naziste decise di insediarsi nel settembre del 1943. Da quel momento l'edificio smise di essere solo un edificio.

- 3 *"Ogni tanto provavo a distogliere gli occhi, e vedevo quei giovani in divisa nera, che fissavano la gente e sembrava volessero provocare. Ma la gente era immobile, come inchiodata, con gli occhi bassi e le spalle pesanti. Tutto pareva di*

3 <https://sdslingo.blogspot.com/2020/04/lalbergo-loreto-titanus-in-piazzale>

4 G. Fiorese, Milano Zona 10, Racconti di Milano, p. 38, racconti di Franco Loi.



Sopra: prima pagina dell'articolo relativo al Titanus pubblicato sulla rivista "Alberghi d'Italia" nel 1927.

far parte di una scena surreale, completamente separata dall'ampiezza del cielo e del Piazzale Loreto, che sotto il sole si allontanava verso Viale Monza, Viale Padova, Via Porpora e quel Titanus imponente del comando tedesco”

1 Il Titanus divenne in fretta simbolo di oppressione, e le sue forme rigide cominciarono a trasmettere timore anzichè eleganza. In questo luogo, i cittadini italiani arrestati a Milano in quanto sospettati di essere contro il regime nazifascista venivano portati nei locali dell'hotel per essere interrogati, malmenati e torturati. Alla fine di questo trattamento preliminare e preventivo, la maggioranza di loro veniva portata a San Vittore e, da qui, ai campi di sterminio in Italia, Austria, Polonia e Germania.

2 Nella Milano dell'epoca non mancavano gli oppositori, i resistenti che, organizzati o meno, si davano da fare per ostacolare in ogni modo le attività nazifasciste. L'8 agosto 1944 elementi ignoti compirono un attentato con due ordigni esplosivi contro un camion tedesco parcheggiato in Viale Abruzzi a Milano. Nell'attentato non rimase ucciso alcun soldato tedesco (l'autista Heinz Kuhn, che dormiva nella cabina di guida, riportò soltanto lievi ferite) ma provocò la morte di sei cittadini milanesi e ne ferì ferimento di altri undici.

3 Il 10 agosto 1944, a Milano, un plotone d'esecuzione fascista prelevò quindici partigiani dal carcere di San Vittore e li portò in Piazzale



Sopra: Hotel Titanus, 1926.

Sotto: pubblicità della società di radiatori fornitrice del Titanus.

La sanzione della pratica

è a favore dei materiali migliori.

I migliori radiatori per riscaldamento sono quelli tipo **Classic**, sia per qualità tecniche, sia per valore estetico.

Richiedere l'opuscolo A gratis

Il grande Albergo **LORETO**, in Milano riscaldato con radiatori **IDEAL-CLASSIC**

SOCIETÀ NAZIONALE DEI RADIATORI

CASELLA POSTALE 930
MILANO

1 Antonio Quatela, Hotel Gestapo, Milano Settembre 1943 - Aprile 1945, 2016.

2 Verbale della Guardia Nazionale Repubblicana, reperibile nell'Archivio di Stato di Milano, Fondo Gnr, busta 64, c. 36, f. VII, sf. 8.

3 Report 78th SIB del 21/5/1946 (doc. n° 913) nelle carte del processo Saevecke, ora nell'archivio del Tribunale Militare di Verona e Silvio Bertoldi, Piazzale Loreto, citato, pag. 233.

Loreto, dove furono fucilati. I boia di Piazzale Loreto erano i militi fascisti del gruppo Oberdan, della legione "Ettore Muti", guidati dal capitano Pasquale Cardella, che agiva agli ordini del comando tedesco e, in particolare, del capitano delle SS Theodor Saevecke, allora comandante del servizio di sicurezza di Milano e provincia.

4 Il comando della sicurezza nazista affermò che la strage venne attuata a seguito di un insieme di atti di sabotaggio, tra i quali l'attentato di viale Abruzzi.

5 Giovanni Pesce, il comandante dei Gap, negò che quell'attentato potesse essere stato compiuto da una qualche unità partigiana. Certi elementi anomali hanno reso questo attentato quantomeno controverso: il caporal maggiore Kuhn aveva parcheggiato il mezzo a poca distanza da un'autorimessa in via Natale Battaglia e dall'albergo Titanus, entrambi requisiti dalla Wehrmacht e a disposizione del personale militare nazista. Il bando di Kesselring, invocato dal comunicato e dalle alte gerarchie naziste, prevedeva la fucilazione di dieci italiani per ogni tedesco solo in caso di vittime naziste. Ma nell'attentato di viale Abruzzi, nessun militare tedesco rimase ucciso: morti e feriti erano tutti italiani.

6 È dunque lecito supporre, come fece il Tribunale Militare di Torino nel processo Saevecke, che la strage di Piazzale Loreto sia stata un atto di terrorismo premeditato con lo scopo strategico di dissolvere la simpatia popolare



Sopra e sotto: Piazzale Loreto, 1944.



4 Documento senza data (ma databile 11 agosto 1944) nelle carte del processo Saevecke, ora nell'archivio del Tribunale Militare di Verona.

5 Pro memoria urgente per il duce» del prefetto e capo della provincia Piero Parini. Archivio di Stato di Milano, Fondo CVL, Busta 40, fascicolo V, sottofascicolo 5.

6 Cfr. deposizione di Elena Morgante resa il 4 aprile 1946 (doc. 100-108) nelle carte del processo Saevecke, ora nell'archivio del Tribunale Militare di Verona.

per la Resistenza al fine di evitare ogni forma di collaborazione e garantire alle truppe naziste la massima libertà di movimento verso il Brennero. Theodor Saevecke, il cui comando si trovava all'Hotel Regina in via Silvio Pellico, sede delle SS, dei servizi di sicurezza (SD) e della Polizia Politica (la Gestapo) e noto luogo di tortura, pretese e ottenne, ciò nonostante, la fucilazione sommaria di quindici antifascisti, e compilò egli stesso la lista, come testimoniato da Elena Morgante, impiegata nell'ufficio delle SS, cui fu ordinato di batterla a macchina.

I corpi accatastati nel piazzale. Il cartello ne dava la definizione di «assassini»

Dopo la fucilazione - avvenuta alle 06:10 - a scopo intimidatorio i cadaveri scomposti furono lasciati esposti sotto il sole della calda giornata estiva, coperti di mosche, fino alle ore 20 circa. Un cartello qualificava i partigiani fucilati come "assassini". I corpi, sorvegliati dai militi della Muti che impedirono anche ai parenti di rendere omaggio ai defunti, furono pubblicamente vilipesi e oltraggiati in tutti i modi dai fascisti e dalle ausiliarie della RSI; inoltre, per intimidire la popolazione e togliere ogni appoggio alla Resistenza, i militi fascisti obbligarono, armi alla mano, i cittadini in transito, a piedi, in bicicletta o sui tram, ad assistere allo «spettacolo».

- 1 Appresa la notizia, il partigiano Don Giovanni Barbareschi si recò dall'arcivescovo di Milano, cardinale Alfredo Ildefonso Schuster, pregandolo di andare a impartire la benedizione

1 Corriere della Sera - 10 agosto 2004



Sopra: i corpi esposti degli antifascisti, 1944.

Sotto: volantino di protesta della Federazione Milanese del partito Comunista Italiano.



2 alle salme, ma il cardinale gli chiese di andare lui stesso, benché ancora diacono. Egli ricompose alla meglio i cadaveri ammucchiati e cercò nelle tasche i messaggi che questi potevano aver scritto, in modo da recapitarli alle famiglie. Riuscì a compiere questa opera di pietà prima che un milite fascista lo cacciasse via. Tre giorni dopo fu ordinato sacerdote. Barbareschi raccontò poi che dopo aver pregato in ginocchio davanti alle salme, si voltò e vide che tutta la folla presente si era inginocchiata con lui. Quando l'anno successivo i cadaveri di Benito Mussolini, Claretta Petacci e 18 gerarchi fascisti furono esposti nello stesso luogo, Don Barbareschi tornò a benedire le salme.

Sempre il poeta Franco Loi, testimone della tragedia e allora abitante nella vicina via Casoretto, ricorda:

3 *C'erano molti corpi gettati sul marciapiede, contro lo steccato, qualche manifesto di teatro, la Gazzetta del Sorriso, cartelli, banditi! Banditi catturati con le armi in pugno! Attorno la gente muta, il sole caldo. Quando arrivai a vederli fu come una vertigine: scarpe, mani, braccia, calze sporche; (...) ai miei occhi di bambino era una cosa inaudita: uomini gettati sul marciapiede come spazzatura e altri uomini, giovani vestiti di nero, che sembravano fare la guardia armati!*

Alla fine della guerra, sul luogo della strage e in memoria dei martiri ivi caduti fu eretto un cippo commemorativo ad opera dello scultore Giannino Castiglioni, di cui parleremo meglio in seguito.

2 Intervista a don Barbareschi in: Bruno Testori, *Un giorno in più del fascismo - La resistenza delle Aquile Randagie*, Rai Storia, 2015.

3 Franco Loi, da R. Cicala (a cura di), *Con la violenza e la pietà. Poesia e resistenza*, Interlinea, Novara, 1995. ISBN 88-86121-56-3.



Sopra: primo monumento dedicato ai martiri di Piazzale Loreto, 1945.

Sotto: nuovo monumento dedicato ai martiri di Piazzale Loreto, 1961.



- 1 L'ormai soprannominato Hotel Gestapo venne lievemente danneggiato durante i bombardamenti e, per i milanesi la demolizione era una sorte ragionevole. A questa fine si salvò per altri 18 anni grazie all'acquisizione della società Pirelli. Non appena l'edificio in Piazza Duca D'Aosta ad opera di Giò Ponti venne ultimato nel 1960, la sede della società ci si trasferì e nessuno si sprecò per salvare il Titanus dalla sua demolizione nel 1963.

Sotto: demolizione del Titanus, 1963.



- 1 G. Fiorese, Milano Zona 10, Nord-Est Milano: la piazza, le direttrici, la porta urbana, p. 27.

1.6 LA MACELLERIA MESSICANA 1945

2 Fu Ferruccio Parri, vicecomandante del Comitato di liberazione nazionale Alta Italia, nonché uno dei capi più rispettati della resistenza, a coniare l'espressione "macelleria messicana".

Termine calzante vista l'indignazione, che gli avvenimenti del 29 aprile 1945 avevano fatto scaturire un po' in tutti. Persino l'incendiario socialista Sandro Pertini, l'uomo che voleva uccidere Mussolini e che durante la campagna per il referendum istituzionale non esitò a sparare una sventagliata di mitra contro l'abitazione che ospitava Umberto II, esclamò: «L'insurrezione è disonorata». E Indro Montanelli, che di quello spettacolo fu testimone, scrisse di aver capito «cos'è la piazza quando si ubriaca di qualche passione».

I fatti di Piazzale Loreto seppur apperentemente legati ad un tema socio-culturale, andranno ad influenzare anche l'aspetto architettonico ed urbanistico siccome, da sempre, i due si influenzano l'un l'altro. Quindi è opportuno soffermarsi a raccontare come andarono le cose.

Walter Audisio, comunista, impiegato alla Borsalino, soprannominato Colonnello Valerio, aveva fatto trasportare i corpi dei gerarchi



Sopra: i partigiani cercano di evitare che la folla si accanisca sui corpi, 1945.

Sotto: la folla di Piazzale loreto, 1945.



2 Dino Messina, La fine di Mussolini in Piazzale Loreto: la «macelleria messicana», Corriere della Sera, 2020.

fucilati a Giulino di Mezzegra nell'angolo del piazzale dove il 10 agosto dell'anno precedente erano stati esposti al pubblico i 15 antifascisti sommariamente fucilati per l'attentato del Titanus. Oltre ai corpi del Duce e dell'amante Claretta Petacci, fucilati personalmente dal Colonnello Valerio, c'erano quello di Marcello Petacci, fratello della donna, definito *il ruffiano* dai partigiani, e quelli di quindici gerarchi fascisti, chi con l'illusione di salvarsi nella folle fuga verso la Svizzera, chi con solamente una fedeltà estrema. Tra questi il vecchio Nicola Bombacci, ex comunista che era salito sulla macchina di Mussolini quando questi aveva lasciato la prefettura di Milano il pomeriggio del 25 aprile, dopo il drammatico colloquio con il cardinale Ildefonso Schuster, e il professor Goffredo Coppola, grecista di valore, rettore dell'università di Bologna.

Questo fu dunque un atto estremamente simbolico, come spiegò lo stesso Colonnello Valerio quando venne richiamato dal prefetto partigiano Riccardo Lombardi, dopo le proteste del rappresentante americano Charles Poletti e del Cardinale Schuster.

La voce che i corpi di Mussolini, della Petacci e dei gerarchi erano esposti a piazzale Loreto si diffuse in fretta. Sui cadaveri si scatenò lo scempio di una folla esasperata: calci, sputi, anche colpi di pistola. Un'anziana signora



Sopra: la folla di Piazzale Loreto, 1945.

arrivò a urinare sul volto del Duce. A quel punto venne deciso di issare i corpi sopra ad un traliccio del distributore di benzina ESSO che all'ora occupava quell'angolo della piazza, appendendoli a testa in giù. Ci volle la mano pietosa di un prete vicino ai partigiani, don Pollarolo, per chiudere con una spilla la gonna di Claretta e far cessare le urla di scherno.

Nel pomeriggio la sempre più numerosa folla assistette ad un ulteriore spettacolo: la fucilazione di uno degli uomini che più avevano rappresentato il regime e che nel finale era odiato non solo dagli italiani, ma dallo stesso Mussolini: Achille Starace, vestito con la tuta con cui era andato a correre, venne riconosciuto dai partigiani, e fucilato su due piedi vicino al «suo» Duce mentre faceva il saluto romano.

Finalmente arrivarono due autocarri e i cadaveri, staccati dal distributore, furono portati all'obitorio dove era di turno il professo Cattabeni.



Sopra: i cadaveri appesi al traliccio del distributore di benzina, 1945.

1.7

LA COMPOSIZIONE DI PIAZZALE LORETO

L'Italia era scossa, ed il Piazzale ne era un simbolo; prima simbolo di oppressione e poi di liberazione, ma comunque compromesso da quelle note cruento a cui la gente preferisce non pensare. In questo periodo nacque quell'imbarazzo e disinteresse che segnò la composizione della piazza negli anni seguenti. La rivalutazione architettonica di quell'area divenne presto materia di studio del Politecnico di Milano ed i progetti, tra cui quello di chi scrive, continuano a nascere.

Quasi tutte le proposte scompaiono nell'indifferenza di un popolo che non vuole interessarsi a quel posto tanto doloroso. Solo alcune proposte attecchiscono a fronte degli interessi economici che potrebbero creare. Questi progetti andranno a costituire Piazzale Loreto.





1.7.1

Edificio RAS per uffici, negozi ed abitazioni.

Piero Portaluppi

1954 -1965

L'ironia vuole che proprio un Architetto che lavorò con il Regime si trovò a dover coprire con un edificio quella parte del piazzale divenuta più nota per l'esposizione dei corpi, prima degli oppositori fascisti e poi dello stesso Duce.

Sono pochissime le informazioni che riguardano la costruzione di questo edificio. Forse L'edificio RAS è stato costruito per la volontà di coprire quel luogo una volta per tutti, forse per semplici interessi economici o forse per entrambi. In ogni caso l'Architetto Portaluppi non si interessò mai di pubblicare questo intervento o anche solo di mantenerne la documentazione. La Fondazione Portaluppi non è in possesso di materiale al riguardo e rimanda alla pratica catastale degli archivi del Comune di Milano in caso di richiesta di informazioni.

Sicuramente l'edificio non è un fallimento e ripercorre alcuni caratteri distintivi di altri progetti noti dell'Architetto. Le facciate sono caratterizzate da ritmi regolari e volumi aggettanti che scandiscono meglio Corso Buenos Aires e Viale Andrea Doria rispetto la testa sul piazzale. Al suo interno viene realizzata



Sopra: schizzo dell'edificio realizzato da Piero Portaluppi.

- 1 una galleria commerciale che riprende il concetto dell'edificio di Bottoni realizzato poco tempo prima sulla stessa via. Queste gallerie, che possono considerarsi antenate degli attuali centri commerciali, vengono definite dal
- 2 Torricelli come "*spente al confronto con la vitalità dei grandi negozi della via*". Vedremo in seguito come questa tipologia edilizia venne applicata nel progetto della stazione metropolitana di Loreto degli stessi anni.

Rimane un peccato non poter consultare i disegni e venire a conoscenza delle intenzioni che il progettista aveva applicato al disegno di questo edificio.



Sopra: la facciata su Corso Buenos Aires oggi.

3 M. Grandi, A. Pracchi, Milano. Guida all'architettura moderna, La ricostruzione, p. 249.

4 G. Fiorese, Milano Zona 10, Nord-Est Milano: la piazza, le direttrici, la porta urbana, p. 29.

1.7.2

Monumento ai Martiri di Piazzale Loreto

Giannino Castiglioni

1961

Il 10 agosto del 1945 un cippo venne apposto sul luogo esatto dell'esposizione dei 15 cadaveri della strage del 44.

«Milanesi!

Ora è un anno all'alba del 10 agosto in piazzale Loreto, 15 ostaggi innocenti cadevano vittime della ferocia nazifascista. I cadaveri abbandonati sul selciato non poterono nemmeno essere ricomposti dalla pietà dei familiari.

Erano quindici patrioti, uomini maturi e giovinetti scelti a caso rappresentanti tutte le classi sociali quasi a simbolizzare la ritrovata unità di tutto il popolo nella lotta per la redenzione dell'Italia.

La cittadinanza attinse dall'orrore del massacro al quale aveva assistito impotente nuova forza, nuova ferma decisione per la lotta che non conobbe più soste. In questo giorno consacrato alla recente storia d'Italia noi rievochiamo accomunandoli nel ricordo tutti i martiri nostri; da coloro che perirono nelle galere fasciste, avanguardia gloriosa della lotta di liberazione, a tutte le vittime di una guerra ingiusta e non voluta, ai deportati nei campi di eliminazione nazisti, ai partigiani caduti nel glorioso periodo della riscossa, a tutti i fucilati, gli impiccati, i torturati.

Oggi in alba di libertà ne esaltiamo il sacrificio, oggi che essi ritornano a noi più che mai vivi, sollevati dal sacrificio oltre gli egoismi e le vanità: essi sono la nostra guida nella lotta e nella speranza, essi ci esortano a procedere uniti come lo fummo nei sacrifici della dura vigilia.

Dalla luce dei caduti, dalla volontà dei viventi, l'Italia risorgerà fra le Nazioni libere e sia per sempre!»



Sopra: il monumento nell'anniversario della Strage di Loreto.

Nel 1961 il cippo fu sostituito dalla scultura di Castiglioni e spostato dal marciapiede al centro della strada. Il monumento è costituito da una stele a sezione triangolare con un bassorilievo. Vi è ritratto un uomo incatenato. Il retro della stele presenta la seguente iscrizione con i nomi delle vittime.

«ALTA / L'ILLUMINATA FRONTE / CADDERO NEL
NOME / DELLA LIBERTÀ
GIAN ANTONIO BRAVIN
GIULIO CASIRAGHI
RENZO DEL RICCIO
ANDREA ESPOSITO
DOMENICO FIORANI
UMBERTO FOGAGNOLO
TULLIO GALIMBERTI
VITTORIO GASPARINI
EMIDIO MASTRODOMENICO
SALVATORE PRINCIPATO
ANGELO POLETTI
ANDREA RAGNI
ERALDO SONCINI
LIBERO TEMOLO
VITALE VERTEMATI
10 AGOSTO 1944»

Nella parte inferiore sono ritratti gli stemmi della Repubblica Italiana e del comune di Milano.

1.7.3

Palazzo del Fuoco

Giulio Minoletti

1959 - 1961

L'edificio per uffici e negozi realizzato dagli Ingegneri Minoletti e Chiodi, in chiave International Style, sorge dove tempo prima si trovava il primo edificato della piazza: il vecchio hotel Loreto. Tra Viale Monza e Via Padova, che allora si chiamavano Viale Militare e Via Postale Veneta, sorgeva l'Hotel Loreto che dobbiamo fare attenzione a distinguere dal sopraccitato Hotel Titanus. Il contesto culturale in cui si trovava Milano era quello dell'ambizione delle grandi torri e dello sguardo volto alle capitali verticali. Se pur alto solo dieci piani, il palazzo del fuoco cerca di raggiungere l'immagine capitalista dei grattacieli di famosi incroci, come a tentare di realizzare una Times Square meneghina.



Sopra e sotto: Palazzo del Fuoco, 1965.

- 1 Anche in questo caso il Torricelli non sembra avere un giudizio positivo sull'edificio definendolo un "ottuso curtain-wall" e spiegando che i giochi di luce pensati dal Minoletti sarebbero venuti meno a seguito della crisi energetica dell'epoca. Alla sua realizzazione, infatti, il Palazzo del Fuoco enfatizzava le griglie del suo curtain-wall con neon colorati che prestavano la facciata sul piazzale ad un interessante dinamismo. Sul tetto dell'edificio erano anche presenti un grande orologio di 9 metri di diametro ed una stazione metereologica alta circa 35 metri.



1 G. Fiorese, Milano Zona 10, Nord-Est Milano: la piazza, le direttrici, la porta urbana, p. 29.

2 Entrambi gli elementi erano resi visibili dagli stessi neon creando un grande cerchio ed una stele luminosi che poco avevano a che fare con le forme dell'edificio. Sicuramente l'utilizzo dell'elemento temporale era azzeccato per una piazza in movimento come quella di Loreto. Peccato che col tempo, la piazza escludesse sempre più i pedoni a servizio di un traffico veicolare che poco si presta allo sguardo verso la cima dell'edificio.

3 Nel 2017 il Comune di Milano indisse un concorso per trovare un nuovo utilizzo del palazzo che vinse lo studio milanese GBPA Architects. Mentre questo testo viene scritto, il Palazzo del Fuoco è prossimo alla sua apertura, quasi del tutto finito. Il progetto vincitore mantiene il curtain-wall intatto e ripropone i giochi di luce cari al Minoletti. Il piano terra sul piazzale viene parzialmente aperto creando un nuovo collegamento a vocazione commerciale con Via Padova, figlio della galleria del Portaluppi posizionata sul lato opposto della piazza. Questa apertura verso l'esterno pare audace in una zona dove gli interventi architettonici vengono solitamente circondati di alte cinta ed il contatto con il pubblico in tutti i modi evitato.

La chiusura architettonica si è dimostrata un fallimento per molte parti della città e si spera che un riscontro positivo su questo progetto possa farlo precursore di un'architettura più permeabile.



Sopra: render del progetto per il riutilizzo del Palazzo del Fuoco dello studio GBPA Architects.

2 M. Grandi, A. Pracchi, Milano. Guida all'architettura moderna, Il centro direzionale, p. 321.

3 www.gbpaarchitects.com/en/architecture/palazzo-di-fuoco-0327/

1.7.4

MM1 Loreto

Franco Albini, Franca Helg, Bob Noorda

1960

Dato il crescente traffico che attraversava Milano, agli inizi degli anni 40, nascono i primi progetti per una rete tranviaria sotterranea. All'epoca le strade erano intasate dai tram e la tendenza era quella di sotterranei per far riappropriare lo spazio a macchine e pedoni.

Piazzale Loreto e Viale Monza erano di certo tra le zone più trafficate ed è naturale che il primo progetto sia nato con la MM1. I lavori partirono da Via Monte Rosa nel 1957 e la metropolitana venne inaugurata nel 1964 con un viaggio da Lotto a Sesto Marelli con a bordo diverse autorità milanesi.

- 1 Il progetto della MM1 prevedeva un tunnel a quasi nove metri di profondità dove circolava la linea tramviaria ed una serie di spazi nel mezzanino a vocazione commerciale di varie dimensioni. Di tutte le stazioni quella di Piazzale Loreto era sicuramente la più ambiziosa. Abbiamo già visto in precedenza di come la galleria commerciale stesse diventando una tendenza, soprattutto in questa zona e la stazione di Loreto ne sarebbe diventata l'esempio più grandioso. Con una superficie di quasi un ettaro sarebbe diventata uno dei primi centri commerciali.

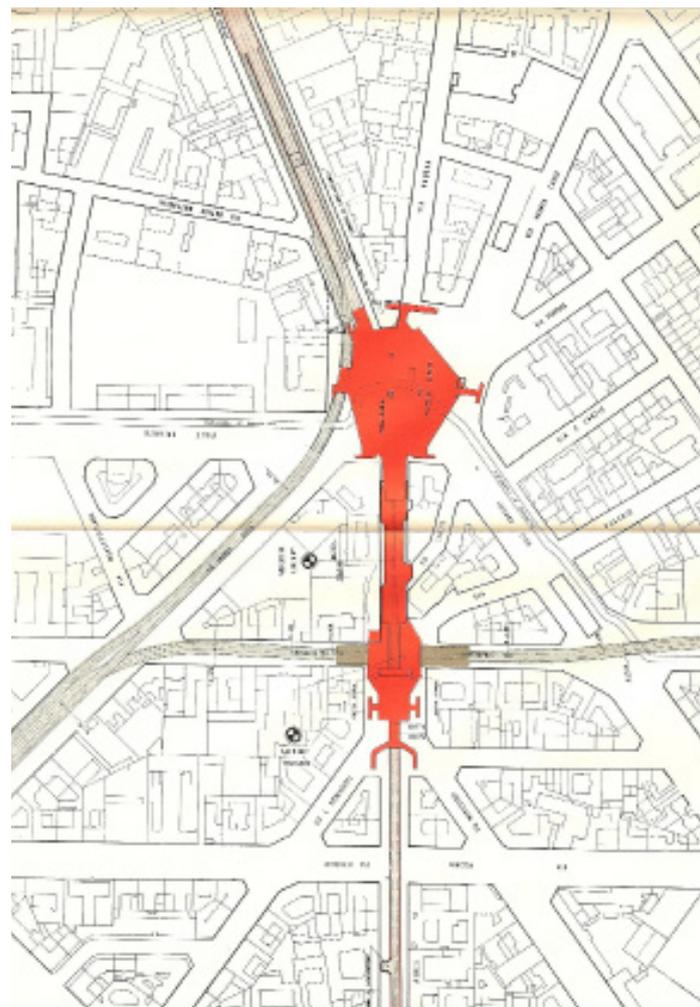


Sopra e sotto: MM1 in costruzione, Piazzale Loreto, 1960.



Franco Albini, Franca Helg e Bob Noorda ne curarono gli spazi e la composizione. Gli arredi che componevano la stazione, come corrimani e illuminazioni, erano esclusivi, disegnati appositamente per la MM1 Loreto. La stazione prevedeva un'uscita sull'Hotel Titanus divenuta sede della Pirelli e oggetto di passaggio di numerosi pendolari. L'Hotel infine venne demolito e l'uscita non fu più aperta.

Nel 1969 venne inaugurata la seconda linea MM2 raddoppiando i flussi della stazione di Loreto che in futuro, non smisero comunque di aumentare. Questo non impedì il fallimento del centro commerciale sotterraneo che vide i suoi spazi commerciali svuotarsi dei loro clienti ed affittuari. Nel 2008 venne dato un nuovo volto alle linee milanesi e la stazione venne rinnovata privandola però degli arredi originari. Ad oggi, di questa caverna grande un ettaro solo il 25% è aperto al pubblico e solo l'edicola rivenditrice dei ticket della metro è sopravvissuta trovando un suo tornaconto. Il resto degli spazi è abbandonato o utilizzato come depositi da ATM.

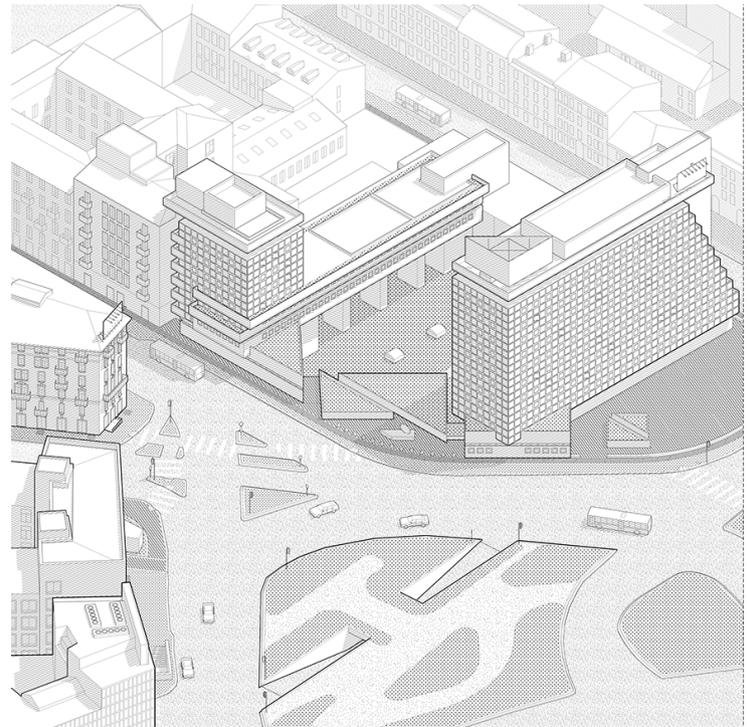


Sopra: planimetria della stazione MM1 Loreto.

1.7.5 Edificio per uffici Claudio Dini 1979

- 1 Nel 1963 il Titanus venne demolito lasciando intatte solo le fondazioni che durante i loro tempi d'oro, ospitavano una grande rimessa dotata di montacarichi per veicoli. Questo vuoto venne colmato da un grande complesso per uffici disegnato dall'Architetto Claudio Dini che si occupò anche delle stazioni della MM3 nello stesso periodo. L'edificio postmodernista è composto dall'incrocio di diversi volumi che ruotano attorno ad un grande cortile ribassato. Questa corte ospita un'interessante giardino attraversato da percorsi porticati e mette in collegamento Via Porpora con Via Canzio oltre che i differenti volumi. Purtroppo, questa permeabilità viene annullata da una grande cancellata che di fatto rende il giardino uno spazio accessibile ai pochi utilizzatori dell'edificio. Questo tipo spazio comune inaccessibile si può tristemente trovare in altri edifici per uffici costruiti conseguentemente in zona.

La facciata su Piazzale Loreto è composta da un basamento in ceppo lombardo e cemento a vista nei due piani superiori. La parte più ampia della facciata è coperta da pannelli riflettenti su parete continua coronati da un altro volume in calcestruzzo. La facciata diventa decrescente



Sopra: assonometria dell'edificio.

1 Claudio Dini, Progetti e architetture, 1962-1990, p. 38.

2 verso Sud creando una serie di terrazze tagliate da una grande struttura portante in calcestruzzo. Altre terrazze sono create da volumi in calcestruzzo come quelle del vicino edificio per uffici e negozi di BBPR realizzato nove anni prima.

La proprietà, ad oggi, è del Comune di Milano e della società Sogene Casa ed è oggetto di concorso insieme al Piazzale Loreto. Il comune cerca idee per ridare vita a questi uffici e renderli più inclusivi nei confronti della piazza. Il volume più rigido, alto 12 piani che affaccia sulla piazza si presta poco al dialogo degli spazi comuni ma l'apertura del cortile potrebbe essere un grosso passo avanti verso una piazza più inclusiva.



Sopra e sotto: l'edificio oggi.



1 M. Grandi, A. Pracchi, Milano. Guida all'architettura moderna, La riduzione professionale, p. 329.

1.8 RIFLESSIONI FINALI

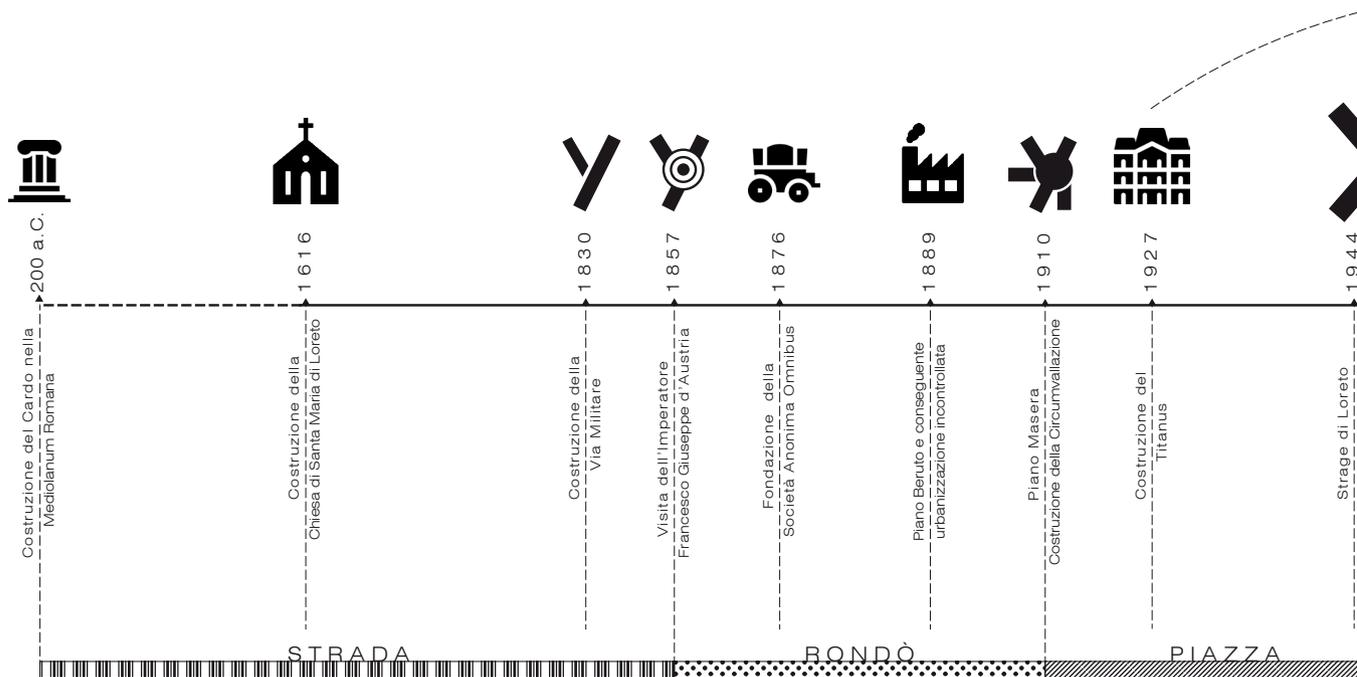
La piazza ad oggi, si presenta come un grande incrocio stradale in una città che cerca in tutti i modi di rigettare un traffico veicolare di cui è dipendente. Gli spazi sono mal sfruttati ed i pedoni, che nonostante tutto sono i maggiori utilizzatori della piazza, sono costretti sotto la quota stradale. Volontariamente o meno Piazzale Loreto si è privato di un'identità divenendo un oggetto anonimo che mal si presta agli scopi per cui è stato disegnato.

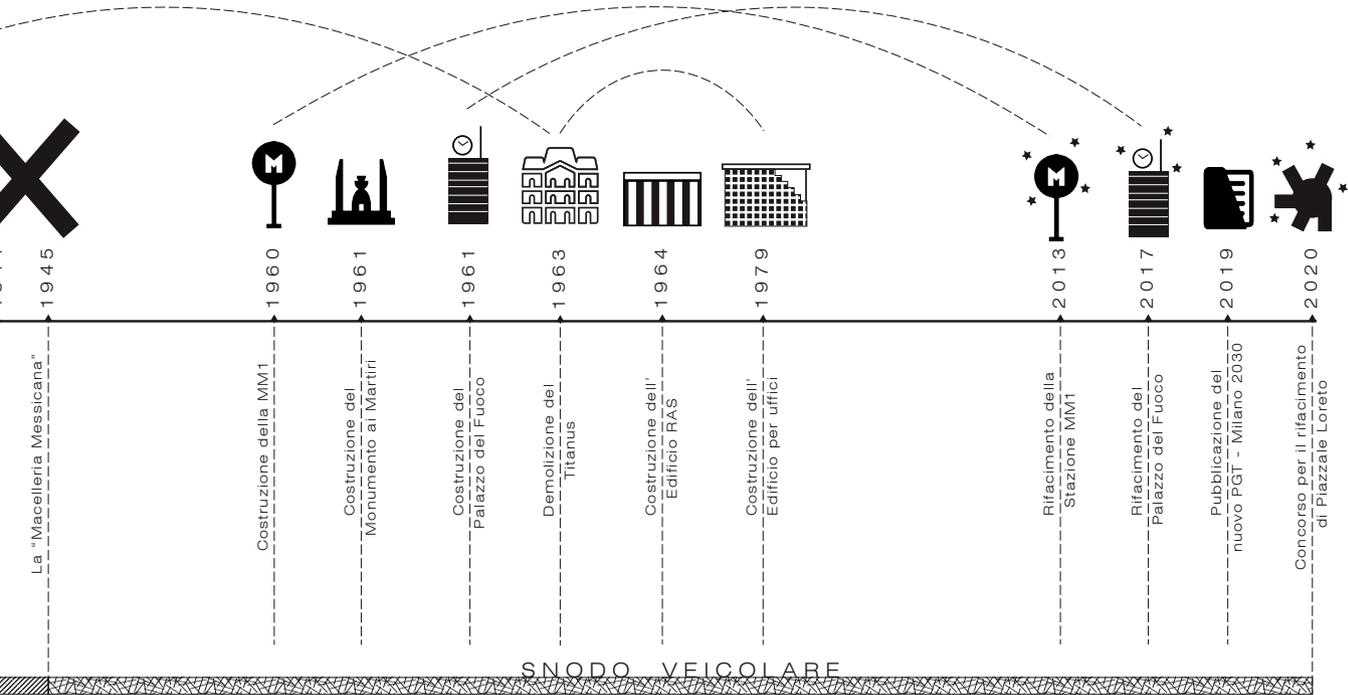
Questa analisi storica si è posta l'obiettivo di analizzare in modo critico le dinamiche ed i progetti che hanno portato a questa situazione.

Nato come crocevia di importanti collegamenti ed arricchitasi successivamente dei flussi che si sono generati. Scosso dalle violenze del ventennio e ignorato nel dopoguerra. Infine, il tentativo di rivitalizzarlo da rifacimenti e concorsi del quale il progetto di cui tratta questo scritto ne è l'ultimo esempio.

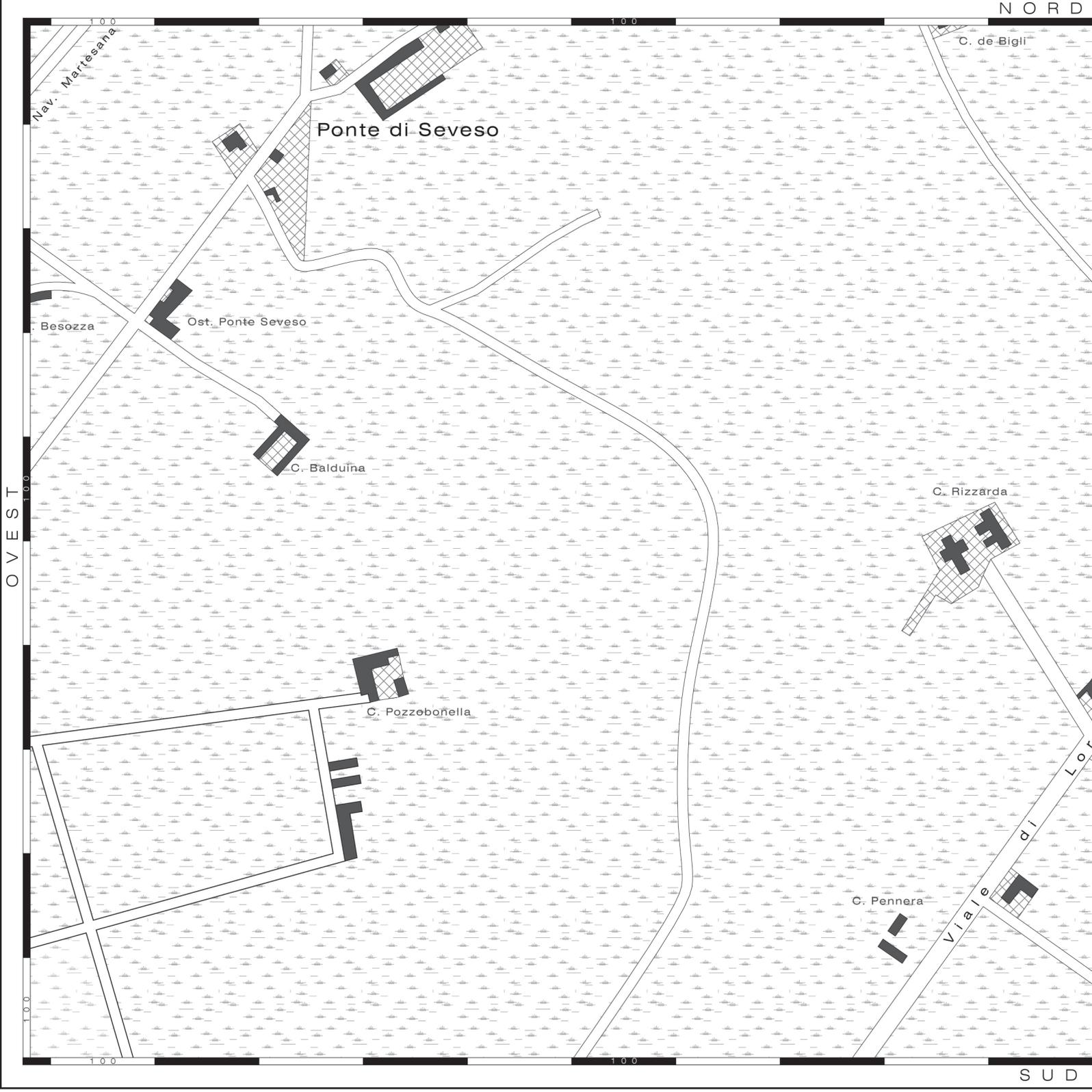
Il Piazzale Loreto è un elemento in continua trasformazione ed ha l'opportunità di diventare un esempio positivo per un nuovo tipo di città a cui il Comune di Milano guarda.

TIMELINE





SNODO VEICOLARE



N O R D

C. de' Bigli

Ponte di Seveso

Nav. Martesana

Besozza

Ost. Ponte Seveso

C. Balduina

C. Rizzarda

C. Pozzobonella

C. Pennera

Viale di L...

S U D

O V E S T

100

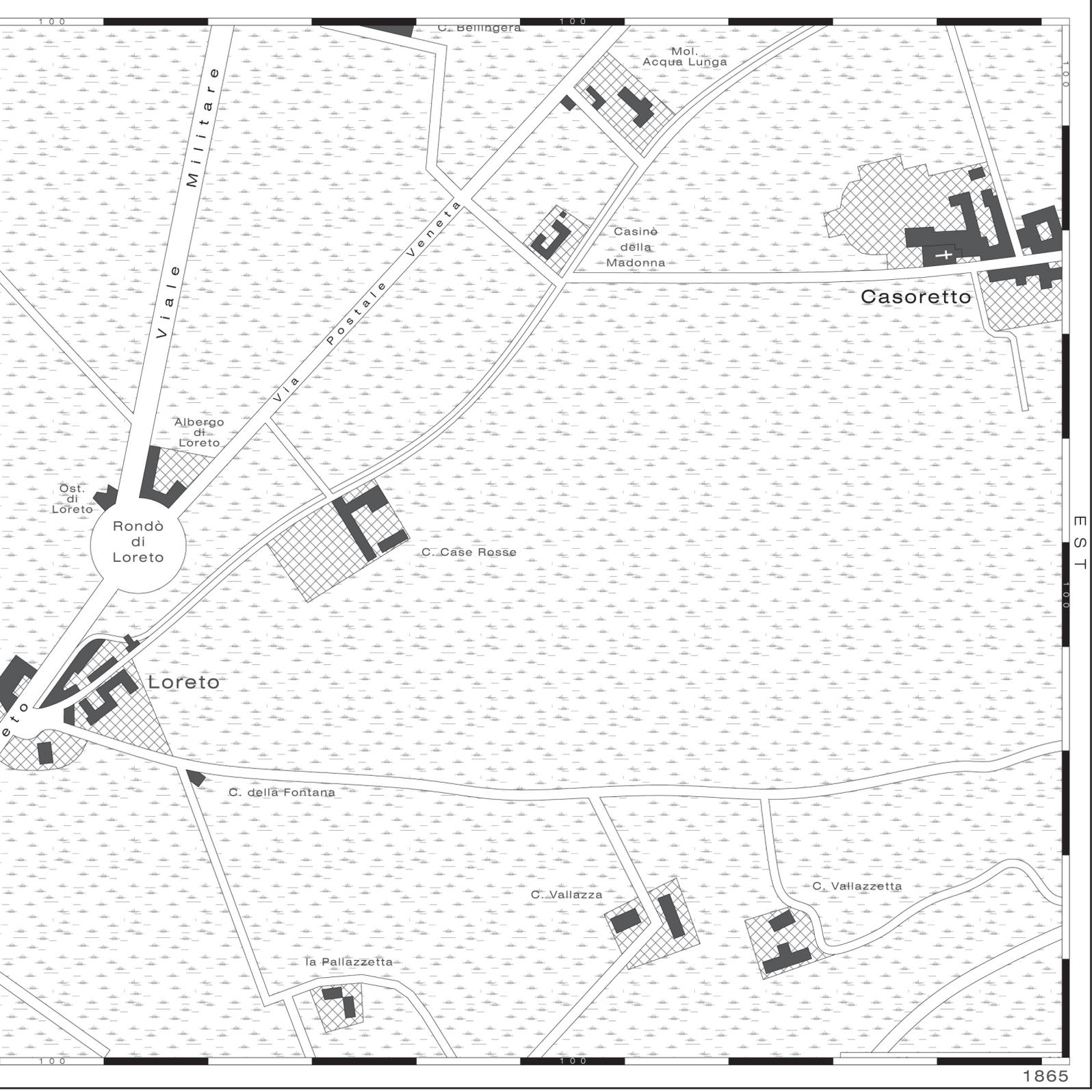
100

100

100

100

100



C. Bemngera

Mol. Acqua Lunga

Casinò della Madonna

Casoretto

Viale Militare

Via Postale Veneta

Albergo di Loreto

Ost. di Loreto

Rondò di Loreto

C. Case Rosse

Loreto

C. della Fontana

C. Vallazza

C. Vallazetta

la Pallazzetta

E S T



NORD

C. de Bigli

Via Natale

Viale Brianza

Via Palestina

Via Gio Battista

Via Pergolese

Via Caiazzo

Piazza Andrea Doria

Via Settembrini

Via Vitruvio

Via Benedetto Marcello

Corso Buenos Aires

SUD

OVEST

100

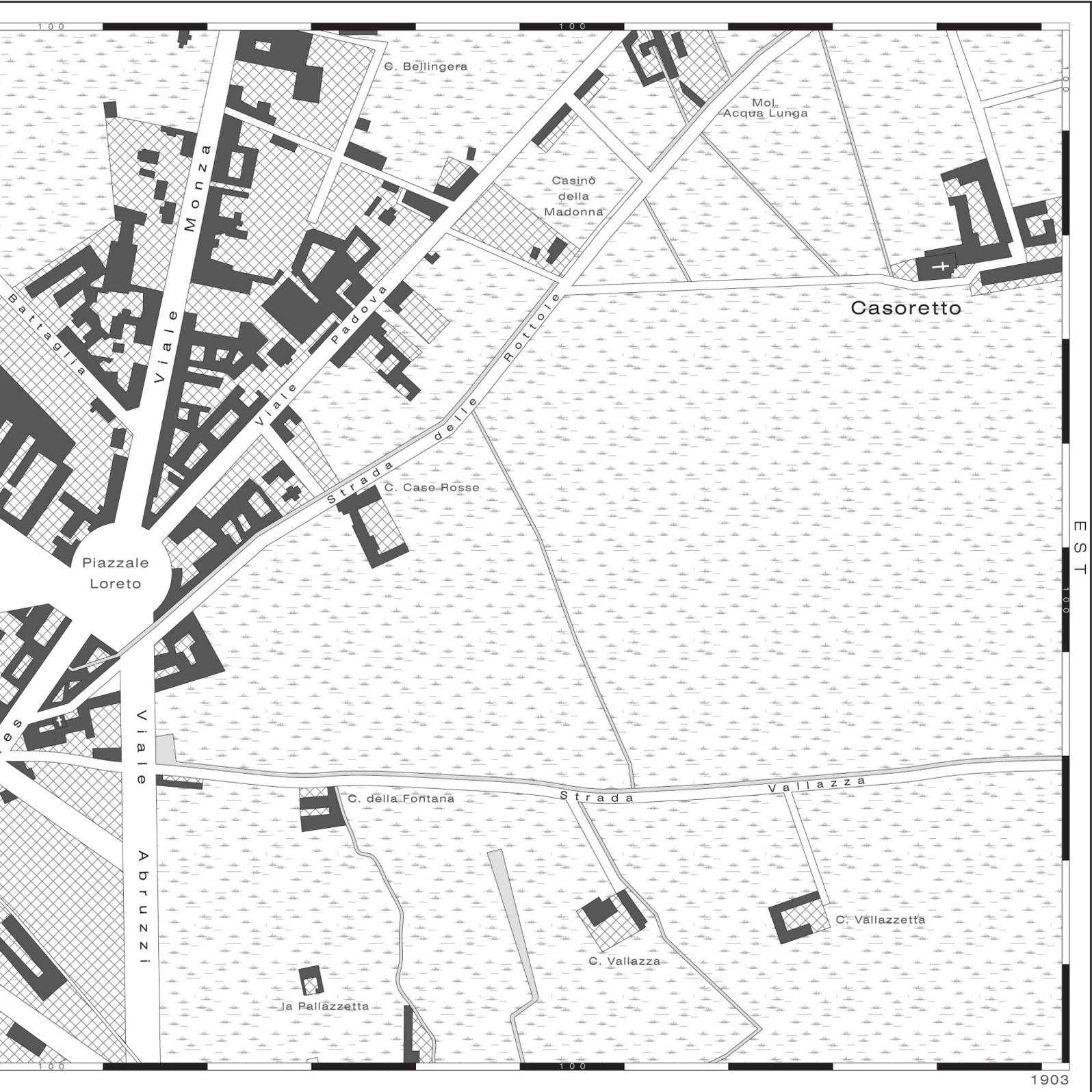
100

100

100

100

100



C. Bellingera

Mol.
Acqua Lunga

Casinò
della
Madonna

Casoretto

Piazzale
Loreto

C. Case-Rosse

C. della Fontana

Strada

Vallazza

C. Vallazzetta

C. Vallazza

la Pallazzetta

Viale
Monza

Viale
Padova

Strada
delle
Rottoie

Viale
Abruzzi

EST



Stazione Centrale

Piazza Andrea Doria

Via Caiazzo

Via Settembrini

Via Vitruvio

Via Benedetto Marcello

Via pergolesi

Via Andrea Doria

Via Brianza

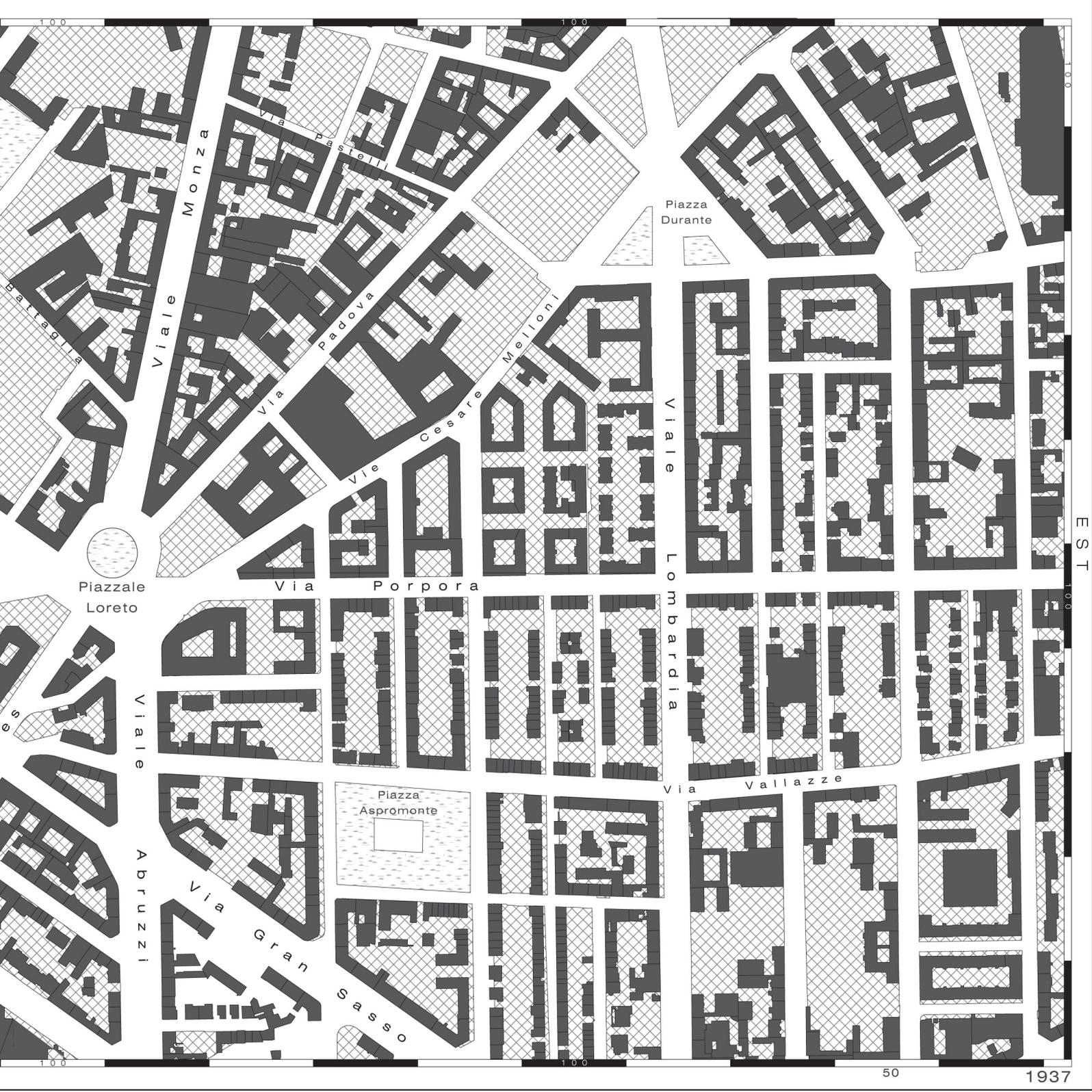
Via palestrina

Via Settembrini

Via Natta

Via Buenos Aires

Corso

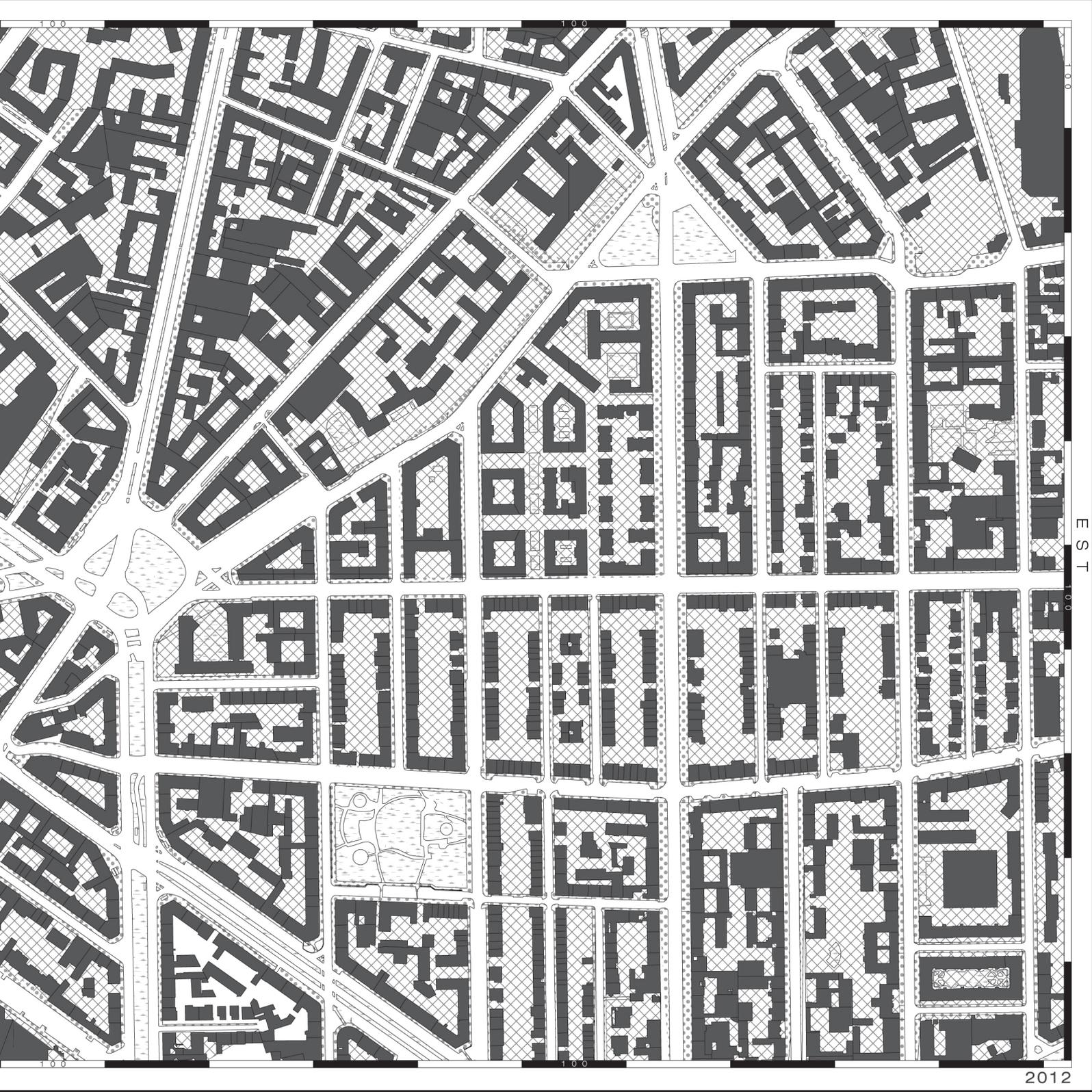


N O R D

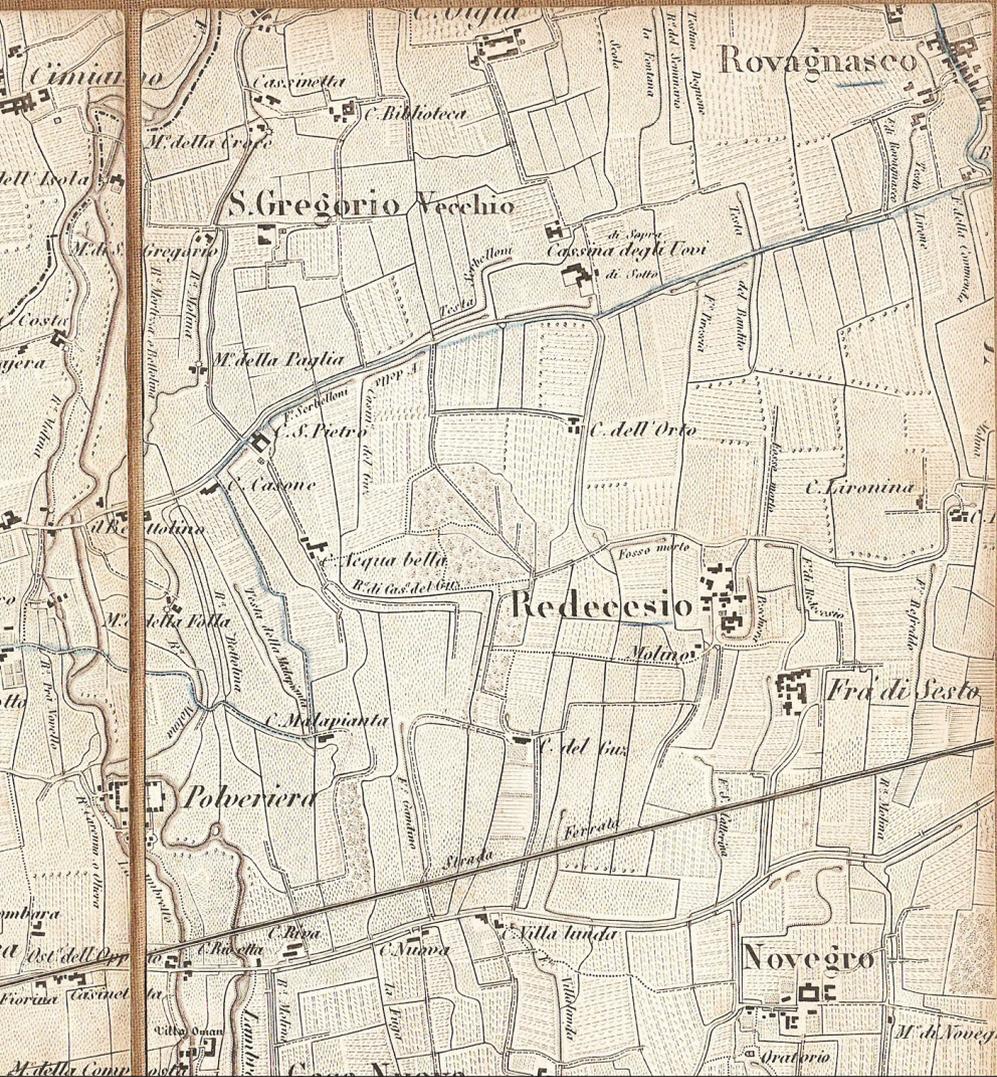
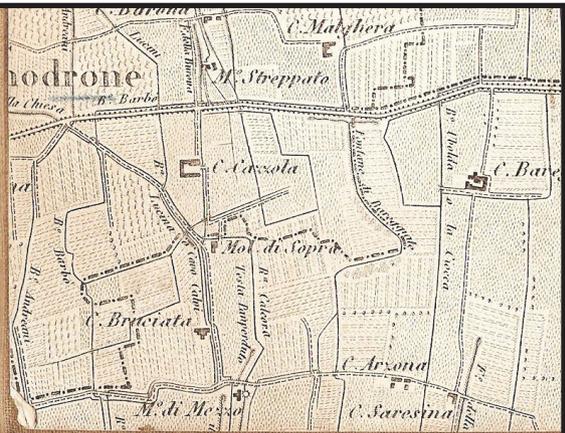
O V E S T

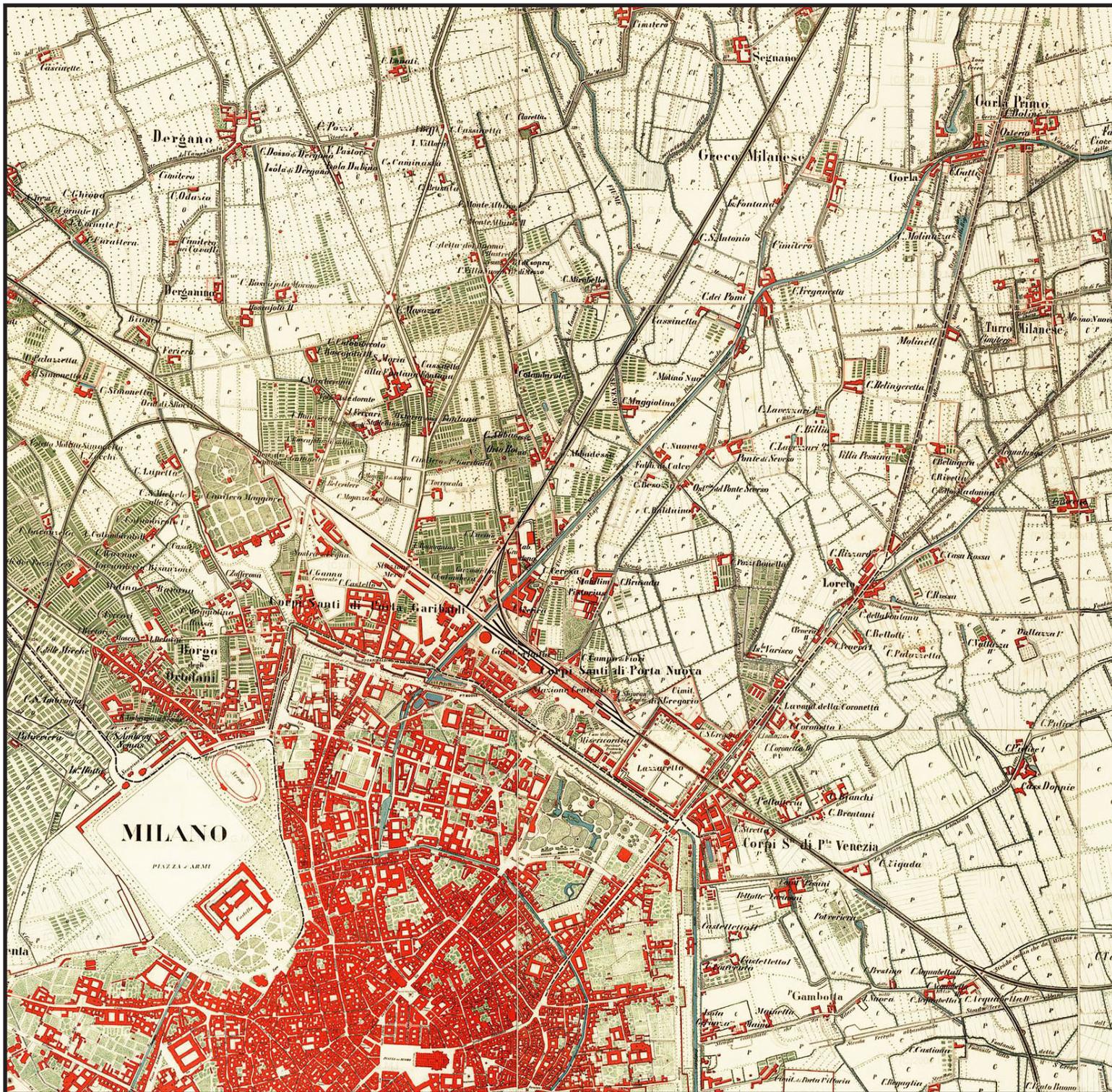


S U D

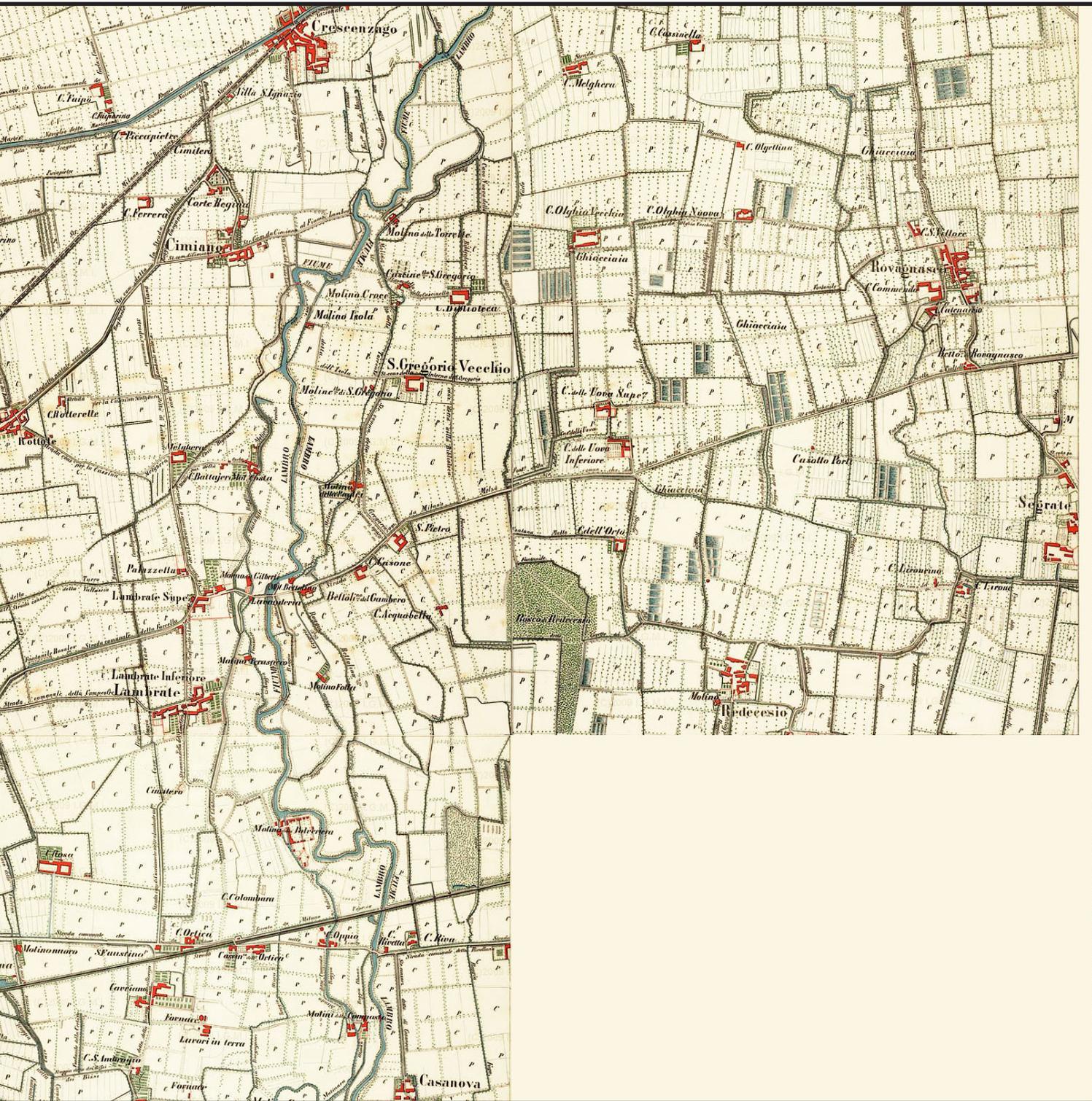


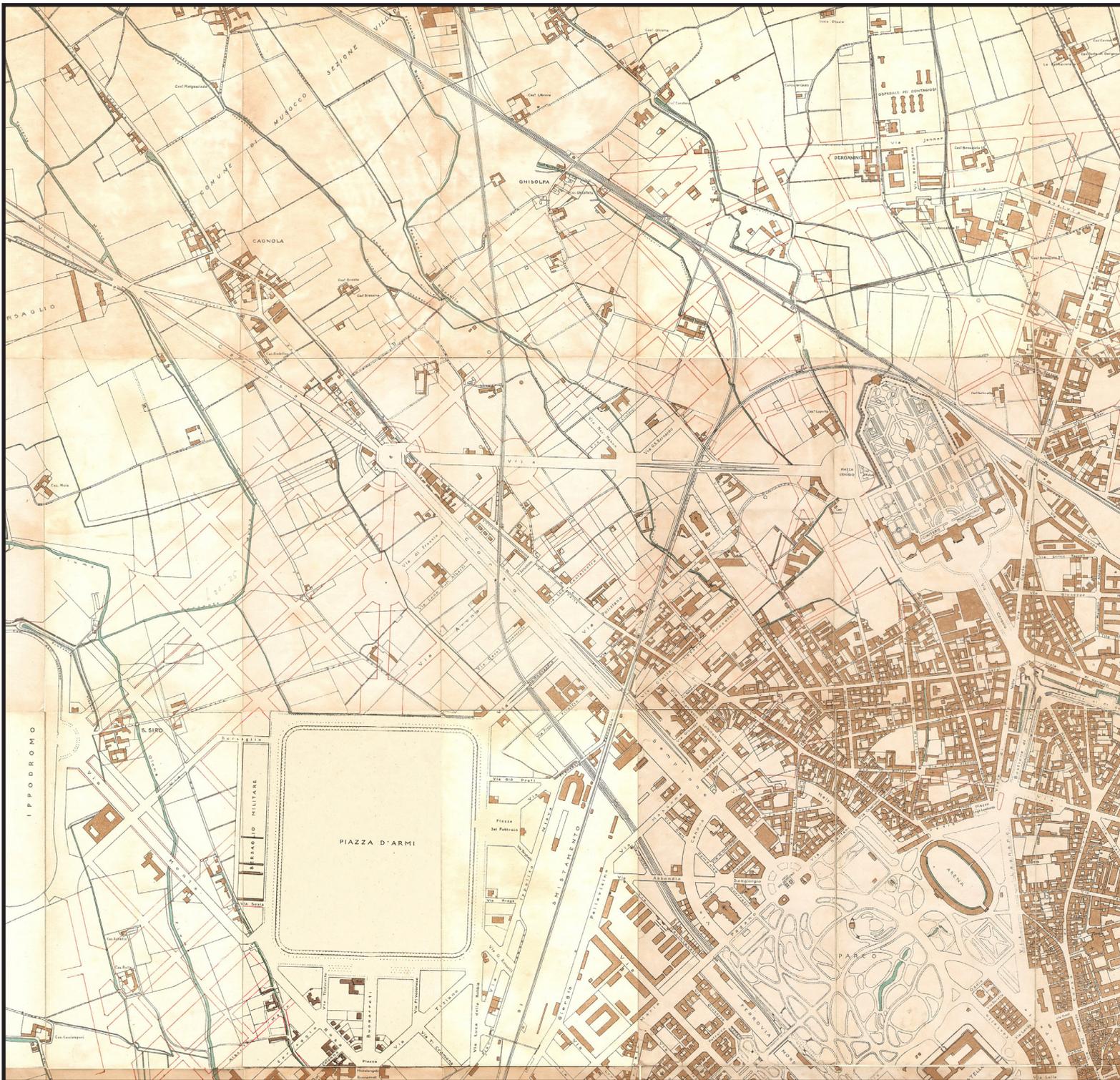
EST



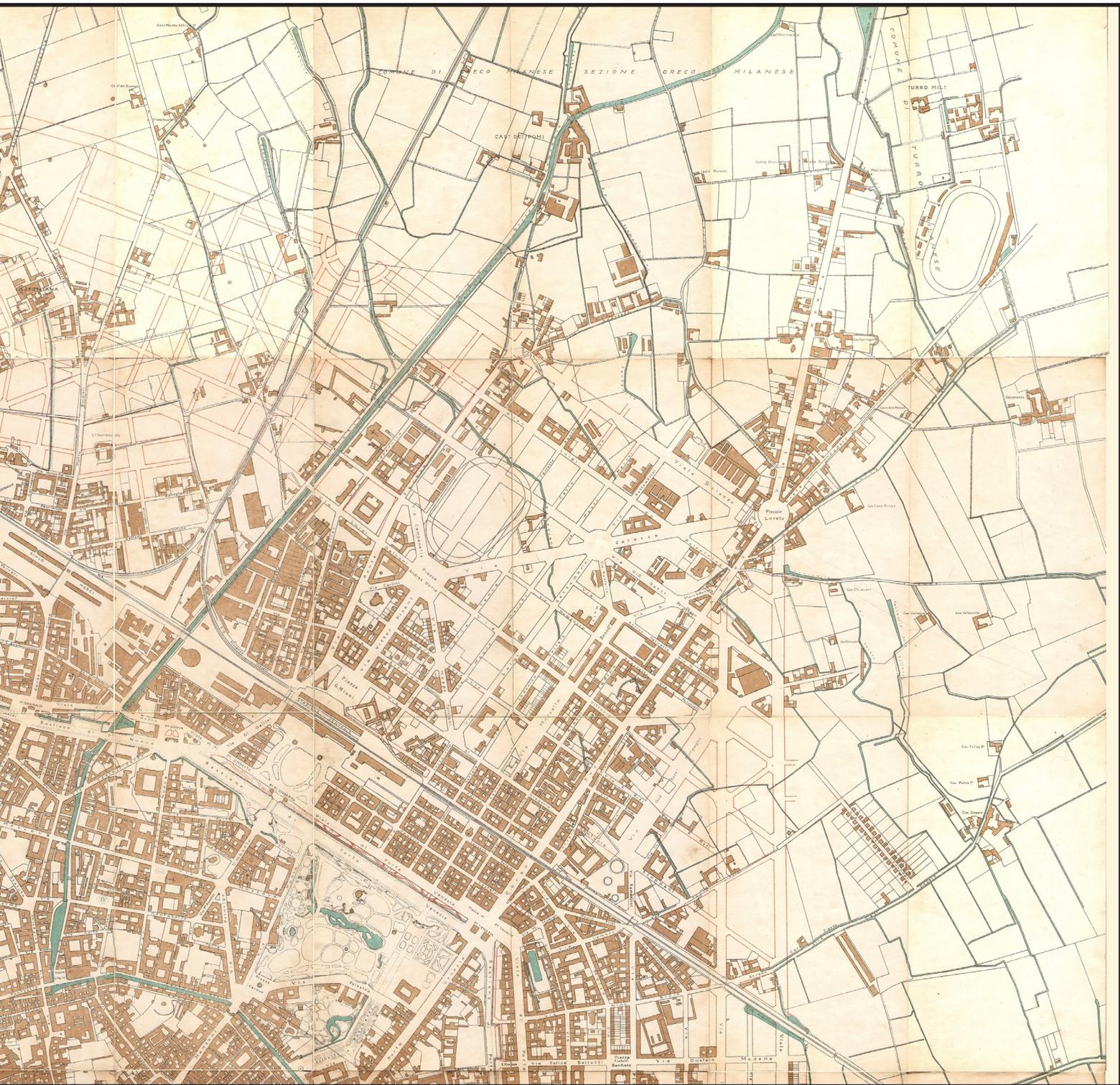


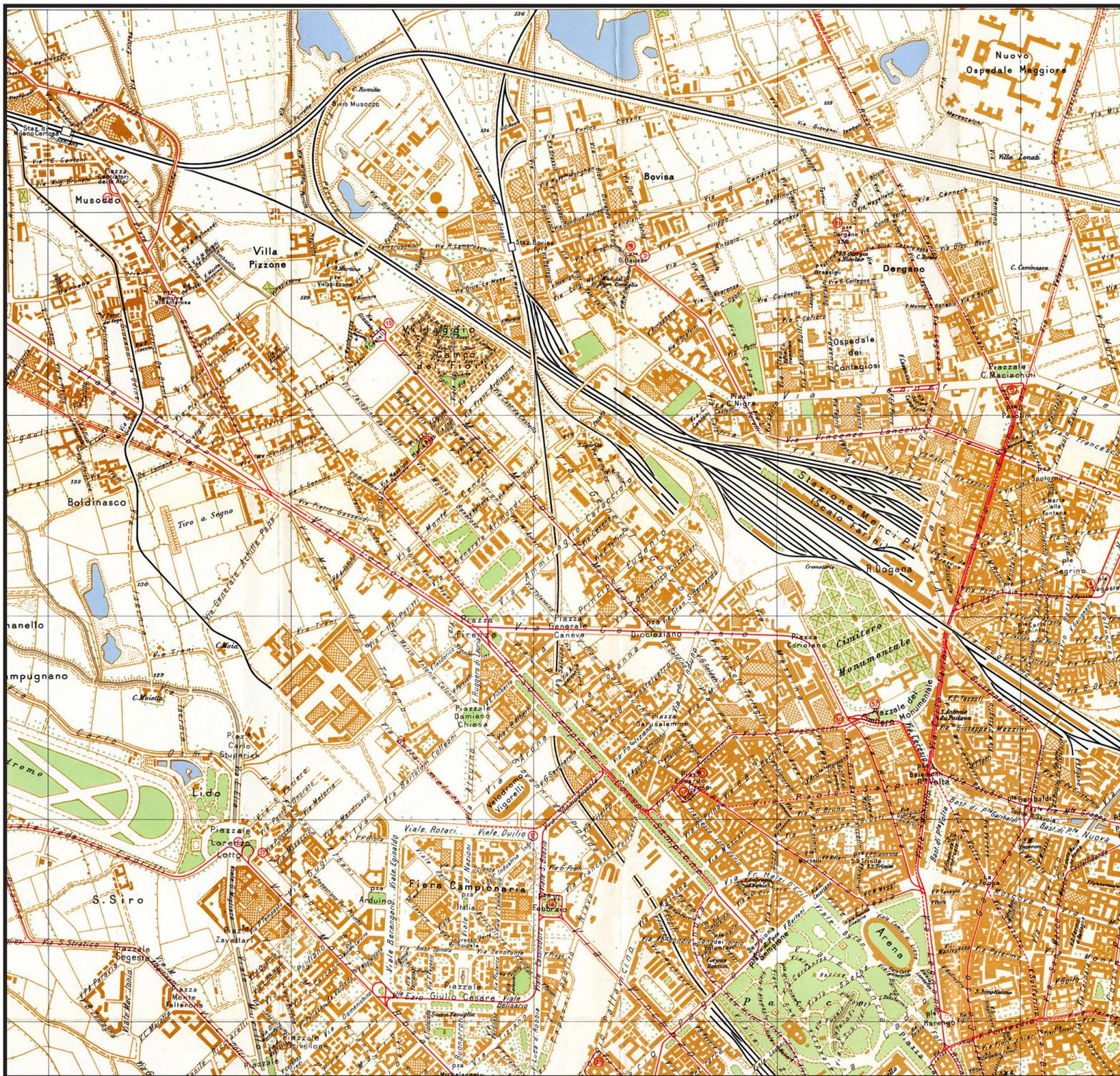
Estratto della Carta manovra di Milano, 1878.



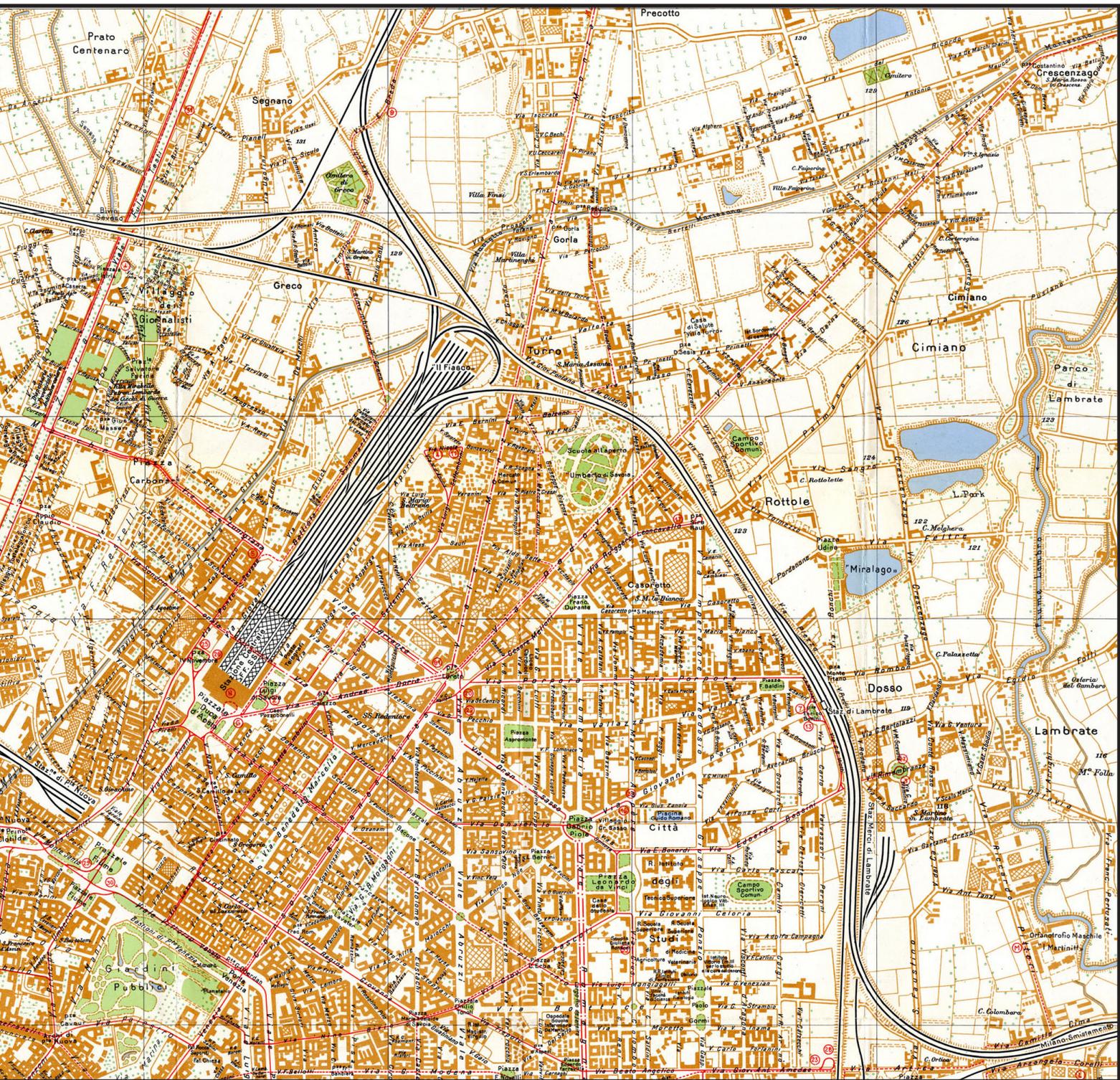


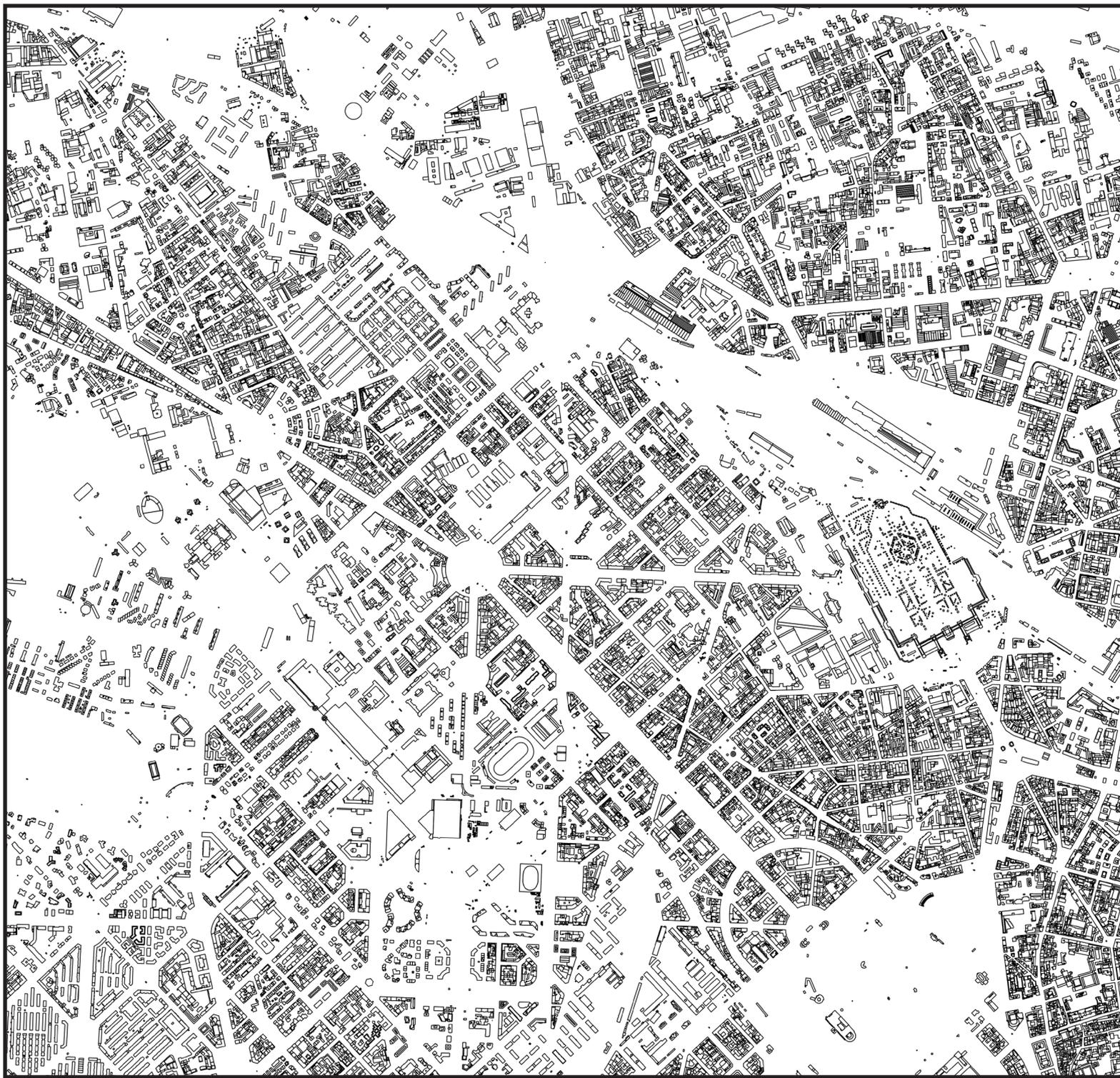
Estratto della carta di Milano con l'indicazione dei piani di ampliamento e regolatori esecutivi



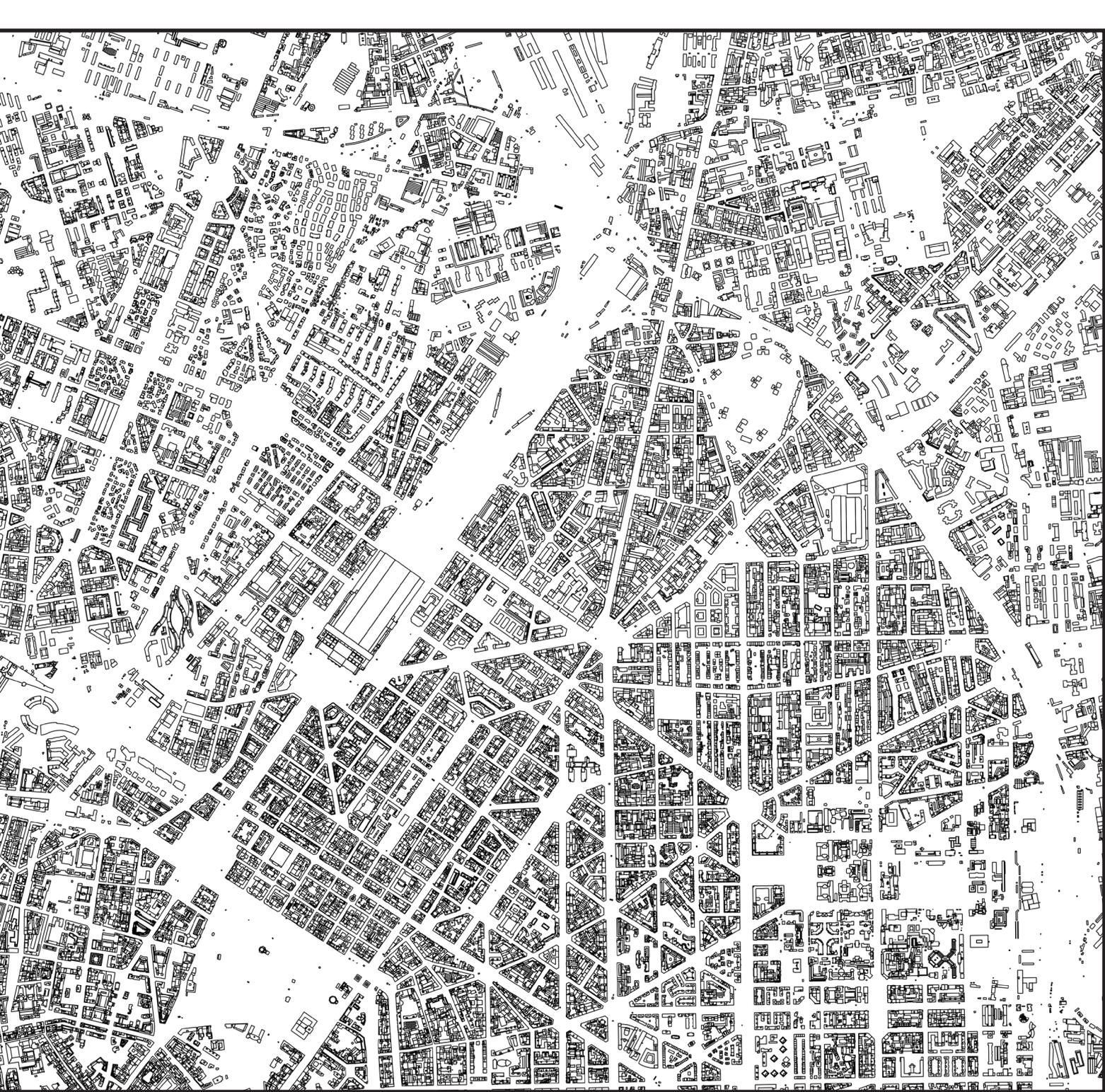


Estratto della mappa di Milano, 1937.





Estratto della mappa di Milano, 2012.





M I L A N O
2 0 3 0

2.1 MILANO 2030

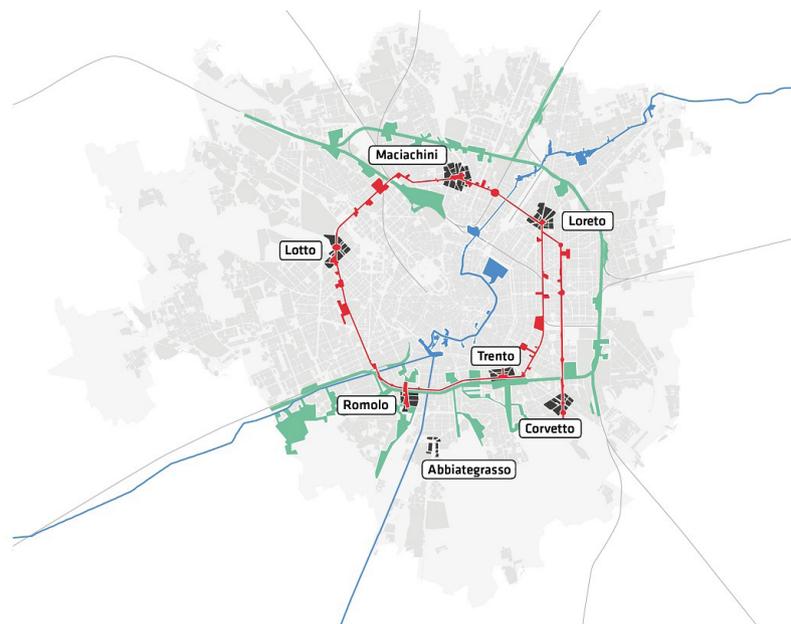
Piazzale Loreto è un organo vitale per Milano e, per compiere scelte progettuali coerenti con lo sviluppo della città, è opportuno comprendere le intenzioni e le visioni dell'attuale PGT.

Il 5 Febbraio 2020, il nuovo PGT "Milano 2030" entra ufficialmente in vigore sotto la giunta Sala. Il nome lascia intendere che si tratta di una visione su come le amministrazioni vorrebbero Milano 10 anni dopo.

I temi affrontati sono molti e questo paragrafo utilizzerà il documento di sintesi fornito dalle amministrazioni stesse per darne breve panoramica. Nei paragrafi successivi verranno approfonditi i temi strettamente condizionanti del concorso di Piazzale Loreto.

- 2 *Il Piano di Governo del Territorio di Milano, approvato dal Consiglio Comunale il 14 ottobre 2019, fissa gli obiettivi verso Milano 2030 in una fase di crescita della città sotto il profilo demografico (la città ha appena superato 1.400.000 abitanti), economico (crescita del 2% del reddito disponibile, con superamento dei dati pre-crisi), turistico (+10% di visitatori all'anno dopo Expo).*

La Milano di oggi ha una visione chiara del suo futuro, al punto che tutte le infrastrutture previste per le Olimpiadi del 2026 sarebbero state realizzate anche in assenza dei Giochi, e negli anni ha aggiunto a quelli che sono storicamente gli asset fondamentali della sua economia un crescente ruolo del sistema universitario. Questa fase di crescita è destinata a prolungarsi anche in



1 pgt.comune.milano.it/sites/default/files/allegati%20home/SintesiPGT_Milano2030.pdf

vista delle Olimpiadi del 2026, tuttavia si è deciso di aggiornare norme e regole al fine di rendere la crescita più equa, diffusa e sostenibile. I tre punti su cui il piano innova fortemente la visione della città, anche in un'ottica metropolitana, sono quindi:

- *Ambiente e cambiamenti climatici*
- *Periferie e quartieri*
- *Diritto alla casa e affitti calmierati*

MILANO 2030

è una metropoli che fa spazio all'ambiente, una città di nodi, che produce conoscenza, innovazione e inclusione, una città a misura d'uomo, una città di nuova generazione.

Il PGT applica 9 differenti strategie, delle quali in 3 diverse Piazzale Loreto è protagonista.



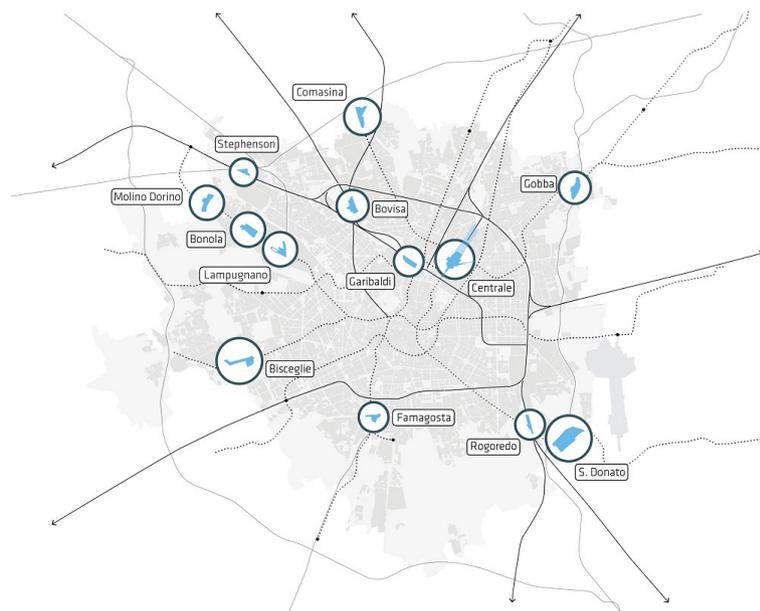
2.2 STRATEGIA 1

Connettere luoghi e persone. I nodi come piattaforme di sviluppo.

Questo punto pone particolare attenzione sulla mobilità sostenibile, della quale la quasi totalità dei milanesi dovrà usufruire nel 2030. Questo obiettivo è uno tra i più ambiziosi del PGT e Piazzale Loreto è uno dei tasselli nevralgici che lo compongono. Infatti, la strategia evidenzia di come debbano essere potenziate non solo la rete dei trasporti pubblici ma, soprattutto, le stazioni di interscambio, filtro cruciale fra le varie tipologie di trasporto sostenibile.

1 *Si prevede la rigenerazione dei principali nodi di interscambio tra l'area metropolitana e il centro urbano, che dovranno evolversi da spazi prettamente monofunzionali, non privi di aspetti di degrado fisico e sociale, in luoghi nevralgici in cui affermare condizioni di urbanità, integrando funzioni di pregio, anche attraverso forme di riuso e densificazione, e coniugando efficienza dei sistemi intermodali e della logistica urbana con la qualità dello spazio urbano e la permeabilità pedonale anche con la valorizzazione in superficie delle stazioni ferroviarie e metropolitane, in un progetto integrato di spazio pubblico.*

Nello specifico caso di Piazzale Loreto si può anche osservare che l'asse Centrale-Loreto venga nominato "nodo di interscambio" come se lo spazio tra i due dovesse divenire un sistema omogeneo. Allo stato attuale questa connessione tra i due spazi è inesistente nonostante essi siano collegati in maniera diretta.



1 pgt.comune.milano.it/dpmilano-2030-visione-costruzione-strategie-spazi/strategie/connettere-luoghi-e-persone-i-nodi-come-piattaforme-di-sviluppo

2.2 STRATEGIA 5

Fare spazio all'ambiente. Progetti per suolo e acque.

Negli ultimi tempi, Milano e l'Italia in generale, soffrono particolarmente i cambiamenti climatici che si manifestano con perturbazioni particolarmente violente. L'impermeabilizzazione del suolo rende le città vulnerabili a esondazioni e allagamenti oltre che meno efficienti termicamente. Questa strategia vuole porre rimedio a questi problemi depavimentando aree non permeabili, piantumando e riaprendo bacini sotterranei, aumentandone la portata.

Nello specifico, le grandi opere previste riguardano l'apertura dei navigli e la creazione di un anello verde che metta in connessione i parchi di Milano. Per le zone più centrali, invece, si prevede una maggior connessione tra le aree verdi ed una loro crescita in numero e grandezza.

- 1 Questa scelta consentirà di individuare le Infrastrutture Verdi e Blu e di rafforzare le connessioni ecologiche tra le grandi dotazioni verdi di scala metropolitana, poco accessibili e in condizioni di trascuratezza, e la trama minuta e frammentata del verde urbano esistente nelle parti più centrali della città.*

Piazzale Loreto può diventare protagonista anche di questa strategia come nodo tra le aree verdi di Milano. In questo modo la rete dei parchi che il comune si propone di realizzare diverrebbe la spina dorsale della Milano 2030.

¹ pgt.comune.milano.it/dpmilano-2030-visione-costruzione-strategie-spazi/strategie/fare-spazio-allambiente-progetti-suolo-e-acque

2.2 STRATEGIA 8

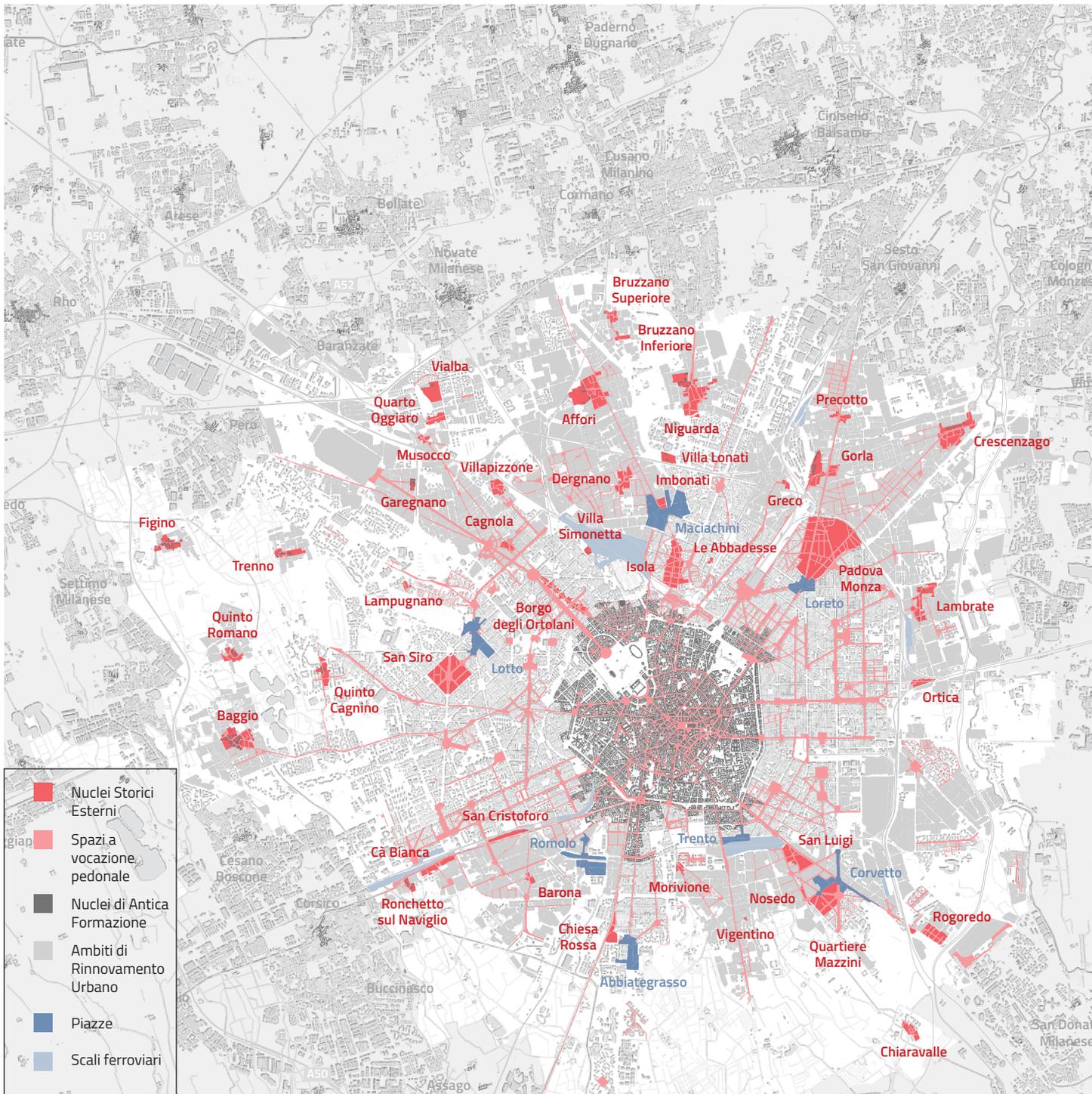
Riavvicinare i quartieri. Lo spazio pubblico come bene comune.

In questo punto si riprende un tema molto discusso negli ultimi tempi: i quartieri come nuclei d'identità locale e la città pedonale. Milano sposa l'idea di un tipo di città multicentrica in cui ogni quartiere rappresenta un nucleo autosufficiente ma strettamente interconnesso con gli altri. In questo modo si può creare una città da vivere a piedi che abbatta le emissioni dovute ai trasporti e riqualifichi le aree più trascurate. Piazzale Loreto divide 6 diversi quartieri con identità differenti che devono connettersi. Loreto da barriera deve diventare attrazione a percorribilità pedonale.

1

Con questo approccio il Piano pone lo spazio pubblico al centro della rigenerazione. La sua profonda e sostanziale riqualificazione è condizione fondante per il ripensamento di sette piazze – Loreto, Maciachini, Lotto, Romolo, Abbiategrasso, Trento e Corvetto. Si tratta di luoghi inconclusi, tra centro e quartieri periferici, punti di discontinuità della rete pedonale interamente dedicati all'automobile, in cui la qualità del progetto orientato ad incrementare la permeabilità e la percorribilità pedonale e ciclabile è condizione non eludibile per accedere a possibili interventi di densificazione, analogamente a quanto previsto per la rigenerazione dei nodi di interscambio.

1 pgt.comune.milano.it/dpmilano-2030-visione-costruzione-strategie-spazi/strategie/riavvicinare-i-quartieri-lo-spazio-pubblico-come-bene-comune

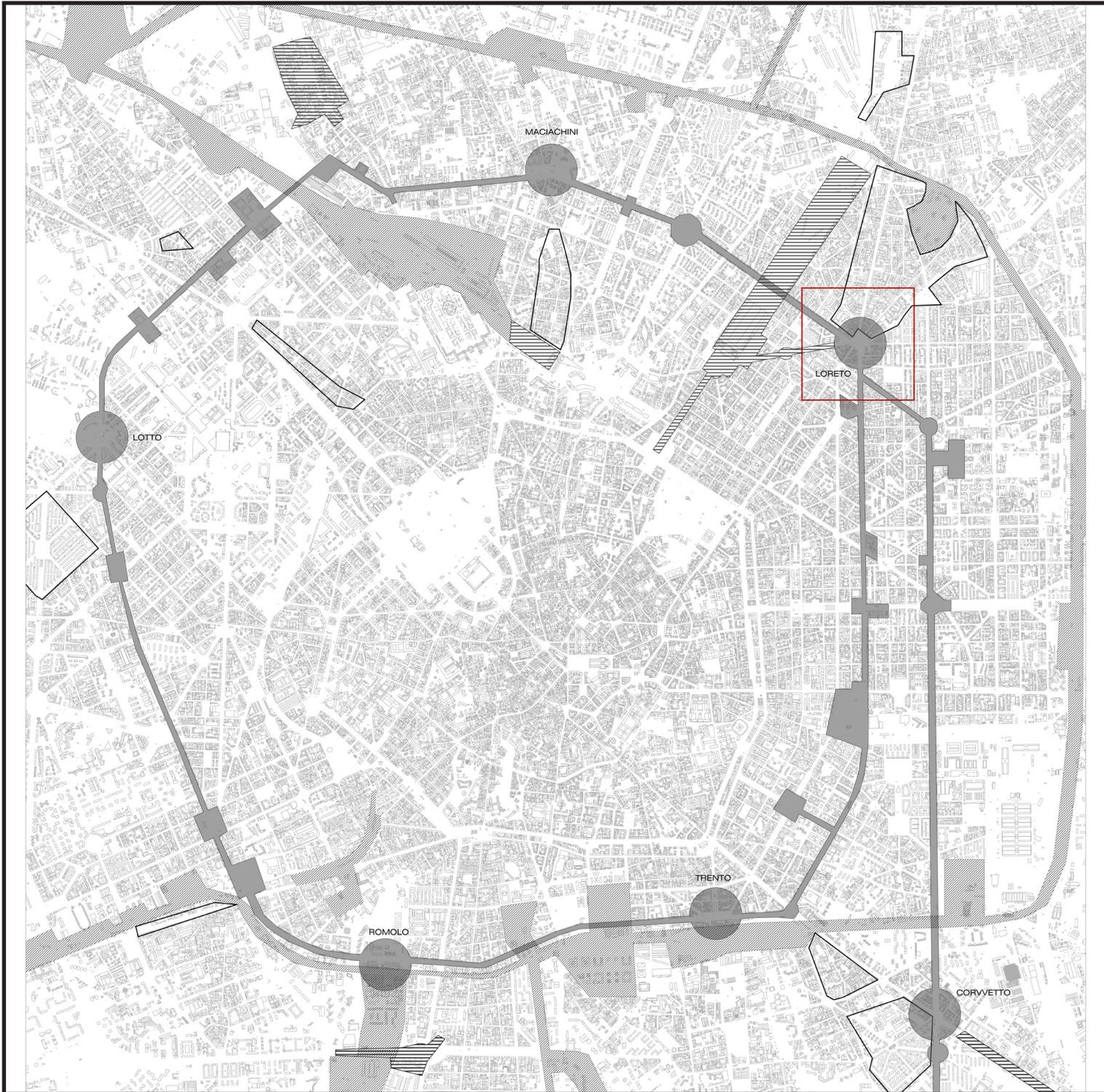


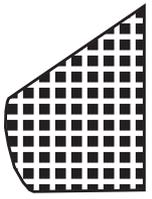
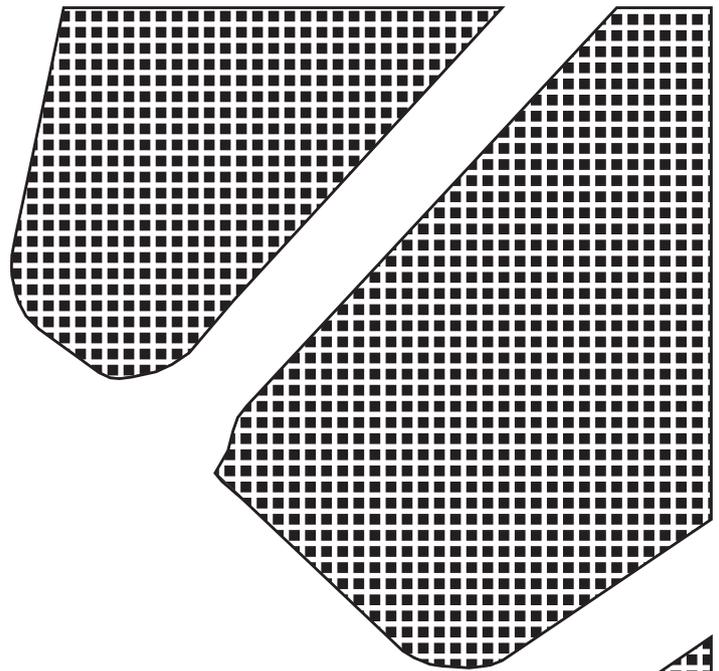
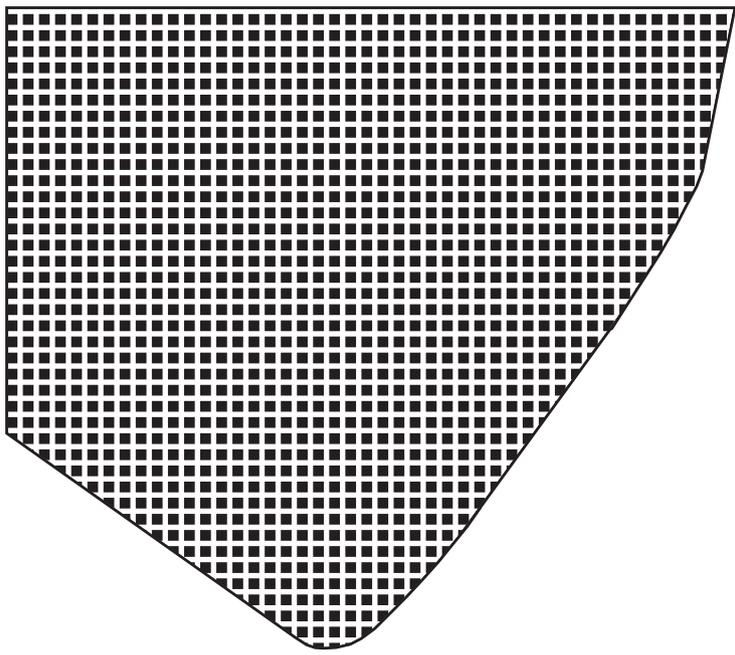
- Nuclei Storici Esterni
- Spazi a vocazione pedonale
- Nuclei di Antica Formazione
- Ambiti di Rinnovamento Urbano
- Piazze
- Scali ferroviari

MILANO 2030

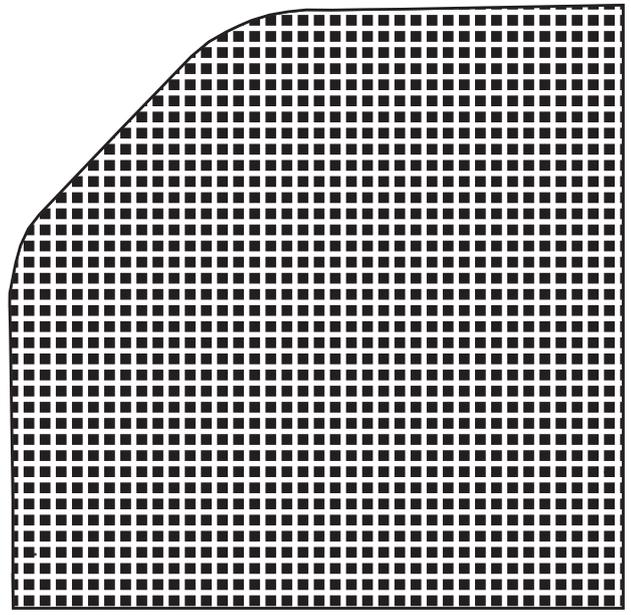
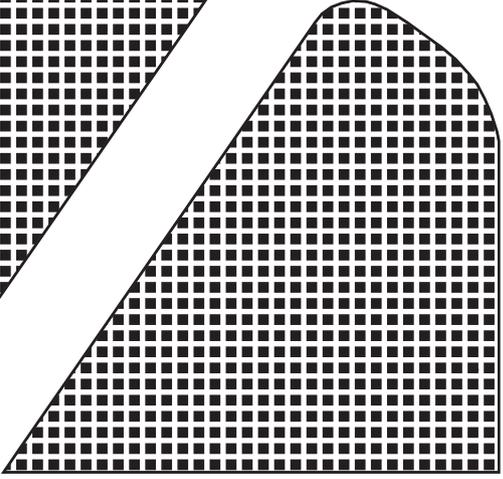
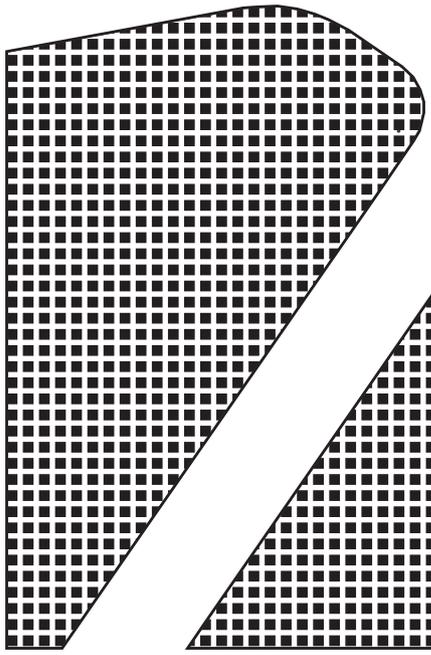
Mappa riassuntiva







A N A L I S I



3.1 LO SPAZIO DI MEZZO

Piazzale Loreto, di fatto, è diventato un non-luogo, uno spazio di mezzo tra diversi quartieri con identità differenti. I NIL (nuclei di identità locale) per questioni amministrative agglomerano diversi quartieri, talvolta anche con identità differenti. I NIL che compongono Piazzale Loreto sono in realtà 3:

10 | Stazione Centrale - Ponte Seveso

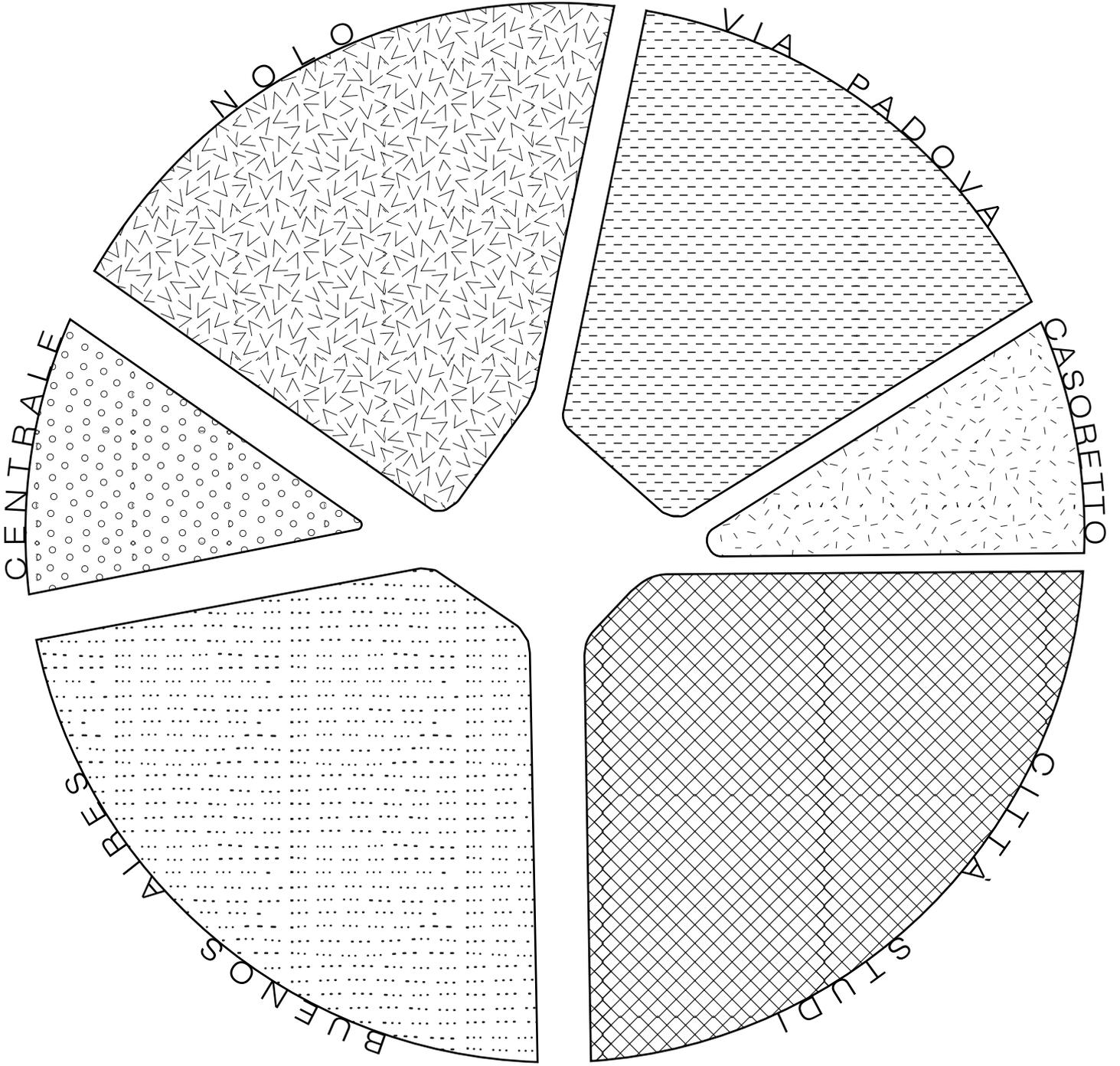
20 | Buenos Aires - Porta Venezia - Porta Monforte

21 | Loreto - Casoretto - NoLo

Via Padova non è stata contata nel NIL 21 per una volontà di redenzione e riqualificazione di quella specifica area, ma per ora la sua identità rimane differente da quella di NoLo e Casoretto pur miscelandosi tra le due. Questa azione di consapevolezza identitaria messa in pratica dal Comune di Milano ha sicuramente molti aspetti positivi, ma i confini non dovrebbero essere così netti come nel caso di Piazzale Loreto.

Questo non-luogo è diventato, anche volontariamente, uno spazio inospitale nel quale i suoi fruitori lo utilizzano solo per spostarsi da un quartiere ad un altro tramite le gallerie sotteranee che lo attraversano. Uno spazio meramente utilitaristico in cui la permanenza risulta sgradevole ai suoi utilizzatori. Per questo motivo ogni attività nelle sue gallerie finisce per fallire nonostante la mole di possibile utenza che ogni giorno vi si affolla.

Piazzale Loreto deve diventare uno spazio attrattivo in cui la permanenza venga incentivata. Una porta d'ingresso per tutti i quartieri che vi si affacciano e della quale andare orgogliosi.



3.2 MOBILITÀ

Piazzale Loreto è un grande incrocio nel quale confluiscono ben 8 diverse vie, 2 delle quali parte della circumvallazione, Viale Brianza e Viale Abruzzi.

Viale Monza è forse l'arteria più critica, collegamento diretto con Sesto San Giovanni e Monza, usata fin dall'800 da pendolari e lavoratori.

Via Andrea Doria è il più rapido collegamento con Via Palmanova, grande stradone in collegamento con la tangenziale.

Corso Buenos Aires è l'unico collegamento diretto con il centro storico di Milano, nel quale il traffico viene sempre più regolamentato. Importantissima via commerciale nella quale i pedoni superano di centinaia di volte il numero dei veicoli che la percorrono.

Diverse ciclabili sono state tracciate proprio quest'anno cercando modi per collegarle in questo complesso gomitolo di strade.

Il Comune di Milano ha ipotizzato una forte diminuzione del traffico veicolare a fronte di maggiori regolamentazioni ed agevolazioni per la soft-mobility e trasporti pubblici.

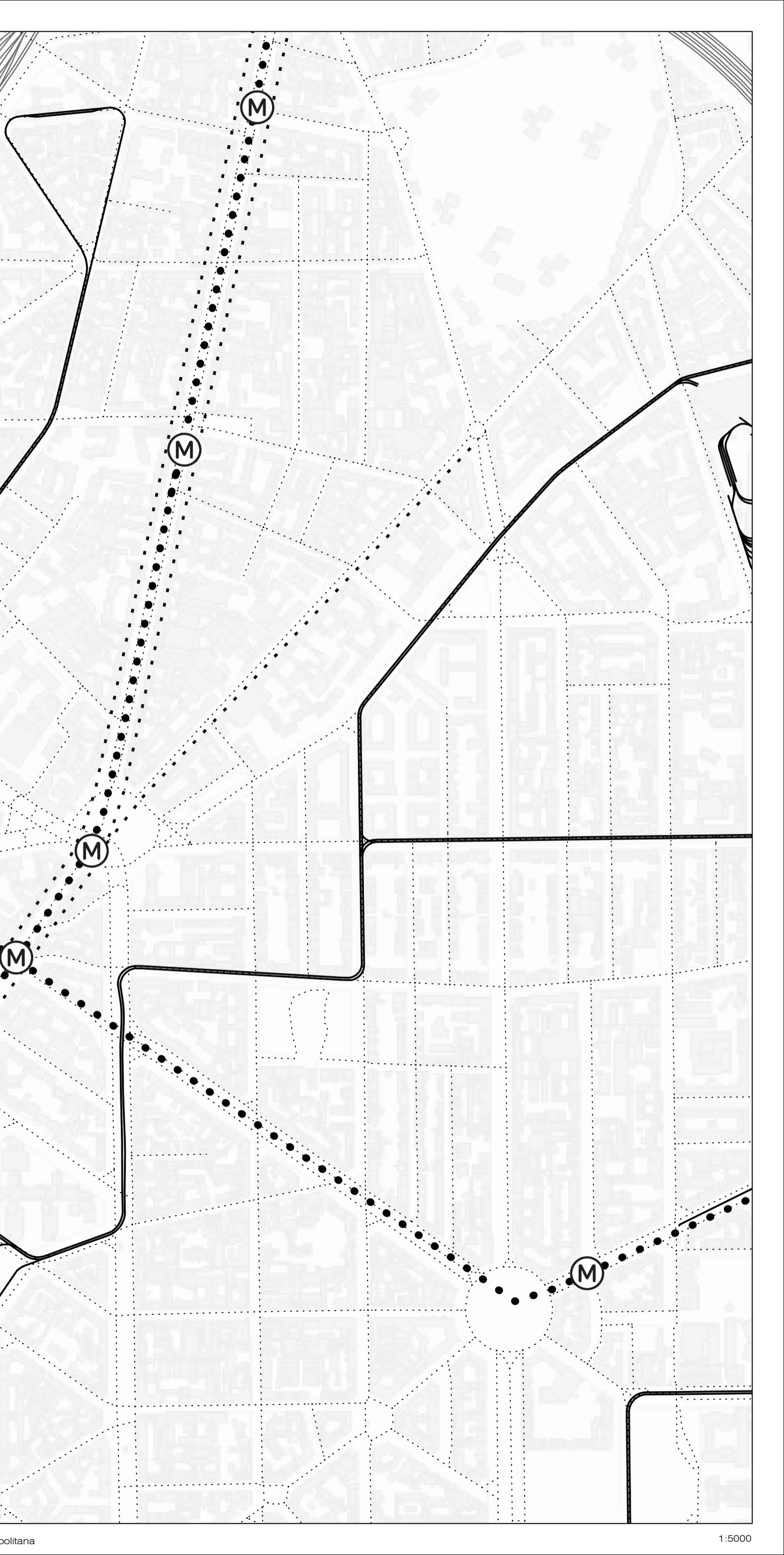
Un'alleggerimento di questo grosso intreccio è quindi possibile, ma Loreto è stato, è e sarà sempre uno spazio di grande traffico, sicuramente differente da quello attuale.



-----> Cycle Lanes

—————> Veicular Lanes

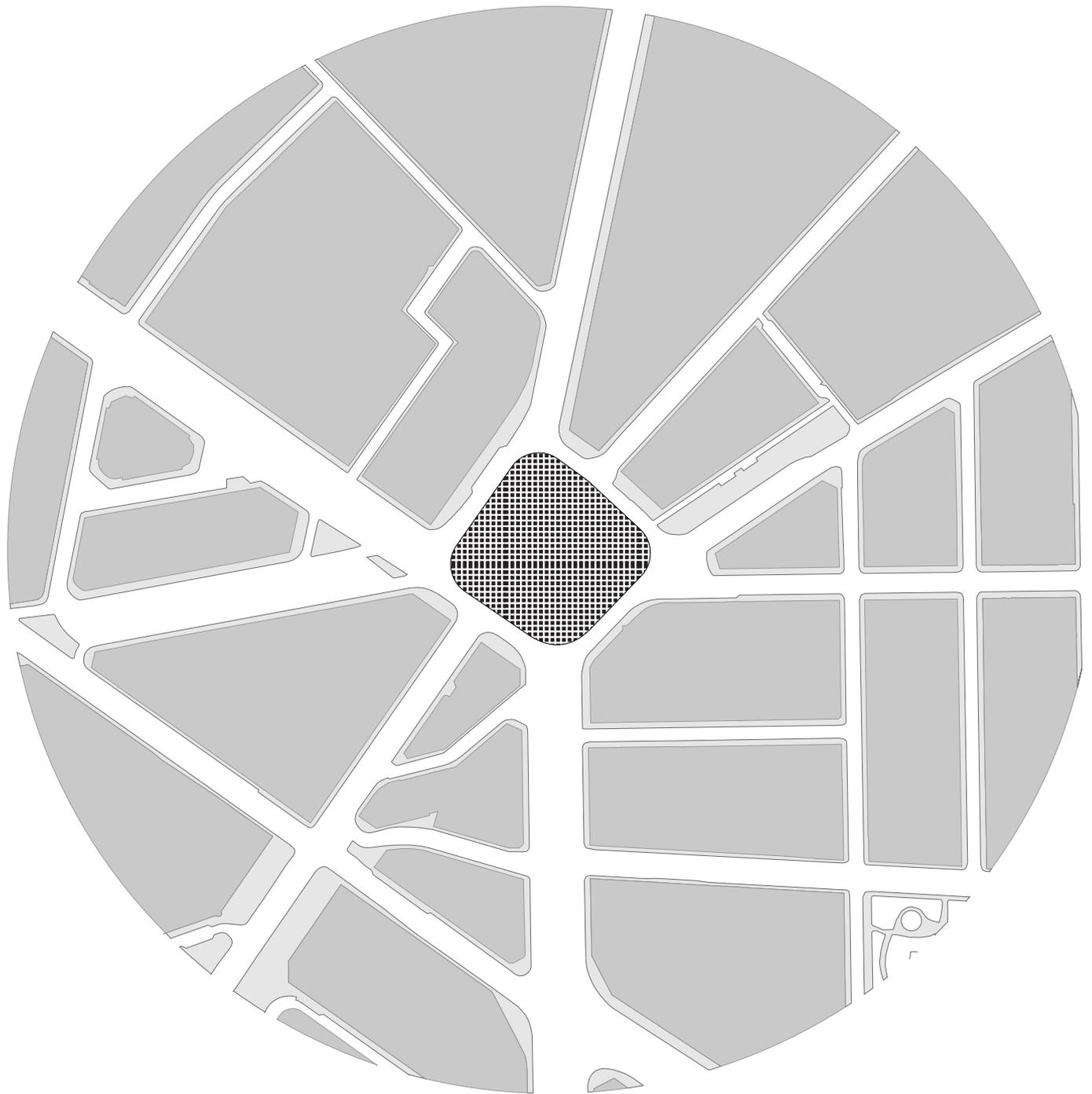




3.3 L'ISOLA

È stato detto che, nonostante l'intenzione di far riappropriare lo spazio agli abitanti ed ai pedoni, Piazzale Loreto rimarrà trafficato, per almeno un primo momento, da veicoli privati. Vi sarà certamente una diminuzione di questu'ultimi e quindi è comunque opportuno prevedere un alleggerimento dello spazio dedicato. Chi scrive, come molti che si sono cimentati nel ripensare il piazzale, ipotizza che si possa far a meno dei due flussi che lo attraversano centralmente, organizzando il traffico come in una grande rotonda.

Partendo da questo presupposto, si può tracciare uno spazio "vuoto". L'isola ha forma quadriforme con un'ampiezza di circa 70 m per lato.

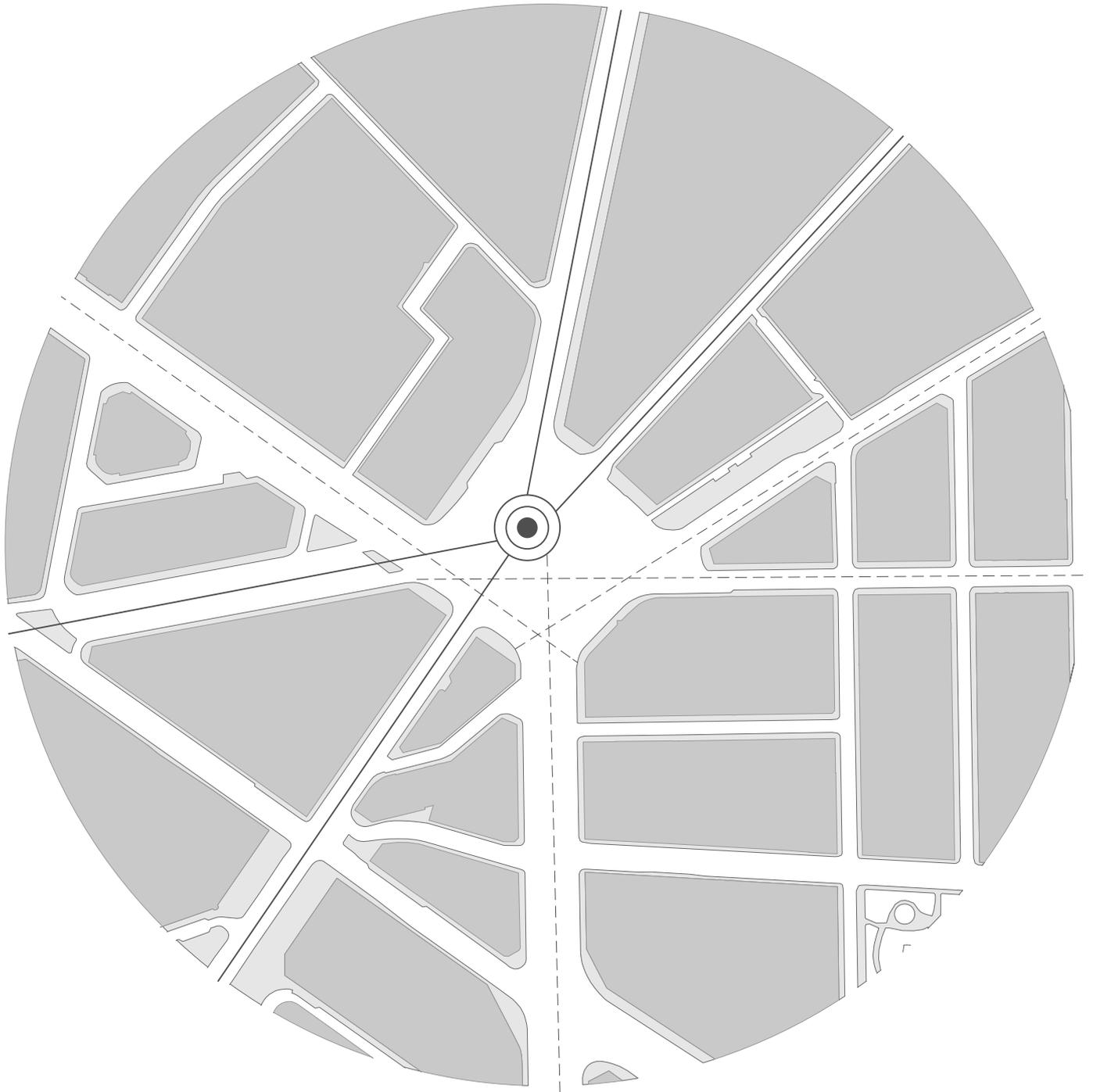


3.4 IL VERO CENTRO

Guardando alla storia di Piazzale Loreto e a come esso sia cambiato nel tempo, si può individuare il centro storico della piazza. Seppur il centro geometrico risulta chiaramente spostato rispetto ad esso, la percezione della centralità della piazza si ottiene solo nel centro storico. Questa percezione la si ha più schematicamente osservando i flussi e le direttrici, dove è chiaro come le strade “matri” abbiano stabilito il centro della piazza e le strade conseguentemente edificate vi ci siano confluite. Bisogna infatti ricordare che la strada madre è stata la Via Postale Veneta, oggi distinta tra Corso Buenos Aires e Via Padova, ed il piazzale si è formato dopo la costruzione del Viale Militare, oggi Viale Monza. In questo incrocio si instaura il vero centro della Piazza.

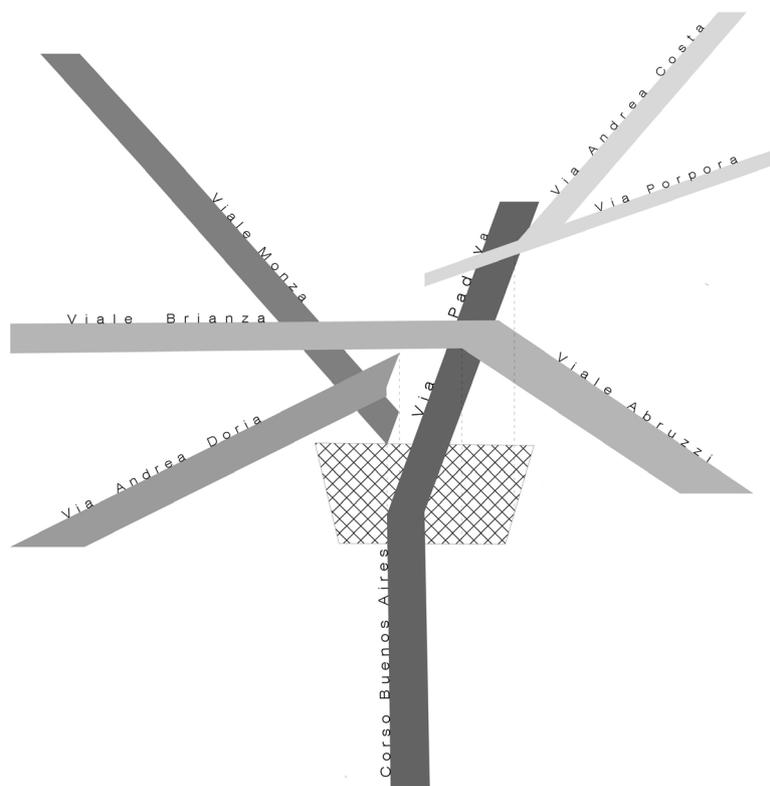
La questione del vero centro non è solo un fattore di rilevanza storica ma soprattutto di percezione visiva. Dal vero centro, infatti, si ha una rara vista aperta del centro storico di Milano con la Torre Velasca come protagonista. Guardando Viale Monza e Via Padova si hanno altre due cornici con Il Monte Resegone e le Alpi Orobie come soggetti. In direzione Via Andrea Doria si può osservare il grattacielo Pirelli e la Stazione Centrale, con una vista meno simmetrica delle precedenti ma comunque attrattiva per una città metropolitana come Milano.

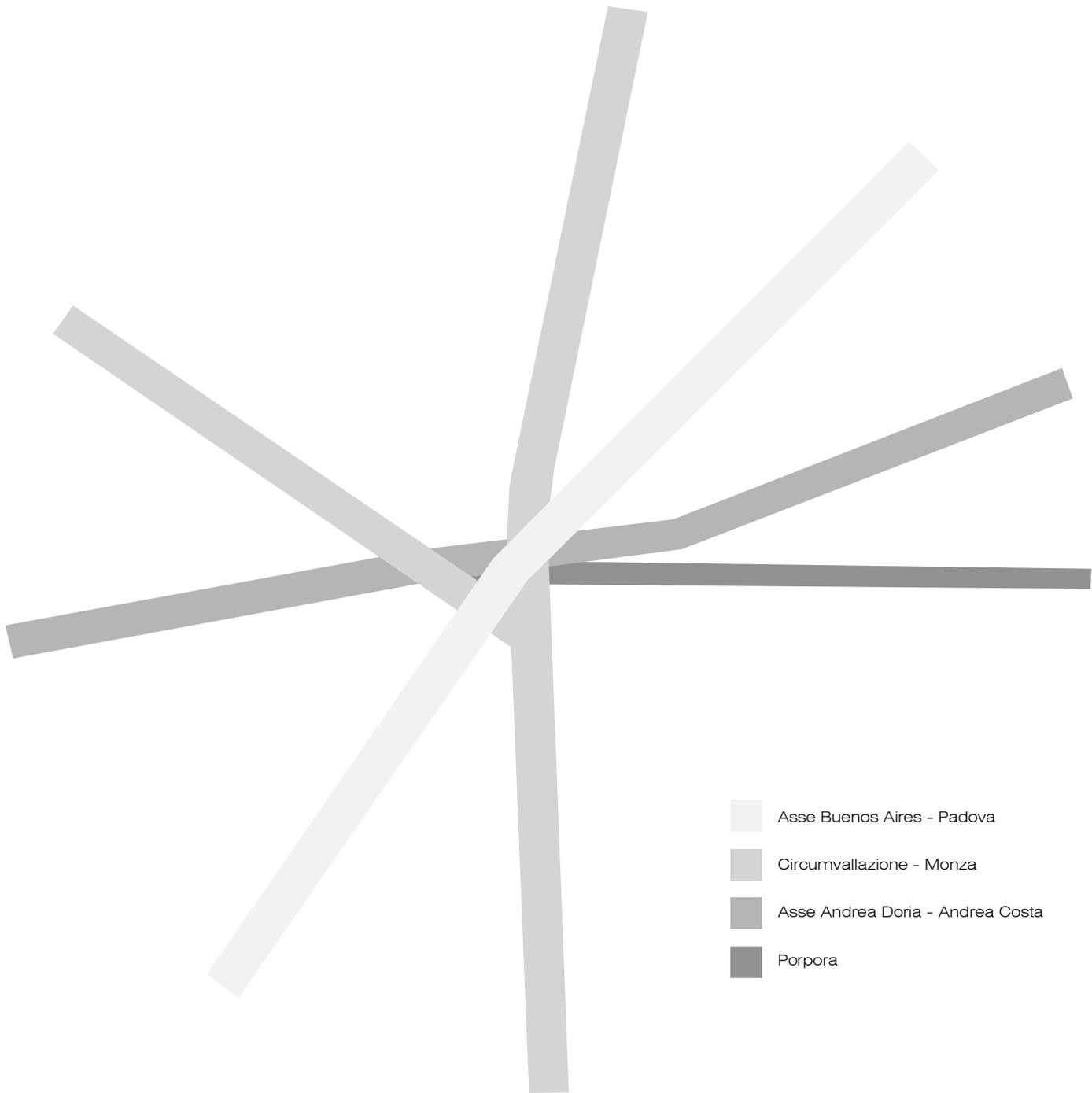
I Milanesi, costretti a passeggiare nel sottosuolo, hanno dimenticato queste viste e se il progetto si preoccupa di ridare vita allo spazio pubblico dovrà anche farsi carico di utilizzarle e valorizzarle.



3.5 LA GERARCHIA DELLE STRADE

Nel primo capitolo è stato descritto il processo che ha portato alla creazione di Piazzale Loreto partendo dalla Via Postale Veneta come base. Non si sanno di preciso le origini di questa via ma sappiamo che in epoca romana esisteva una porta che accoglieva i flussi provenienti da quella direzione. L'ipotesi più assodata è quindi che la Via Postale Veneta potesse essere nata come cardo romano 2000 anni fa. Oggi sappiamo che altre 5 vie si sono sovrapposte alla Via Postale Veneta ma essa rimane d'importanza imprescindibile rispetto alle altre. Oggi è scomposta in Corso Buenos Aires e Via Padova, le quali vengono interessate da un transito pedonale particolarmente prospero. Esse compongono un raggio che penetra Milano fino al centro reso ancor più agevolato dalla linea rossa MM1 che l'accompagna da Loreto a San Babila. Entrambe le vie hanno una vocazione commerciale resa prospera dai flussi pedonali. Oggi abbiamo smesso di pensare a queste due vie come ad un'unico organismo per colpa della barriera che Piazzale Loreto rappresenta. Ricostituire questo cardo romano potrebbe finalmente unire la Via Padova della periferia costellata da alimentari 24h ed attività fatiscenti con il Corso Buenos Aires dei grandi negozi, meta di turisti e milanesi abbattendo questa tanto marcata barriera culturale.





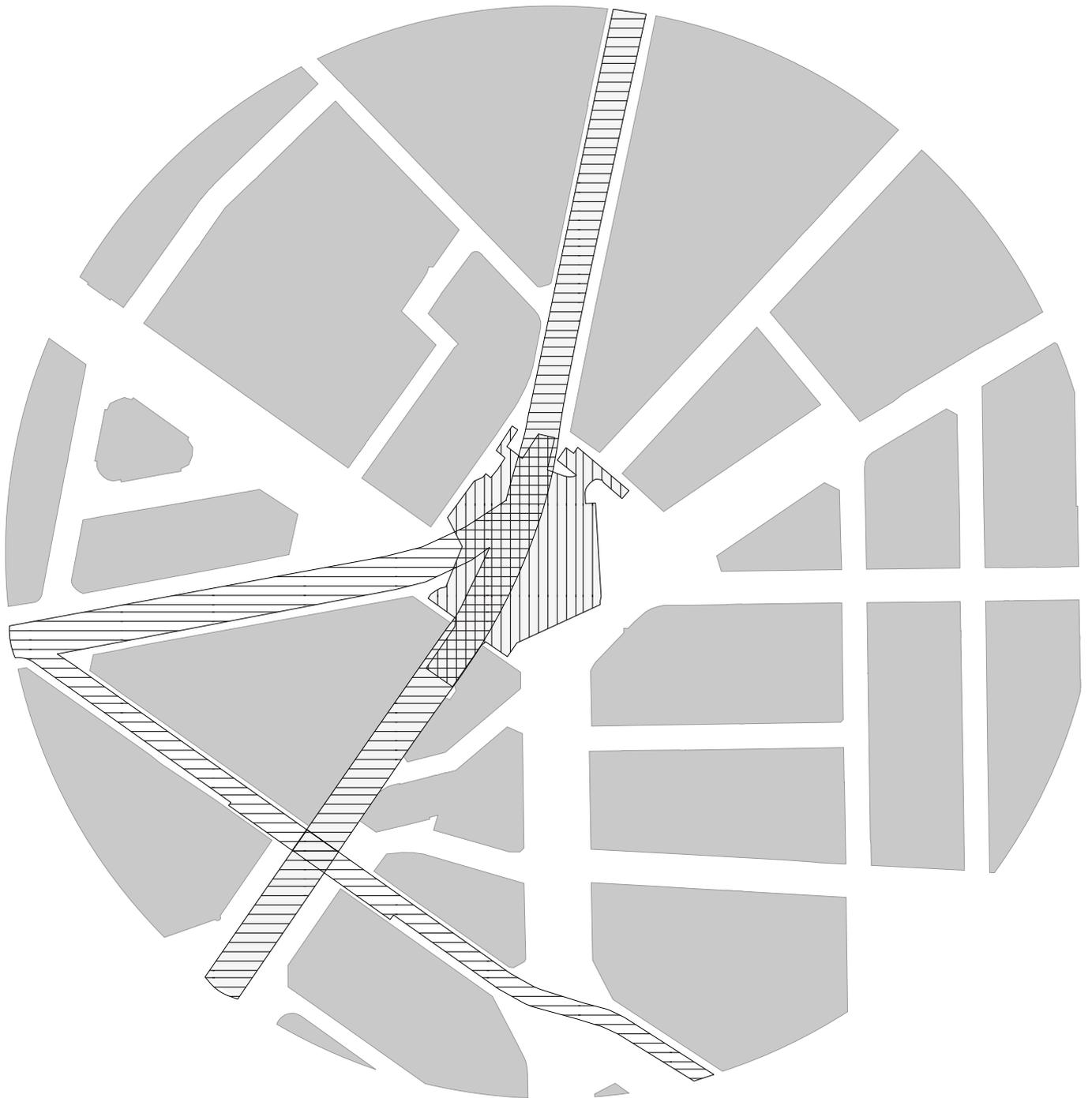
- Asse Buenos Aires - Padova
- Circumvallazione - Monza
- Asse Andrea Doria - Andrea Costa
- Porpora

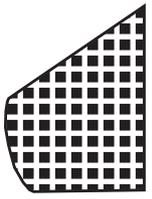
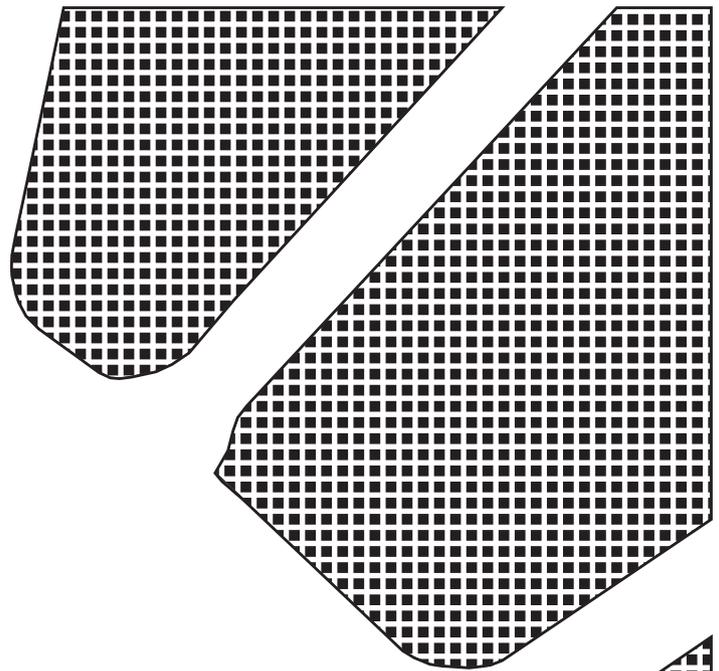
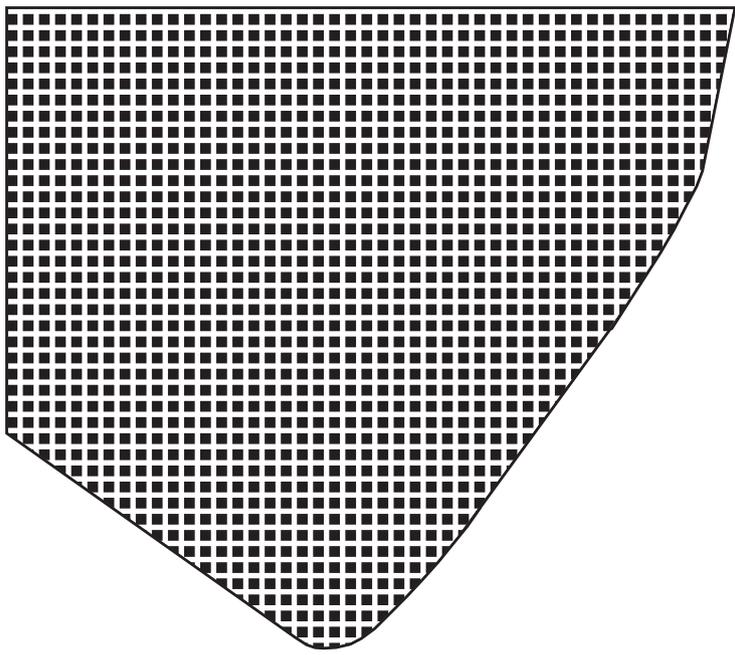
3.6 SOTTOSUOLO

Nel dopoguerra, in Piazzale Loreto, è stato fatto un grosso investimento sul sottosuolo. Il periodo della ricostruzione ha messo in luce le potenzialità delle nuove tecniche costruttive e si è cominciato a pensare come creare e vivere spazi che poco prima erano impensabili.

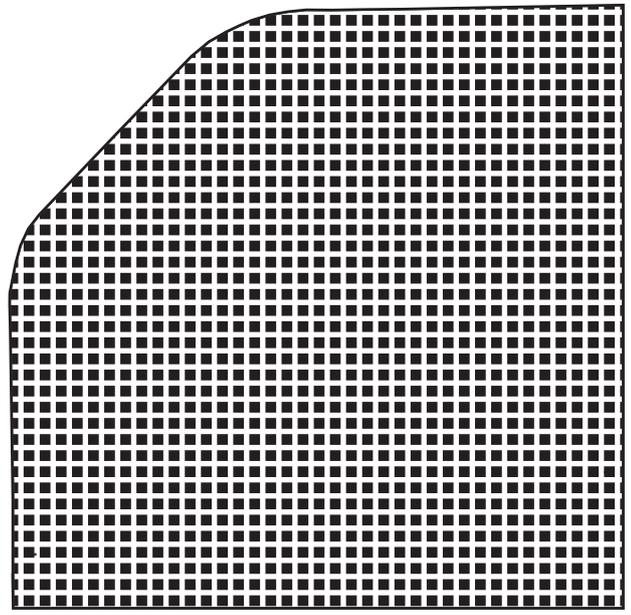
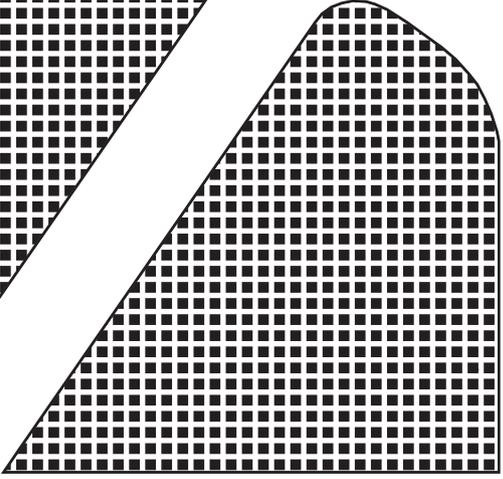
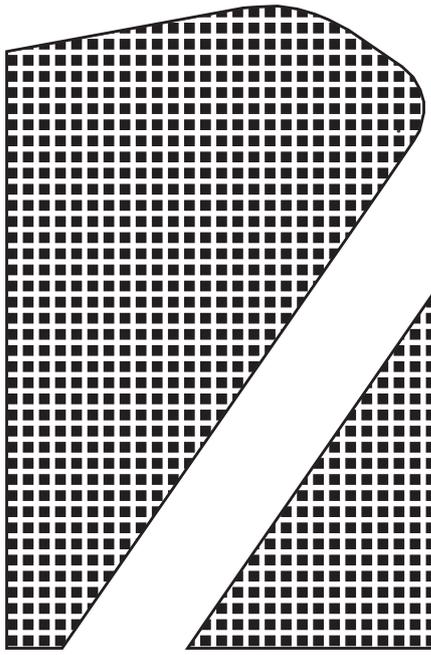
Si è già scritto della metropolitana e dell'ambiziosa stazione-centro commerciale sotterranea. Si è anche già scritto di come nel tempo si sia dimostrato un investimento non proprio redditizio vedendo tutti i suoi spazi rimanere sfitti.

Si può suddividere lo spazio nel sottosuolo in due livelli. Il più profondo, a circa 9 metri di profondità con 5 metri di altezza, ospita i tunnel della metropolitana e la banchina di accesso. Questo livello è indispensabile siccome è un organo vitale per Milano. Il meno profondo, invece, sovradimensionato ed evitato. Ospita immensi spazi vuoti, corridoi e un singolo giornalaio tenuto in vita dalla vendita dei biglietti della metro. Questo spazio deve trasformarsi in qualcos'altro.





I N T E N Z I O N I



4.1 LA RETE DEL VERDE

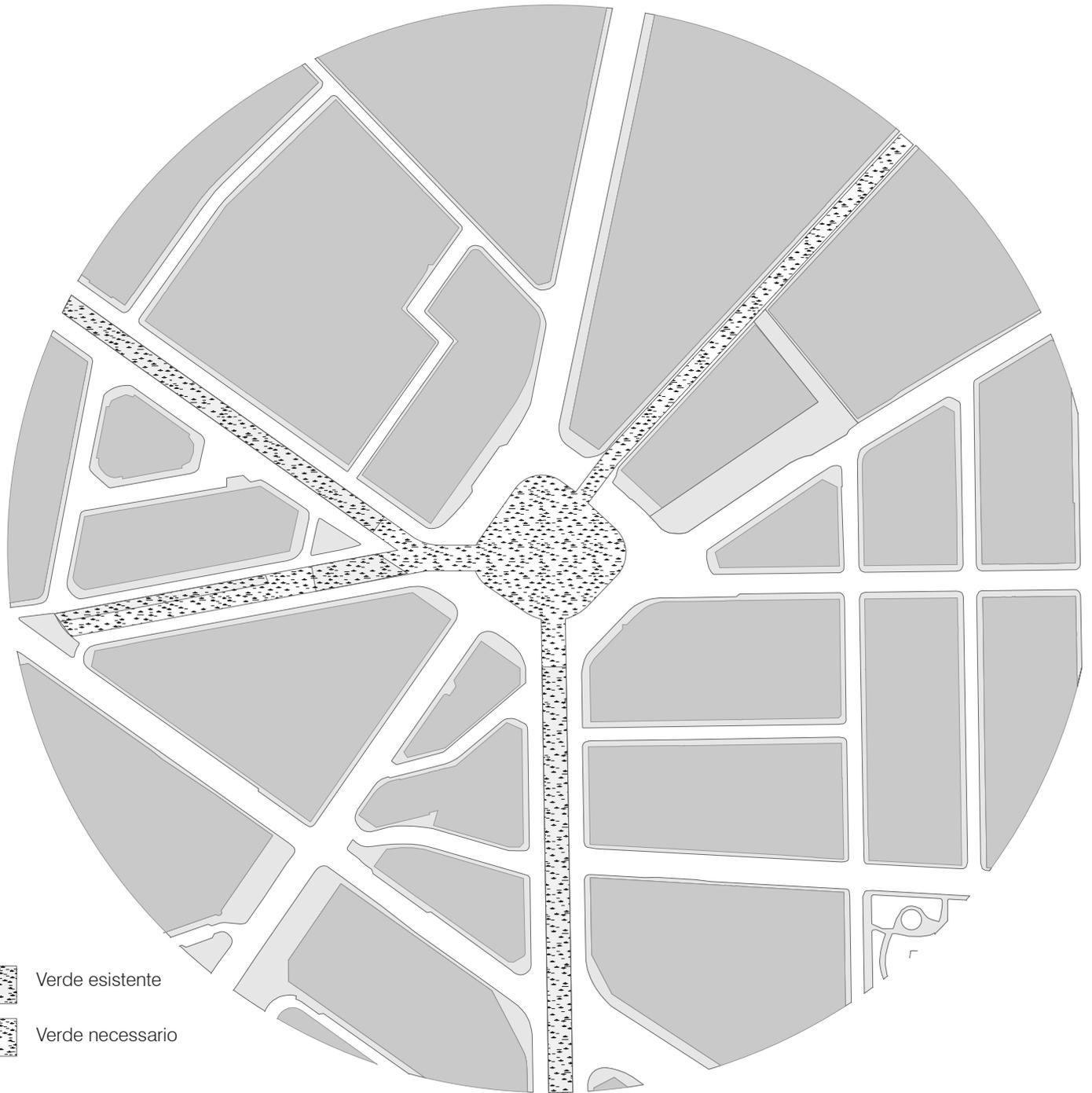
La strategia 5 del PGT Milano 2030 si propone di creare una rete di verde che metta in connessione le piccole aree verdi con i parchi più grandi. Inoltre, si ha l'ambizioso progetto di creare un grande anello verde che, nel caso della zona in analisi, attraverserà il Parco Trotter poco più a Nord.

È opportuno prevedere nel progetto un sistema che incarni le intenzioni del PGT, in modo da costruire un sistema invece che un grande insieme di progetti non interconnessi.

Nella nostra area di progetto sono già presenti differenti aree piantumate lungo la circumvallazione e Via Andrea Doria. Ad oggi queste aree sono utilizzate come parcheggi abusivi ma tollerati data l'insufficienza di questi spazi. Stimando la drastica diminuzione del traffico che il comune intende mettere in atto, si può comunque ipotizzare che queste aree potranno diventare un giorno spazi verdi dedicati ai pedoni ed a una mobilità ciclabile.

Con questo presupposto Piazzale Loreto deve diventare un nodo verde per questi corridoi, in modo da garantire una continuità.

Viale Padova, già oggi zona a traffico limitato che guarda ad una futura pedonalizzazione, può diventare la connessione mancante tra questa rete di verde urbano ed il più grande anello, andandosi ad incrociare in prossimità del Parco Trotter e proseguendo verso il Parco della Martesana.



-  Verde esistente
-  Verde necessario



Verde Esistente

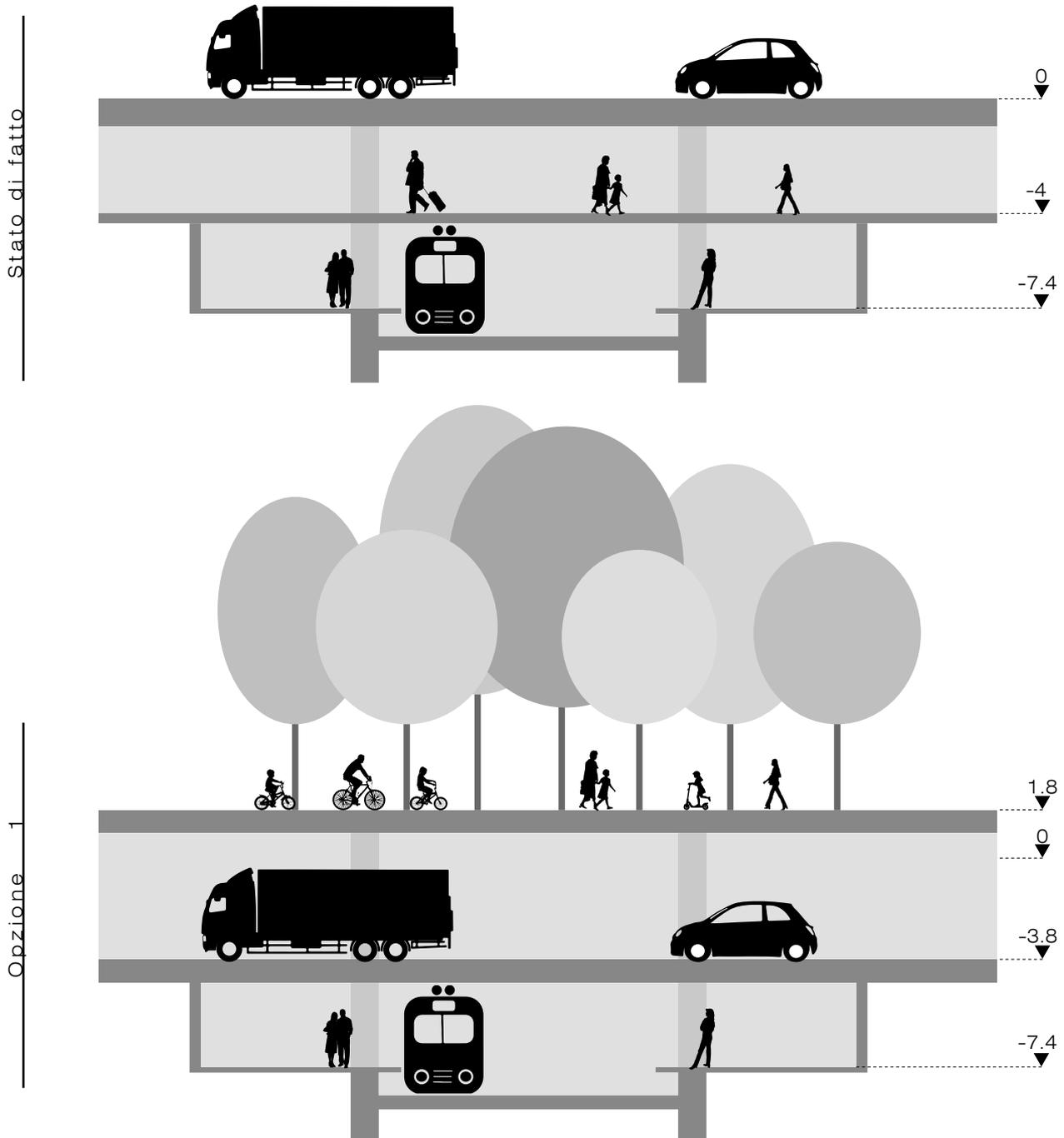
Parco Circolare - Milano 2030

Riquilibrato e costruzione di un sistema delle aree verdi - Milano 2030

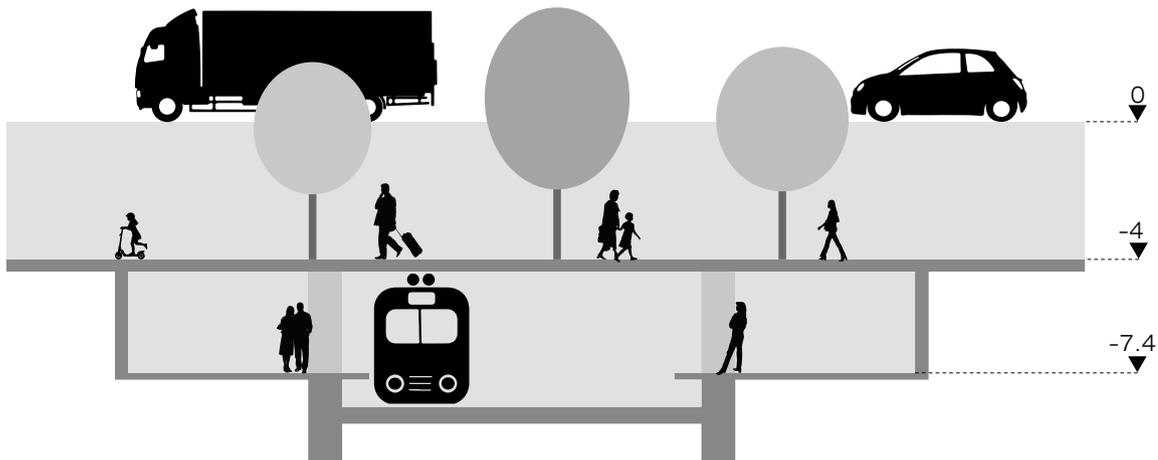




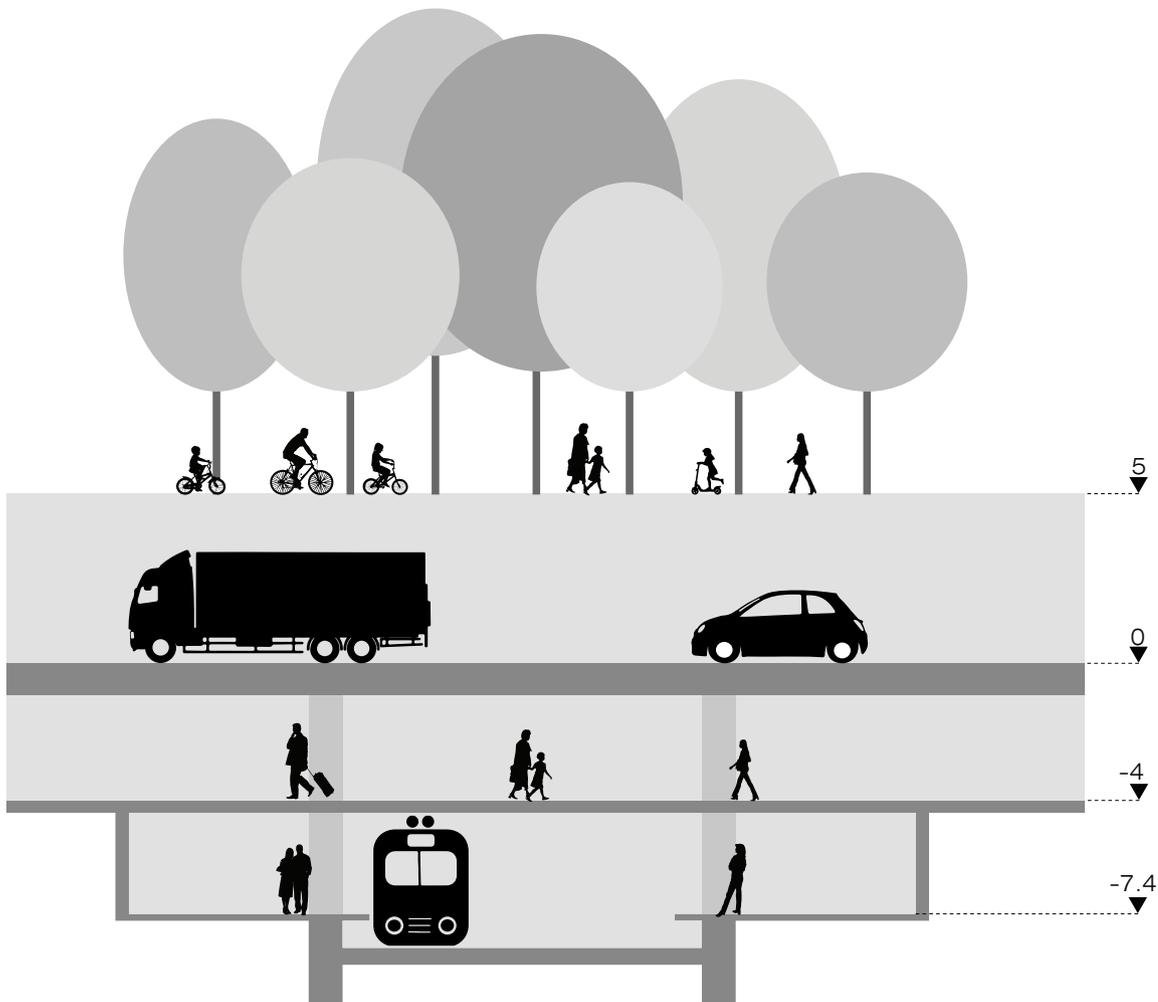
4.2 DISPOSIZIONE DEI LIVELLI

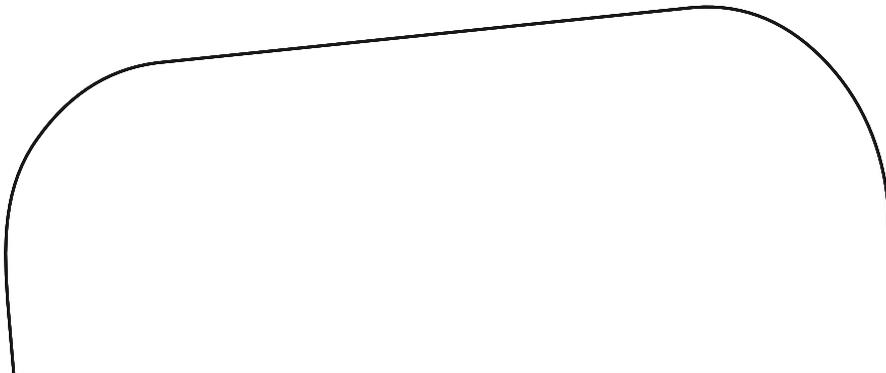
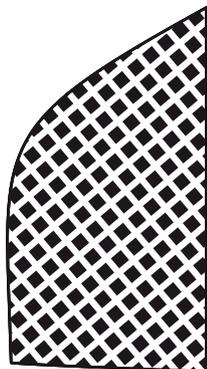
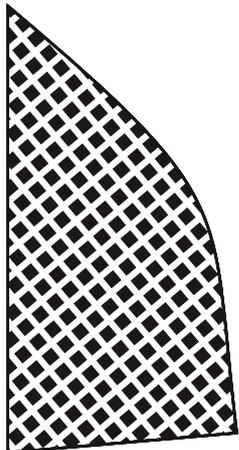
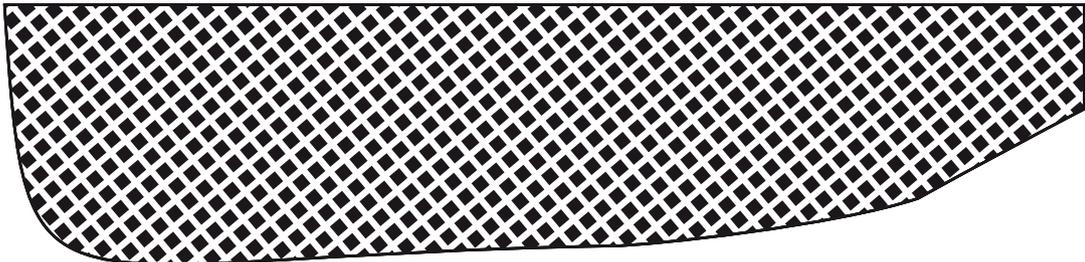


opzione 2

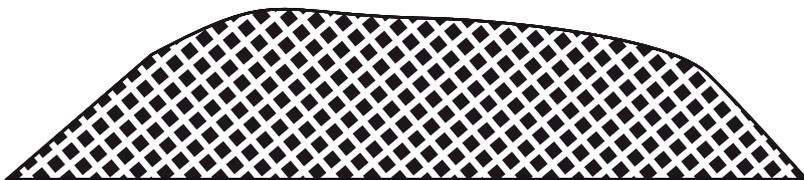
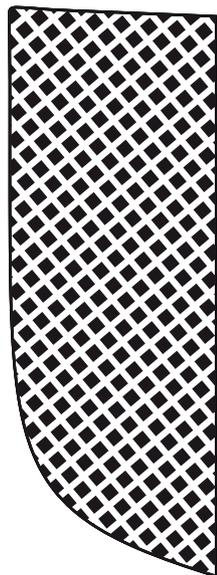
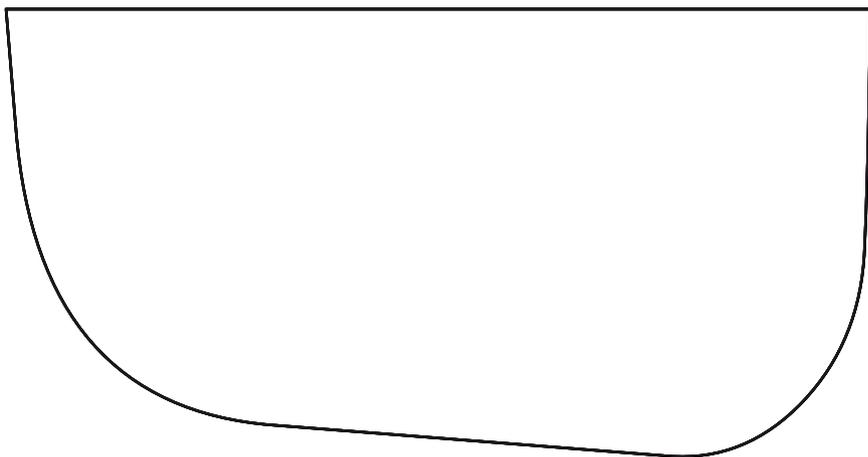
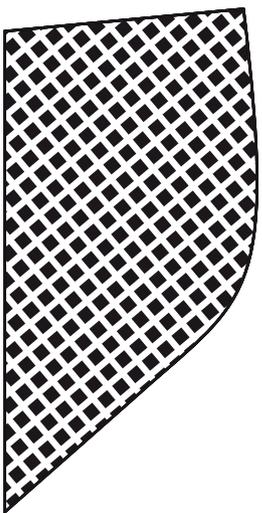


Opzione 3





IL P R O G E T T O



5.1 DESCRIZIONE DI PROGETTO

L'intervento vuole rendere Piazzale Loreto un luogo di aggregazione senza però ostacolare i flussi che da tutta la storia lo caratterizzano.

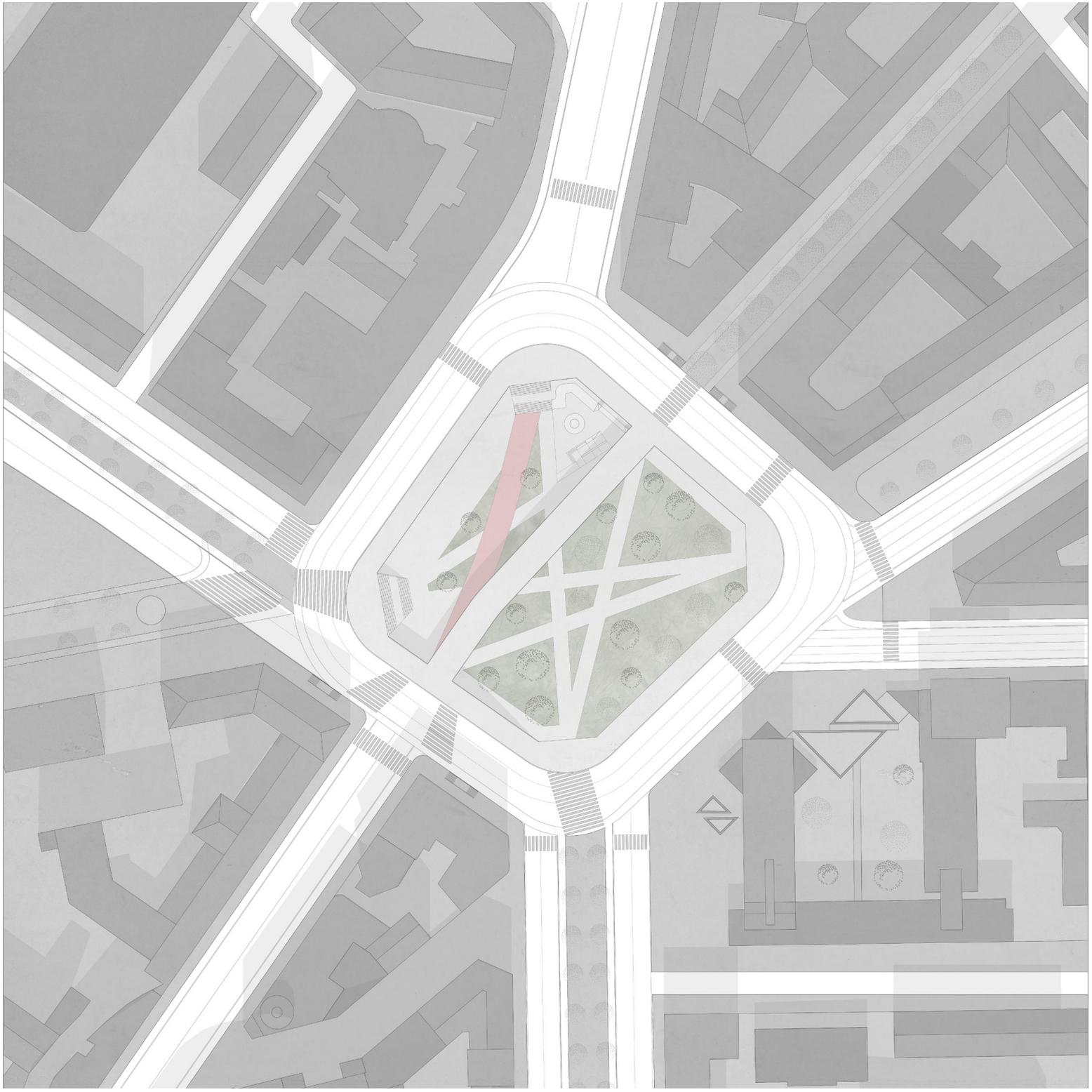
Il progetto si distribuisce su due livelli: un piano strada orientato a soddisfare la mobilità pedonale e non, ed un piano ribassato destinato ad un uso meno frenetico.

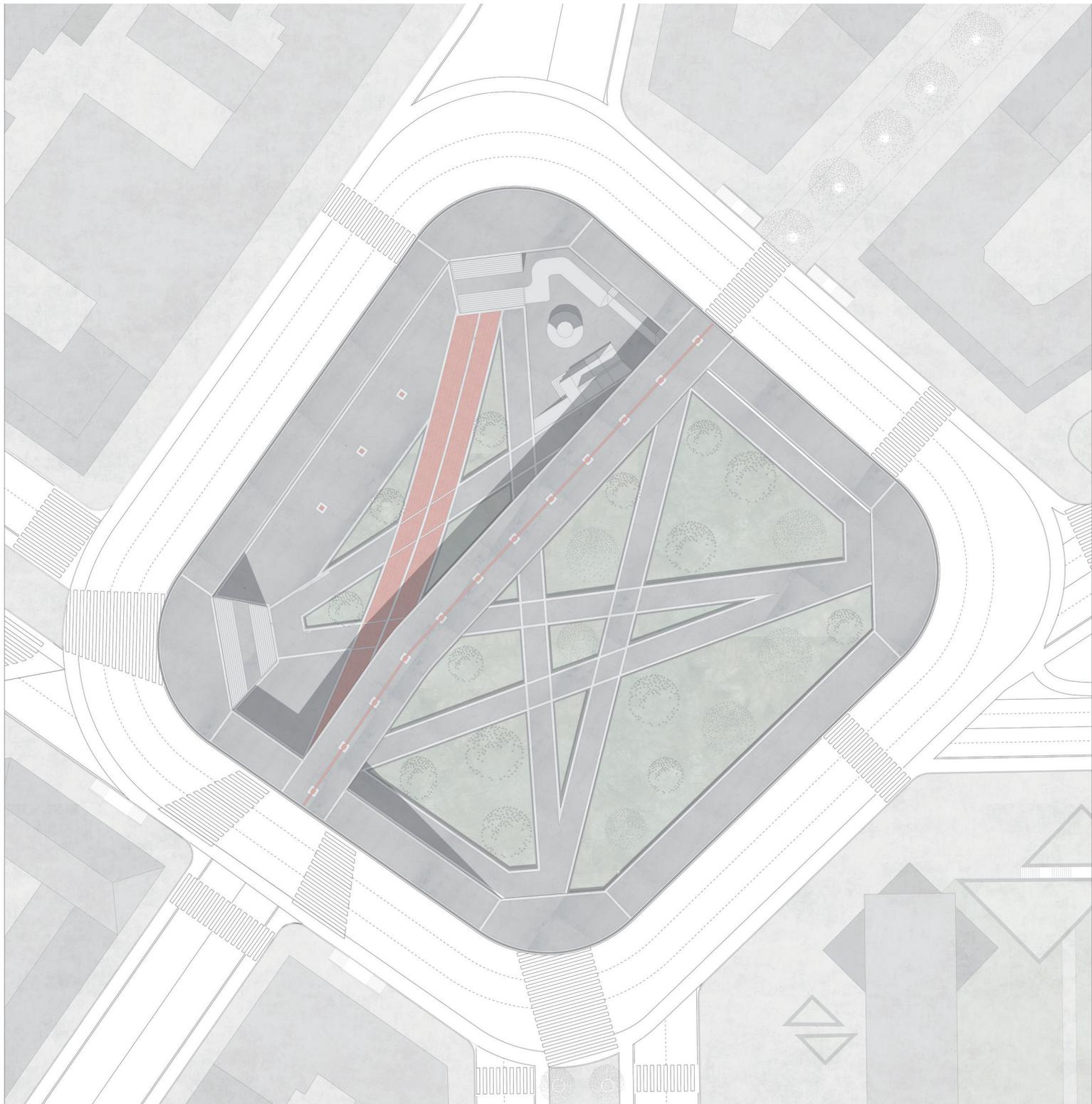
La vasta rete di gallerie commerciali in disuso viene portata allo scoperto con la rimozione della soletta su piano strada mantenendo circa 1000 mq di commerciale sul lato Nord-Ovest.

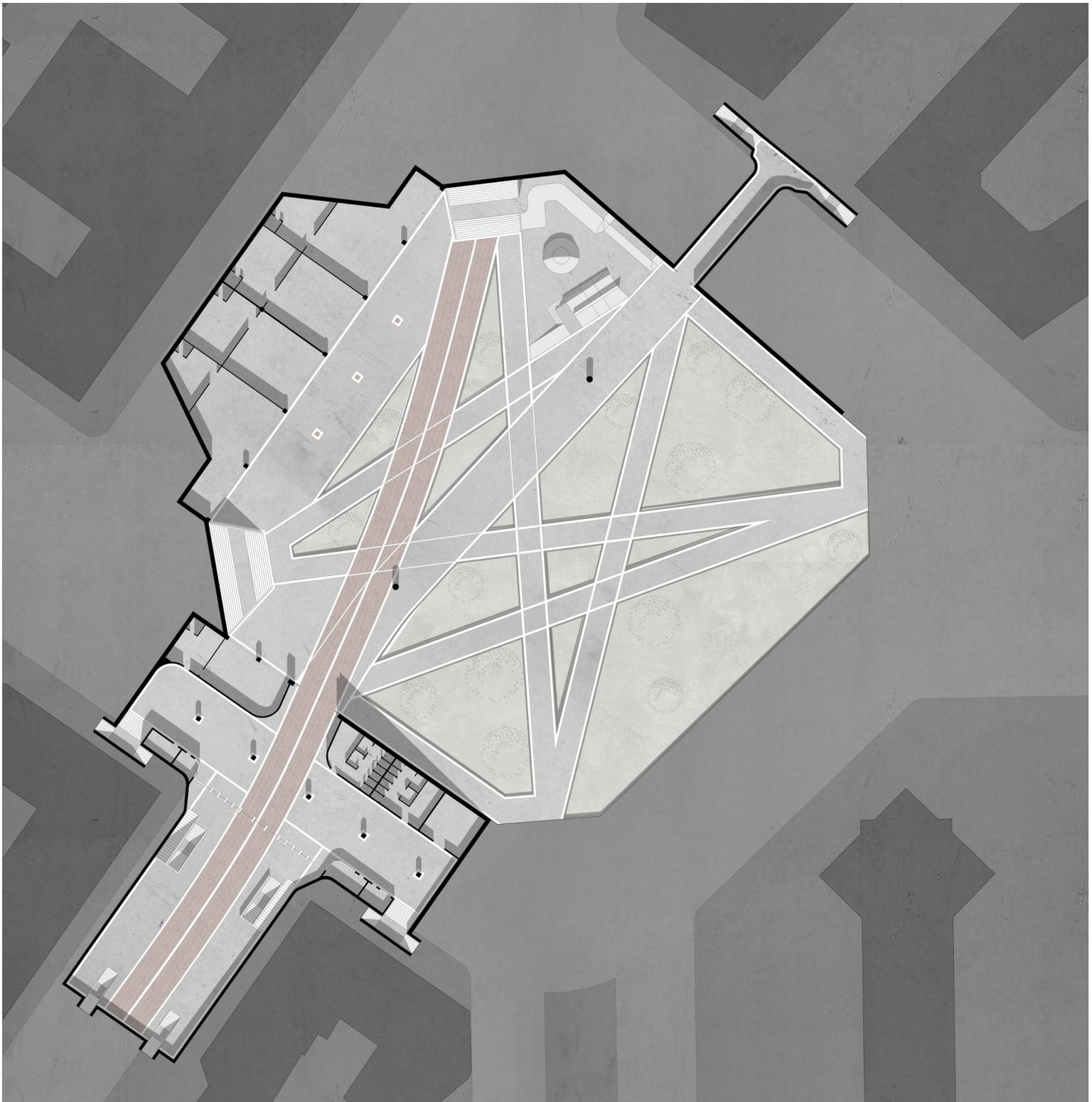
La stazione della metropolitana rimane quasi invariata nella sua morfologia con poche aggiunte volte a soddisfare gli standard di servizi attuali. La metà dello spazio è caratterizzato da grandi giardini disegnati seguendo i percorsi pedonali. Questi percorsi sono disegnati, fin dov'è possibile, percorrendo le direttrici delle strade confluenti. Un'area pavimentata si pone a fronte dei servizi commerciali andando a rievocare la morfologia di una piazza. Nel triangolo rimanente viene realizzato un piccolo skatepark.

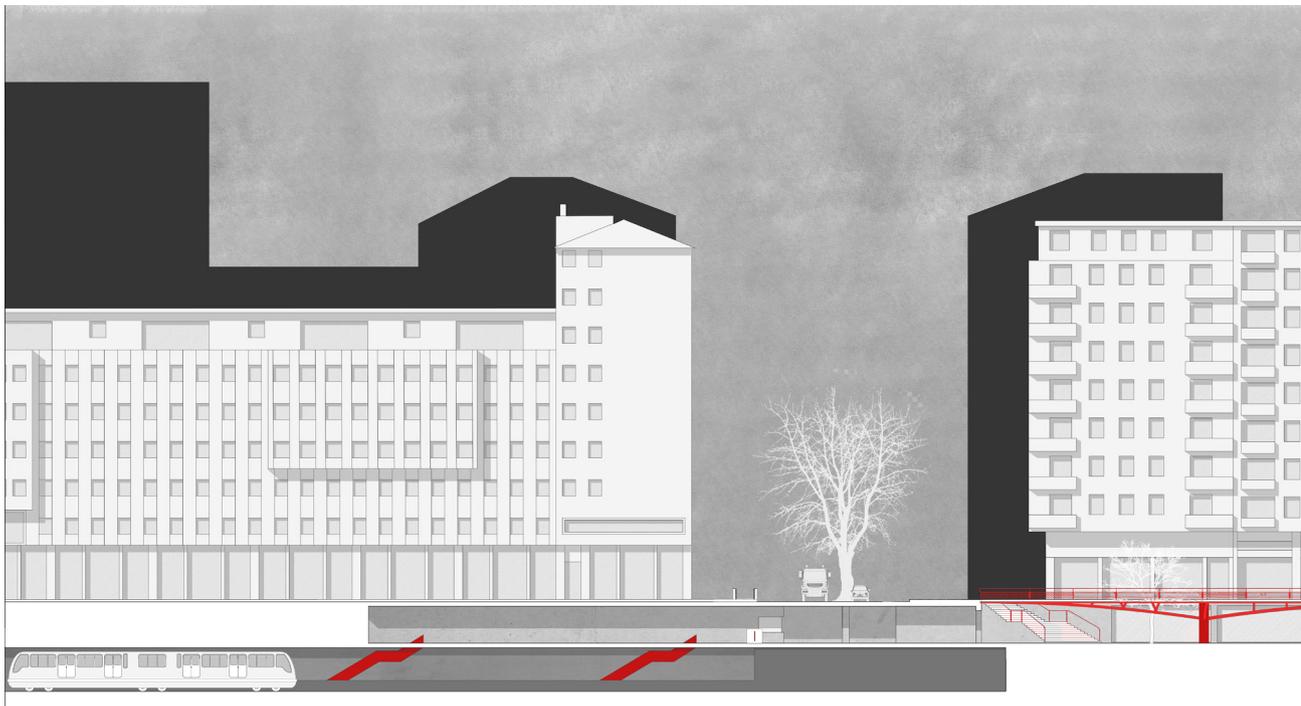
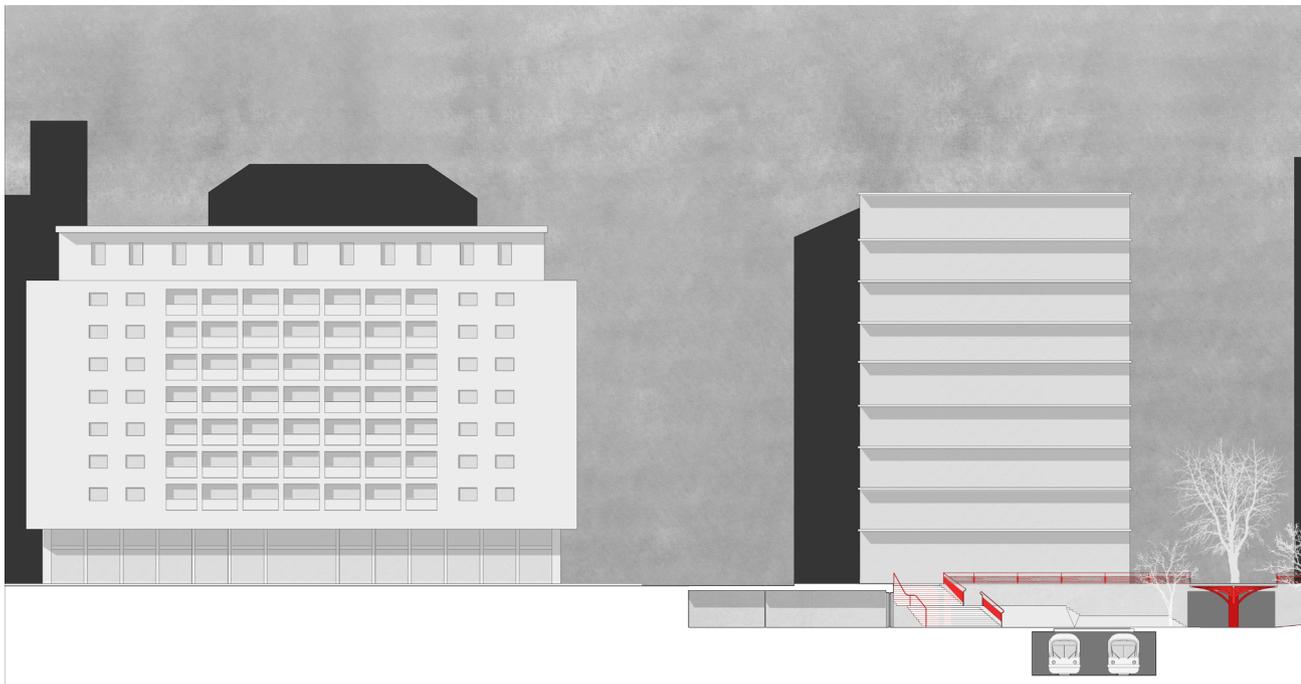
La caratteristica principale del progetto è la passerella su piano strada che unisce Corso Buens Aires a Via Padova. Quest'asse è certamente il più importante sia storicamente che morfologicamente. Il più antico elemento urbano di quest'area viene ripristinato ponendosi anche come connessione simbolica e non tra la città benestante e quella marginalizzata.

Anche la metropolitana, che si pone in contrapposizione come ultimo elemento urbano comparso in Piazzale Loreto, viene evidenziata con una pavimentazione differente dalle altre.







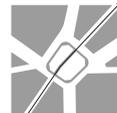


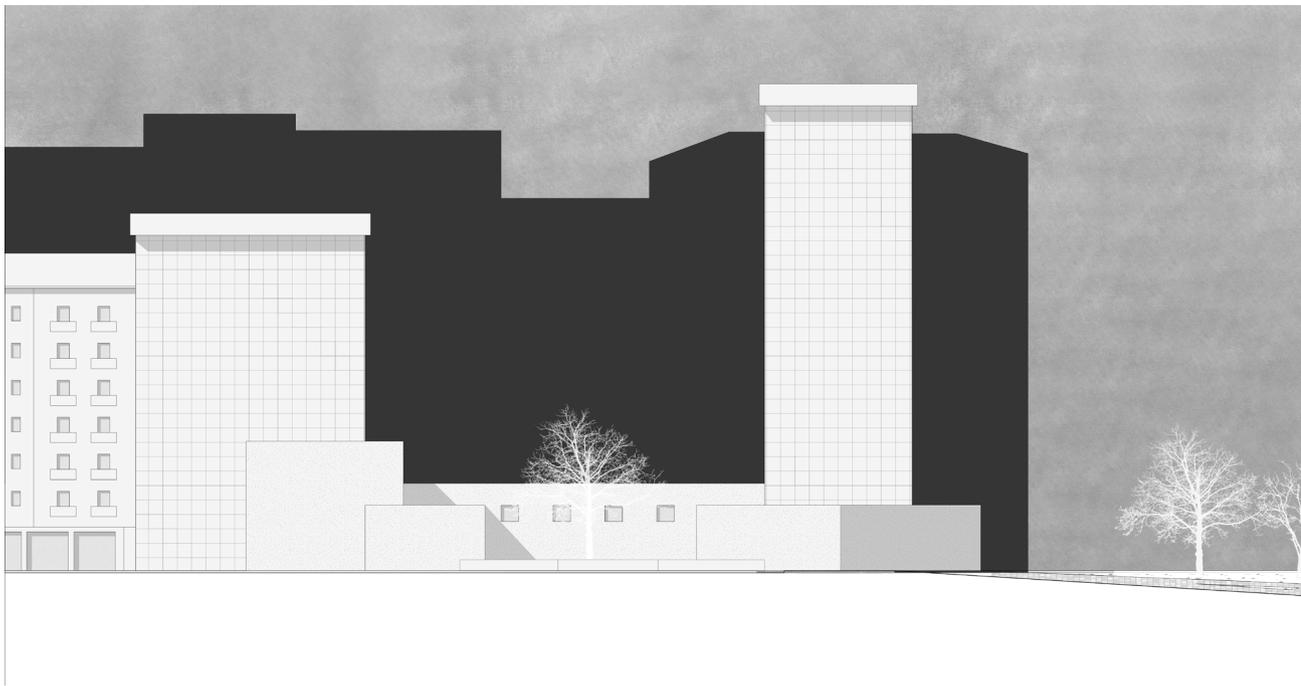


Viale Brianza - Viale Abruzzi



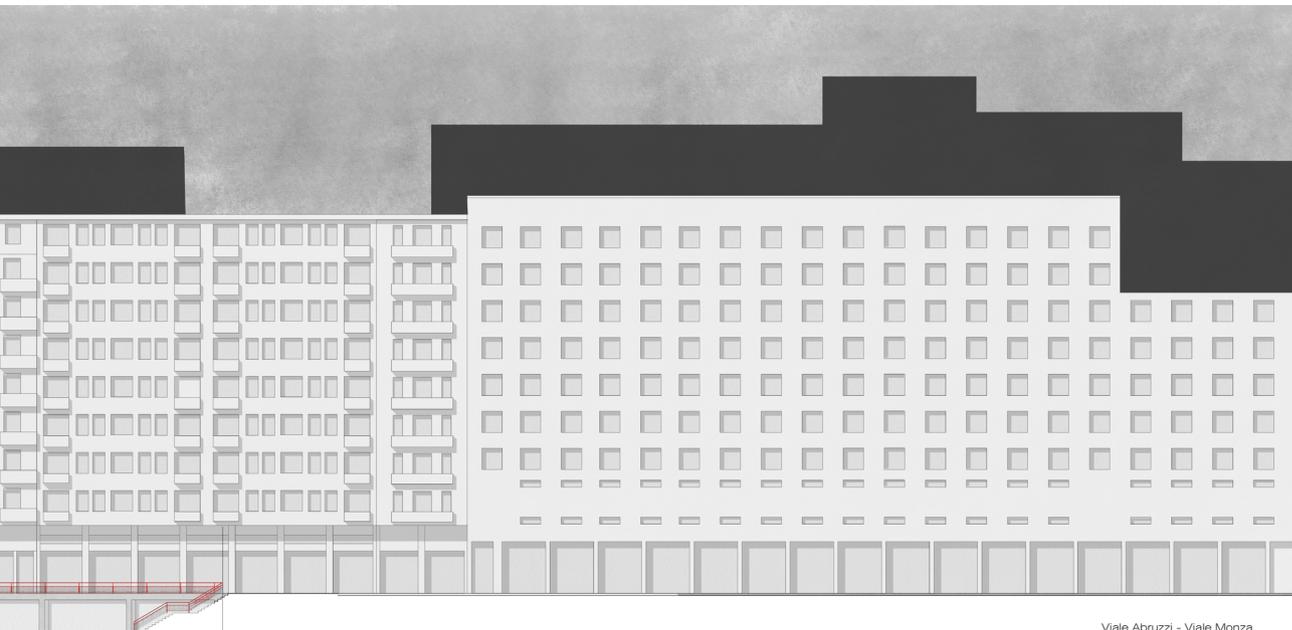
Corso Buenos Aires - Via Padova





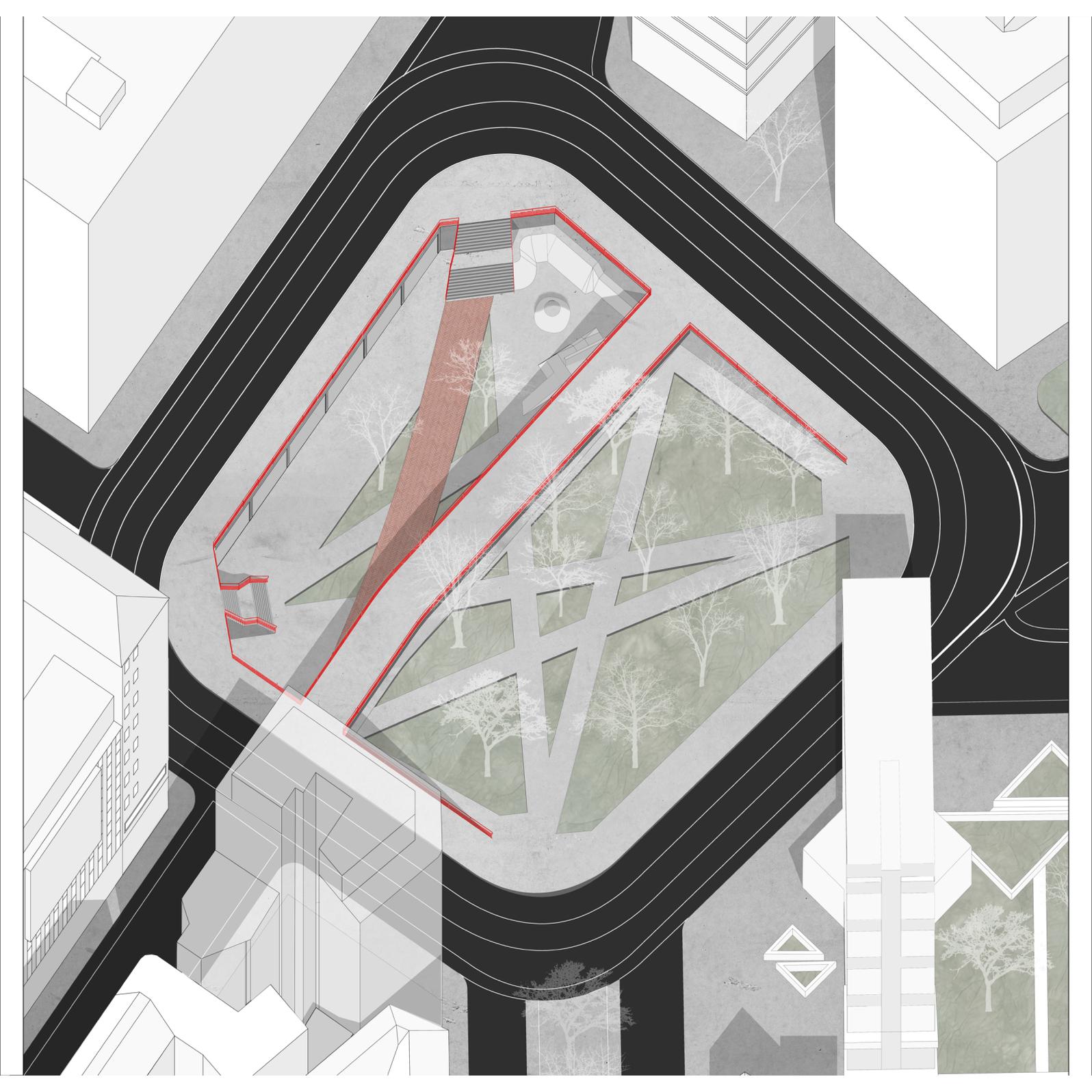


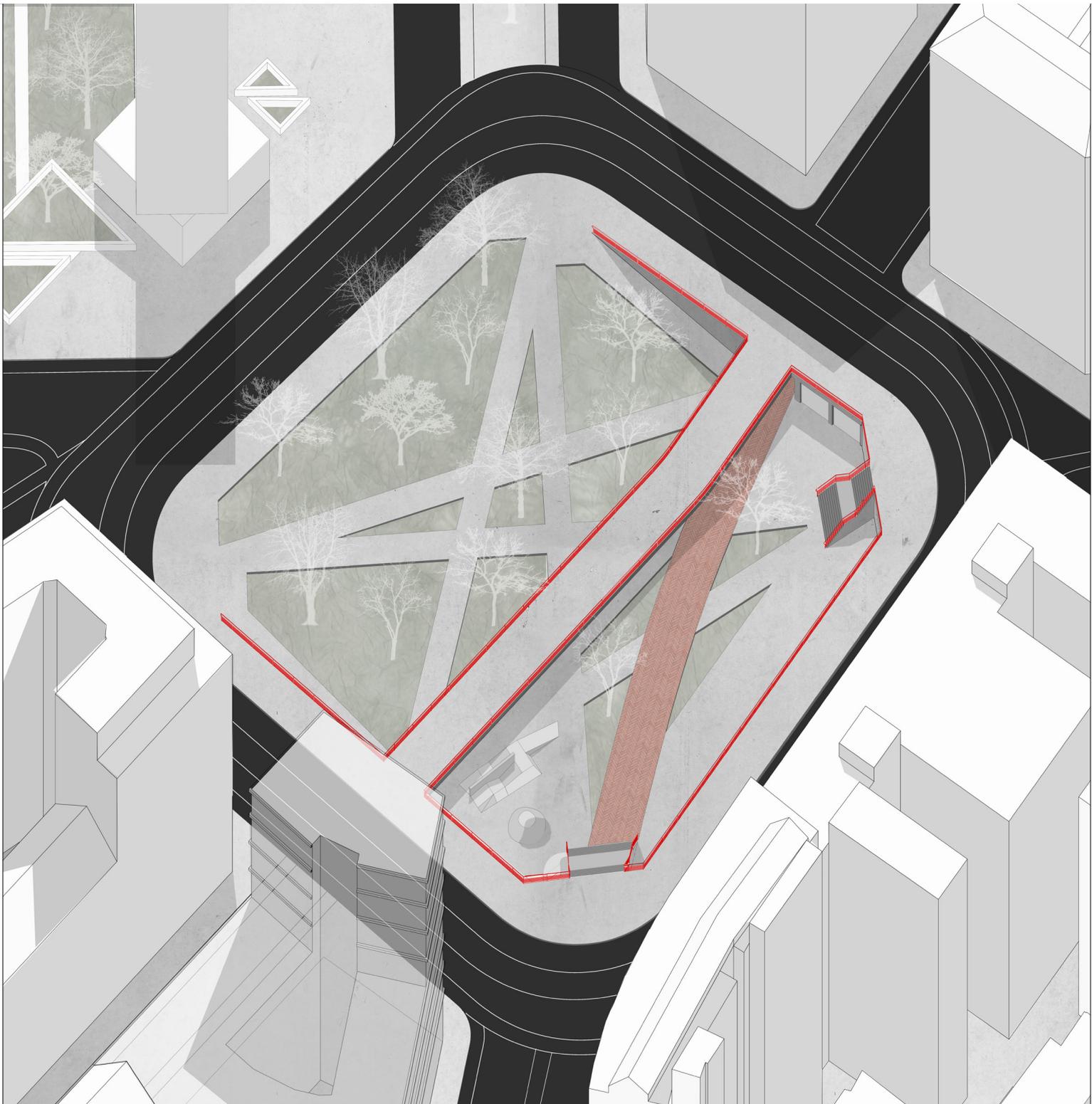
Via Porpora - Viale Andrea Doria

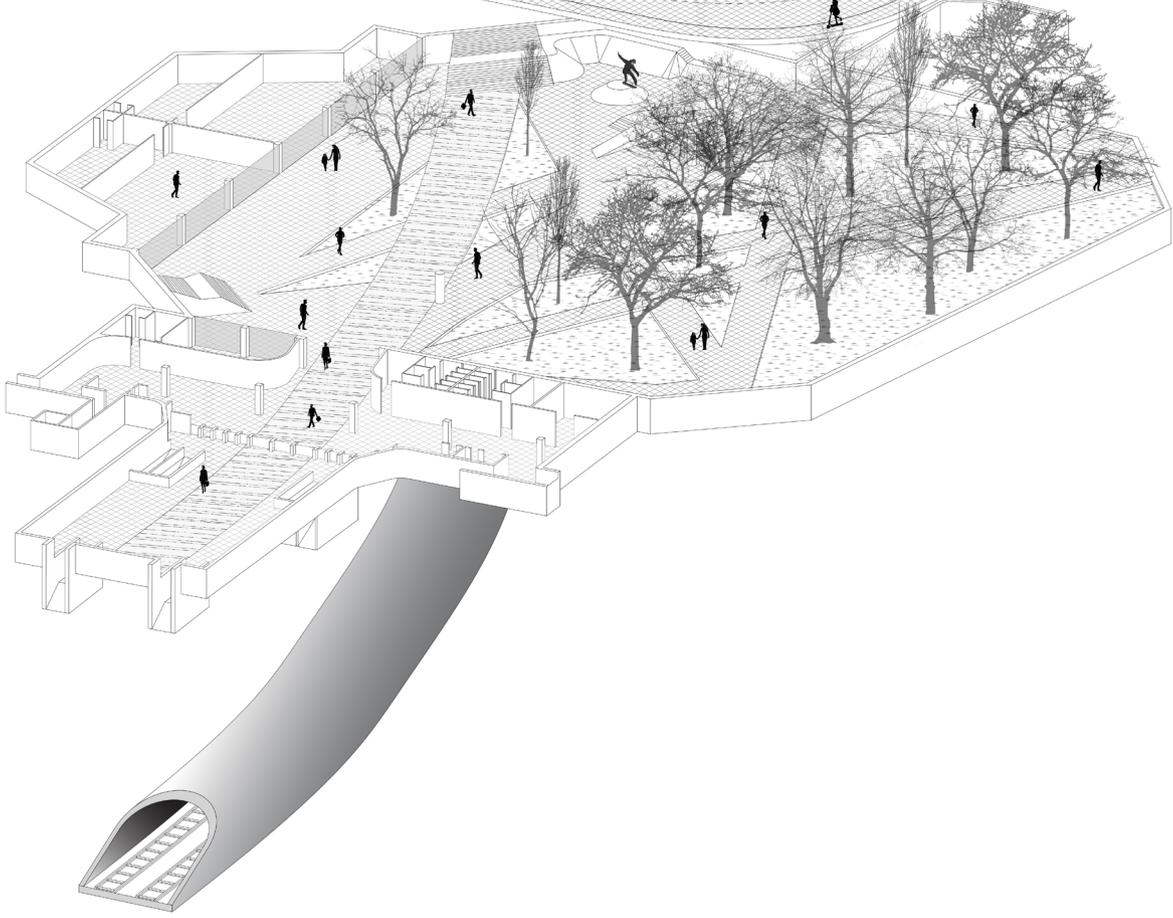
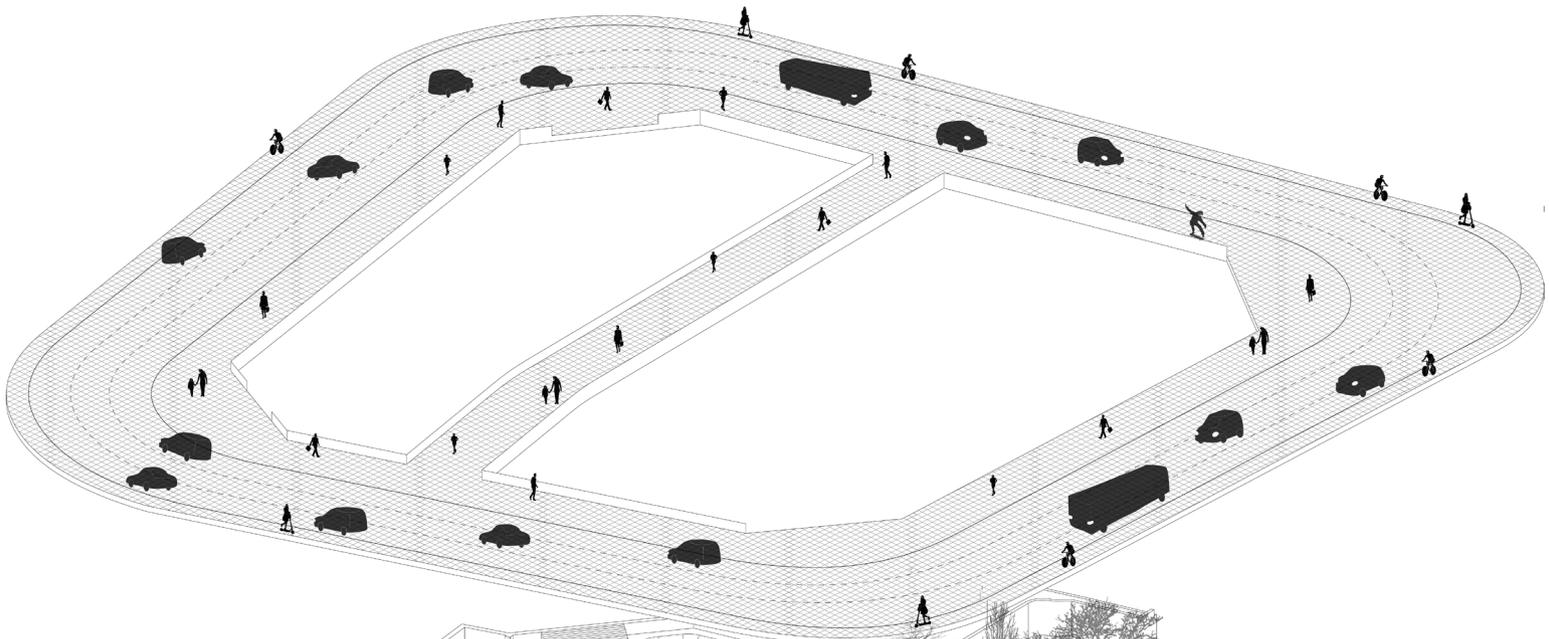


Viale Abruzzi - Viale Monza









5.2 IL FILO D'ARIANNA

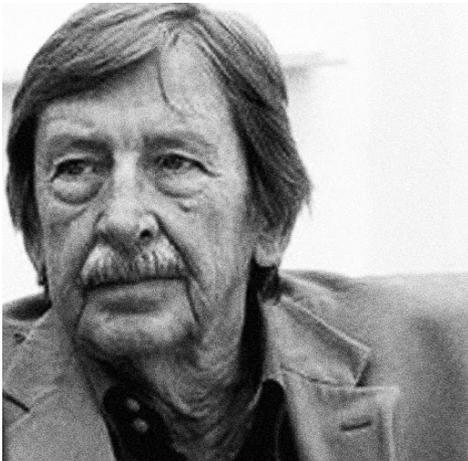
Nel 1963, Franco Albini, Franca Helg e Bob Noorda pensano l'immagine che la MM1 deve avere. Uno degli elementi che più hanno caratterizzato l'immagine della metro rossa è il celebre corrimano che come il filo d'arianna, guida i fruitori della metropolitana nel sottosuolo che si snoda in un vasto labirinto.

Ora che il labirinto non perde il suo tetto, il filo d'arianna non ha più questo scopo e diventa guida per chi si sposta tra la città marginalizzata di Via Padova e quella benestante di Corso Buenos Aires.

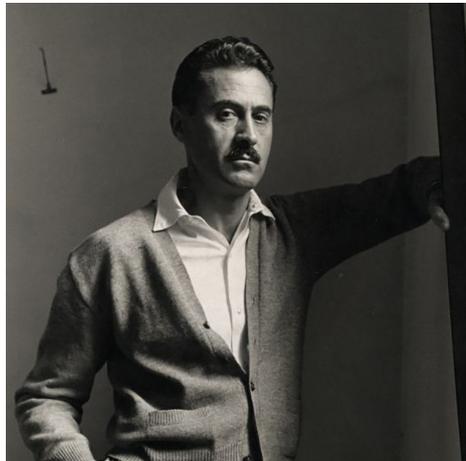
Il caratteristico tubolare rosso diventa la strutturabed i corrimani indicano la via per il ponte.



Bob Noorda

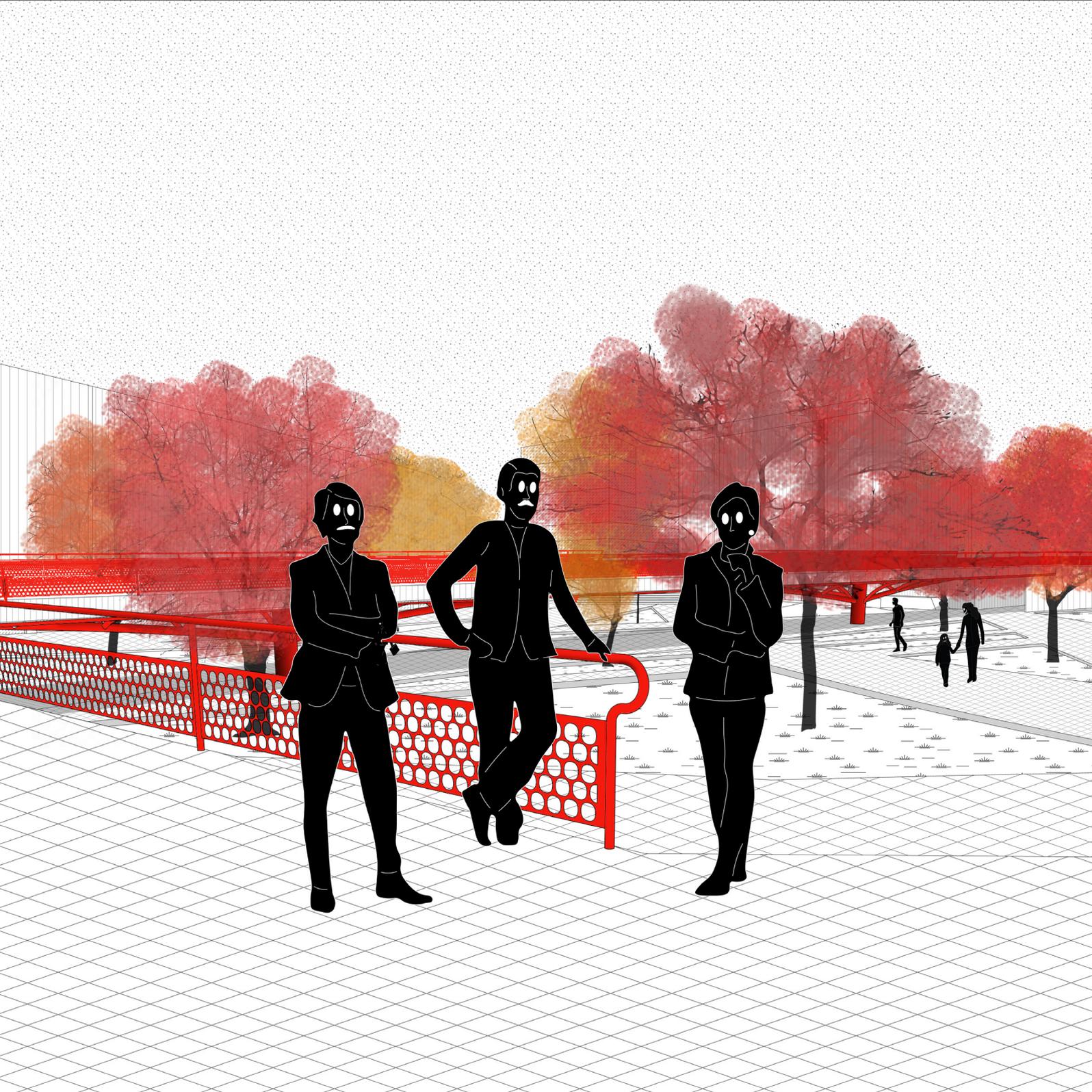


Franco Albini

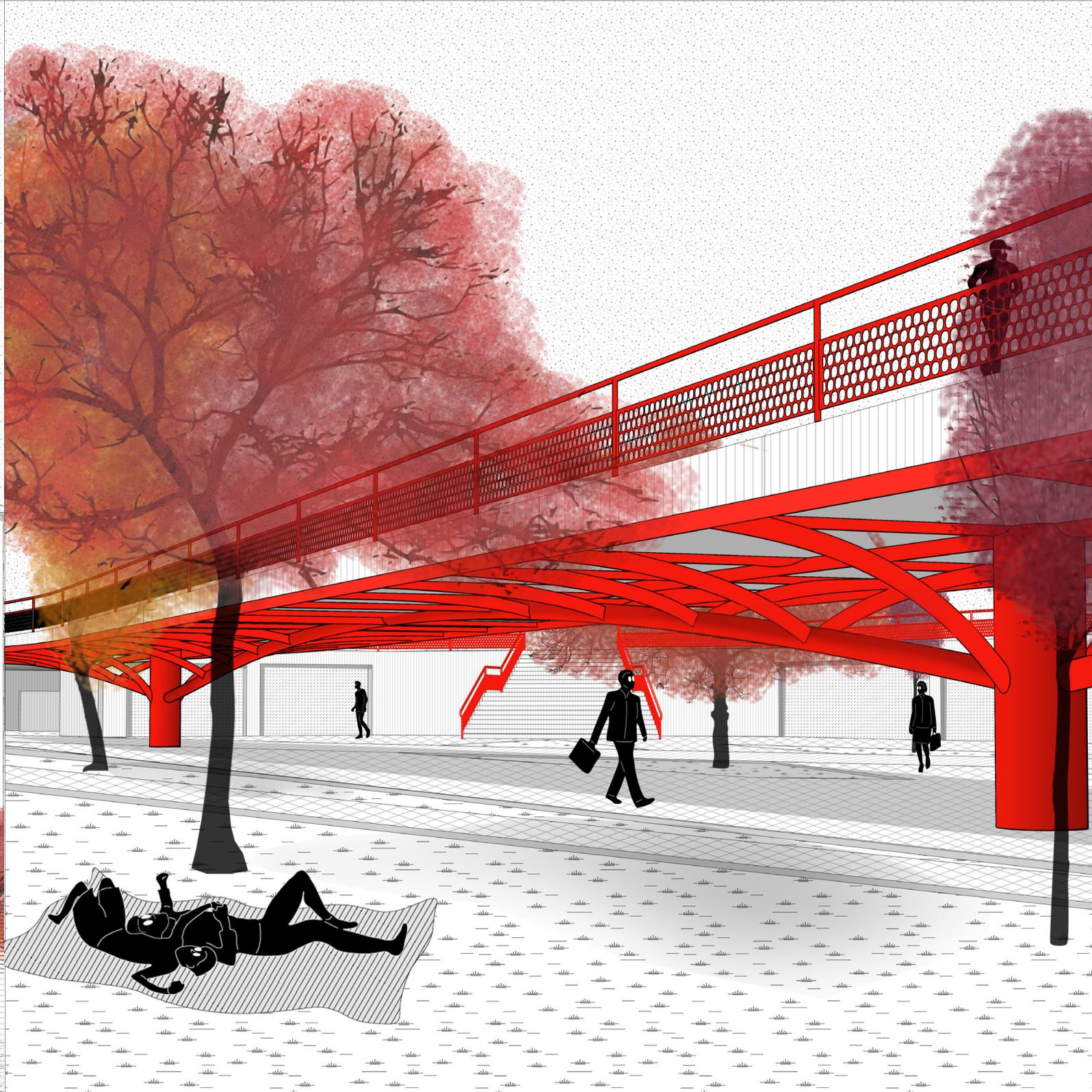


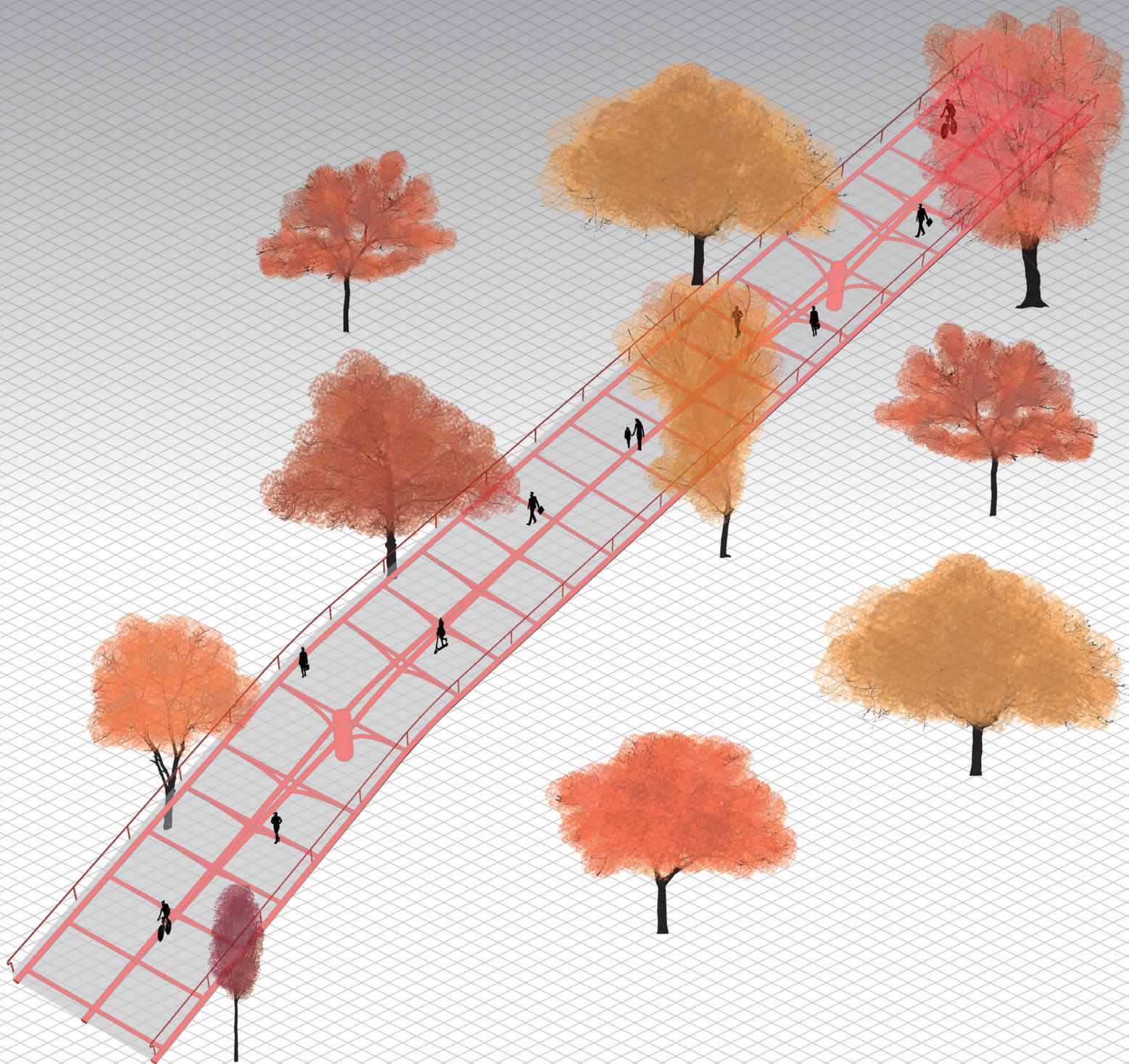
Franca Helg

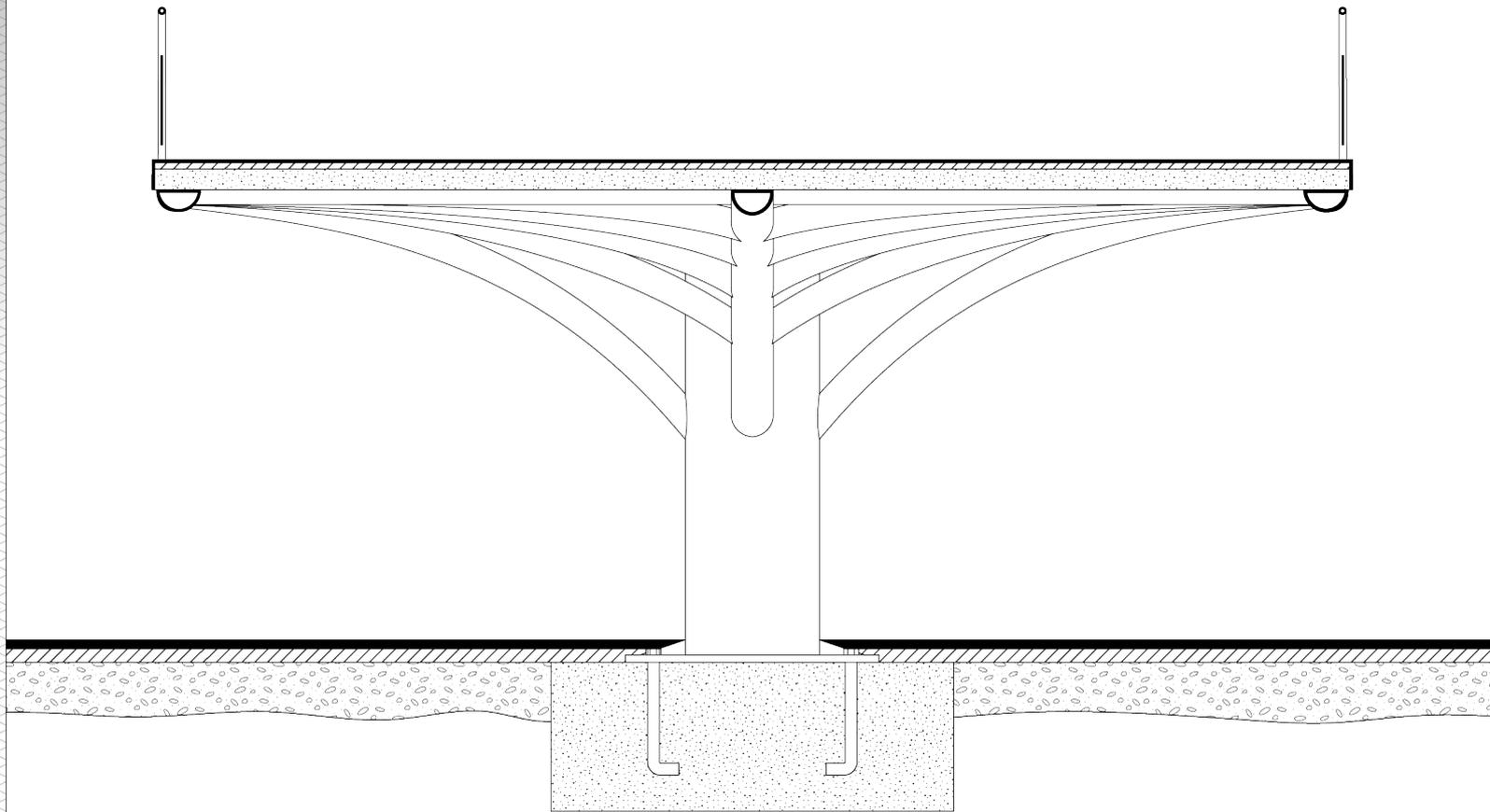




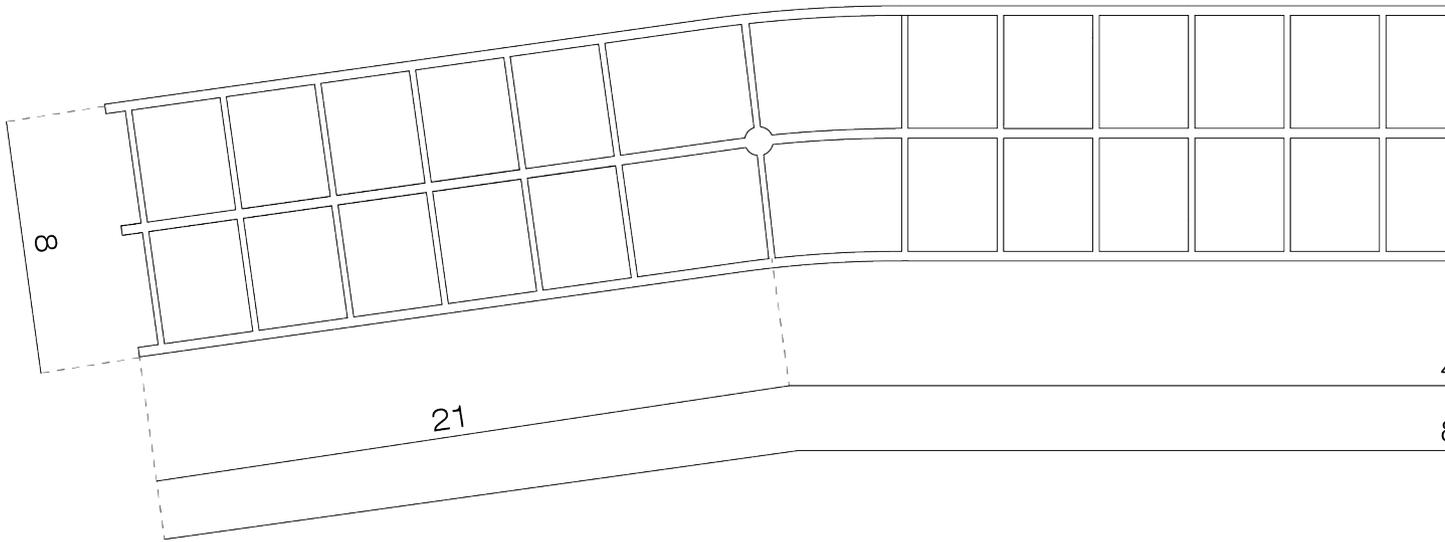
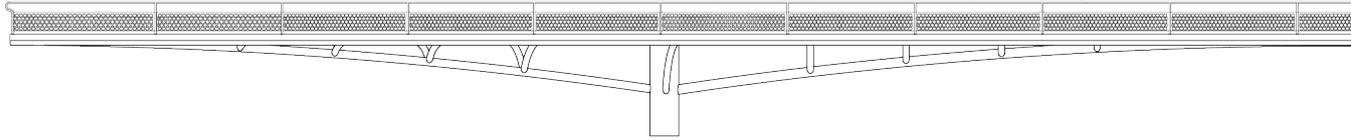


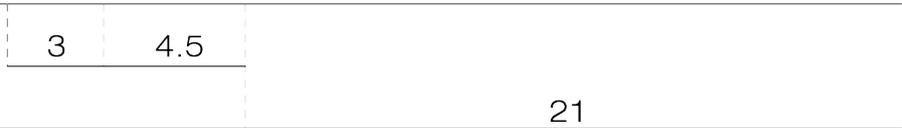
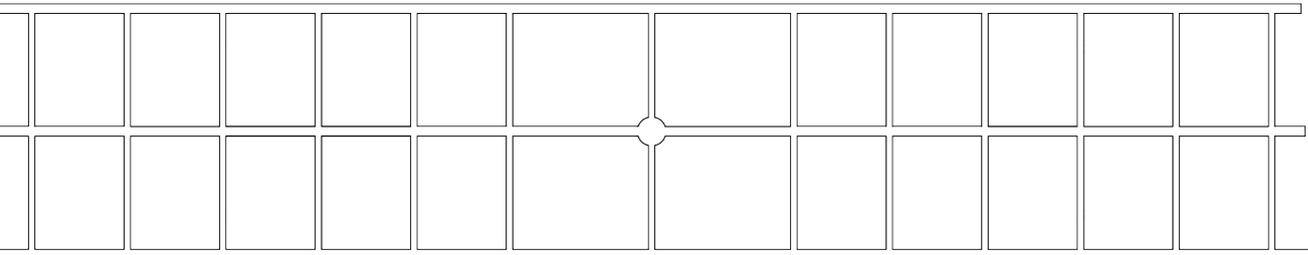
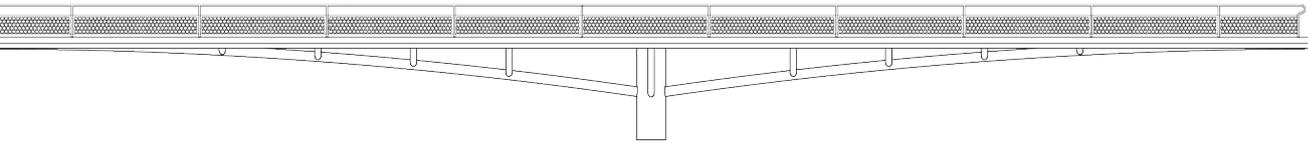






1:50





40
32

21

1:250

BIBLIOGRAFIA

G. De Finetti, Milano Costruzione di una Città, Milano, 2002.

G. Fiorese, Milano Zona 10, Milano, 1986.

C. Dini, Progetti e Architetture, 1962-1990, Milano, 1991.

M. Grandi, A. Pracchi, Milano Guida all'Architettura Moderna, Milano, 1980.

L. Degli Espositi, Milano Capitale del Moderno, Milano, 2015.

D. Mack Smith, Storia d'Italia, Roma, 2020.

D. Rieff, Elogio dell'Oblio, I paradossi della memoria storica, Roma, 2019.

B. Secchi, La città dei Ricchi e la Città dei Poveri, Roma, 2013.

A. Quatela, Hotel Gestapo, Milano, 2016.

Piazzale Loreto, Biblioteca Universale Rizzoli, Milano, 2004

SITOGRAFIA

blog.urbanlife.org

magnetimarelli.com

corrieredellasera.com

archivio.corriere.it

150digit.it

rai.it

pgt.comune.milano.it

