

**POLITECNICO DI MILANO
FACOLTA' DI ARCHITETTURA CIVILE
LABORATORIO DI PROGETTO URBANO E DI PAESAGGIO**

Misura e ritmo: un progetto per le ex-aree Falck a Sesto San Giovanni.

relatore: Giancarlo Consonni

studenti: Alessandro Venerandi 721470
Mohsen Dolaty 721586

Anno Accademico 2009/2010

Indice della relazione

- Lo spazio delle relazioni e le infrastrutture al servizio della mobilità: la fase proto-progettuale
pag. 1
- La soluzione progettuale
pag. 3

Indice delle tavole

- Sesto San Giovanni nel quadro della formazione della metropoli lombarda
tavola 1
- Sesto San Giovanni: formazione storica, struttura e caratteri
tavola 2
- Sesto San Giovanni: la topografia sociale, le attività umane e le relazioni urbane
tavola 3
- Lo spazio delle relazioni e le infrastrutture al servizio della mobilità
tavola 4
- Planivolumetrico (1:2000)
tavola 5
- Pianta piano terra (1:1000)
tavola 6
- Pianta piano terra (1:1000)
tavola 7
- Sezione AA', pianta piano terra (1:500)
tavola 8
- Sezione BB', pianta piano tipo (1:500)
tavola 9
- Viste prospettiche
tavola 10

Lo spazio delle relazioni e le infrastrutture al servizio della mobilità: la fase proto-progettuale

Sesto San Giovanni è una città cresciuta rapidamente, da polo agricolo si è trasformato in polo industriale nel lasso di un ventennio ed oggi non lo si può considerare più nemmeno questo. Sesto San Giovanni è una città in forte trasformazione: le cesure date dalla strada ferrata e dalle grandi arterie di traffico che attraversano il territorio comunale, il grande gap numerico tra popolazione diurna e popolazione notturna, i positivi episodi dell'urbanistica bottoniana, il crollo dell'industria contribuiscono alla precoce trasformazione della città. Fare progetto in questo luogo significa scontrarsi con logiche difficili da unire e relazionare. Esempi tangibili di queste difficoltà (ma allo stesso tempo opportunità) sono i vastissimi recinti industriali e le grandi infrastrutture che scindono e spaccano il territorio. Queste cesure fanno sì che si possa arrivare ad affermare che Sesto San Giovanni è composta da tre differenti città: il Rondò, Cascina Gatti e il centro storico. Inoltre, mentre il collegamento in direzione nord-sud è ottimale, il collegamento est-ovest non è per nulla caratterizzato da quella trama di servizi e relazioni che rendono viva la città, basti pensare che esistono solamente tre punti di attraversamento della ferrovia peraltro tutti prettamente automobilistici. Questi problemi sono i punti di partenza della progettazione di un nuovo cuore urbano, tassello di connessione tra parti disgiunte della città. L'analisi evidenzia l'importanza da attribuire agli spazi dell'abitare come spazi relazionali e il conseguente rifiuto di un approccio viabilistico al tema dell'urbanità.

La riorganizzazione complessiva di Sesto San Giovanni si fonda sulla necessità di operare su di un sistema policentrico radicato nel tessuto urbano costituito da fulcri e tramiti ad alta densità relazionale che danno origine a trame sovrapposte. La riconnessione in direzione est-ovest, in modo da superare la frattura costituita dalla ferrovia, viene affidata ad una riconfigurazione generale del legame tra infrastrutture, luoghi del vivere condiviso, luoghi dell'abitare, luoghi della memoria e sistema del verde. L'intenzione è quella di coinvolgere nel sistema relazionale la maggior parte del territorio comunale ed in particolar modo l'area residenziale della 167 e il villaggio Falck, ora isolate dal notevole traffico di attraversamento di viale Italia, viale Edison e dai recinti industriali.

Base concettuale e pratica del progetto è la riscoperta del tema della pedonalità. I tramiti di collegamento tra i fulcri si strutturano attraverso la strada commerciale, la cui esistenza e vitalità viene garantita dal peso insediativo dei residenti ipotizzati. I fulcri sono costituiti dal recupero delle grandi presenze dell'archeologia industriale. La residenza costituisce il tessuto connettivo e riequilibrante tra spazi pubblici, spazi semi-pubblici e spazi privati. I residenti ipotizzati garantiscono la sicurezza ed incentiveranno la cura del luogo.

Lo spostamento del nodo di interscambio tra mezzo privato e mezzo pubblico dal piazzale della stazione ferroviaria a Bettola ridurrà il flusso del traffico di attraversamento, decongestionando parzialmente viale Gramsci e viale Italia e facilitando di conseguenza lo sforzo progettuale.

Il potenziamento del trasporto pubblico è un altro presupposto importante per ottenere una diminuzione nell'utilizzo del mezzo privato.

La stazione ponte intende ricucire le due parti di città scisse dalla via ferrata: essa funge da collegamento pedonale e da strada commerciale.

Tutto il sistema stradale è stato ripensato in funzione delle relazioni sociali e della sua integrazione con piste ciclabili e percorsi pedonali, al fine di restituire al pedone il possesso della città impedendo all'auto di essere l'unica e prepotente protagonista. In questa ottica si posiziona la riscoperta di viale Italia in chiave urbana, da mero asse veicolare diventa una "strada abitata", il luogo dell'andare in macchina, ma soprattutto il luogo da percorrere e scoprire a piedi, un terreno fertile per la socialità.

Il passo successivo è stato quello di pensare alla struttura funzionale dell'area, obiettivo dell'intervento è quello di garantire il maggior mix funzionale possibile per garantire tutti quei servizi necessari alla vita degli abitanti. Questa considerazione ci ha condotto a considerare viale Italia come ad una strada che ospiti il maggior numero di funzioni (residenza, commercio, terziario, servizi sociali), essa può essere considerata la spina dorsale (il cardo) dell'area di progetto. Altre importanti funzioni sono il museo di arte contemporanea, la facoltà di giornalismo, il mercato coperto, la biblioteca con annessa la madiateca, il centro sportivo, la stazione ponte.

Di basilare importanza il tema del verde: gli spazi verdi e gli spazi aperti sono elementi aggreganti del progetto e svolgono l'importante funzione di luoghi di relazione urbana.

Le preesistenze industriali costituiscono i fulcri importanti dell'intervento che abbiamo deciso di mantenere e valorizzare sia per la loro memoria sia per le loro suggestive qualità architettoniche.

Obiettivo di fondo è un tipo di progettazione urbana dove i principali attori sono le persone e il loro personale modo di vivere la città, lungi da meri calcoli volumetrici e funzionali tanto cari all'urbanistica contemporanea. Il "luogo" deve dunque essere inteso come trama di relazioni tra persone e relazioni tra presenze edilizie e spazi aperti. Le preesistenze industriali sono i testimoni di un passato recente e generano un'interferenza nella temporalità donando un grande plusvalore all'intervento.

Questioni emerse:

- Scarsità dei fulcri sociali e loro concentrazione in una sola parte della città (il centro di Sesto San Giovanni)

Gli unici fulcri sono dislocati nella parte centrale della città: piazza Petazzi e piazza Lamarmora. Il Rondò, la piazza della stazione e piazza Marelli non possono considerarsi fulcri ma solamente luoghi di passaggio. I centri commerciali Sarca e Vulcano, sono elementi introversi che impoveriscono la socialità e mettono in crisi il sistema del commercio al dettaglio dell'antico cuore urbano.

- Mancanza di connessione est-ovest

La presenza di grandi assi infrastrutturali di attraversamento peggiora la situazione connettiva della città. In primo luogo, l'asse della ferrovia che separa la città storica dal centro ottocentesco. I sottopassi sono insufficienti e pericolosi e il centro storico è isolato anche dai grandi recinti industriali. In questo quadro, viale Italia può svolgere un ruolo importante di riconnessione delle parti di città divise.

- Mancanza di un sistema organico del verde pubblico

Il verde esistente è puntuale e non integrato in un sistema generale che possa riconnettere tutti i parchi e i giardini presenti nell'area. Esiste dunque la possibilità di creare una sorta di anello verde che unisca il verde urbano, il verde di progetto e il verde di interesse sovracomunale.

- Problemi legati alla mobilità e al trasporto pubblico
- Fenomeni di dismissione

Nell'area sono presenti grandi vuoti urbani di difficile gestione dovuti allo spostamento dell'industria pesante. Questi episodi hanno grandi potenzialità per Sesto San Giovanni, essi possono costituire i principali momenti di una rinnovata scena urbana, collegamenti tra le varie parti della città che offrono servizi e nuove polarità.

Obiettivi:

- Rendere l'infrastruttura un mezzo di connessione invece che elemento di divisione
- Aumentare i collegamenti est-ovest
- Migliorare, con il nuovo intervento, la qualità e la quantità del verde
- Offrire nuovi fulcri di socialità
- Unire le differenti realtà con cui l'area è a contatto
- Mantenere un disegno unitario

La soluzione progettuale

La proposta è il risultato di un processo dialettico di progettazione a diverse scale, dalla scala del maserplan al disegno architettonico, dall'architettura dei luoghi fino al singolo edificio, che persegue un duplice obiettivo: la proposta per una nuova parte di città e il legame di questa con il complesso sistema urbano presente.

Nel progetto, non si è prescelto il tradizionale approccio urbanistico nel quale la definizione del sistema infrastrutturale è prioritaria e da essa conseguono direttamente il progetto funzionale e poi la redazione del masterplan, ma sono state poste in primo piano le questioni inerenti le qualità e le relazioni urbane, a servizio delle quali sono state pensate infrastrutture e funzioni.

Il progetto si basa sulla compresenza di diverse trame gerarchiche, nell'intento di dar vita ad una complessità di relazioni che favoriscano la socialità, creando nuove occasioni di scambio, svago ed intrattenimento, intensificando, in qualità ed in quantità, le relazioni della vita collettiva.

Si è proseguito con la strutturazione di un'architettura dei luoghi caratterizzata da sistemi di moto e quiete, fulcri e connessioni ad elevata potenzialità relazionale.

Il progetto si basa su una composizione chiara, misurata e ritmata, ma al contempo capace di offrire una complessità di esperienze diverse attraverso la compresenza di differenti trame e gerarchie. Nella composizione, la varietà degli elementi non significa disgregazione, perché essi sono collegati da molteplici relazioni: nessun elemento è casuale o slegato dal resto, tutto appartiene ad disegno unitario che permette di orientare il passante secondo alcune chiare direzioni; ma questo sistema di spazi consente al contempo di divagare, di scoprire diversi luoghi disvelandoli progressivamente, suscitando curiosità e sorpresa e offrendo una complessità di emozioni.

I cardini dell'assetto urbano: i nuovi fulcri della socialità e le funzioni eccellenti

Ruolo cardine del nuovo assetto urbano è svolto dai cinque fulcri fondamentali, nodi importanti della socialità e delle relazioni, ognuno con differenti specificità:

- Stazione ponte

L'edificio della stazione ponte costituisce un tassello importante per ricostruire il dialogo tra parti di città. Non è un luogo destinato alla sola connessione pedonale, esso è un elemento urbano "abitato" che ospita al suo interno una strada commerciale.

- T3

La preesistenza industriale del T3 diventa un nodo importante tra due grandi assi pedonali: uno di questi porta alla piazza davanti al T5, l'altro collega la piazza antistante la portineria alla piazza della stazione. Il T3 è adibito a museo di arte contemporanea. E' costituito da tre parti: una lunga piazza coperta centrale passante, luogo di sosta ed indirizzamento dei visitatori, una zona espositiva per la statuaria di grandi dimensioni con un'altezza di interpiano di 12 metri situata nella parte a nord che usufruisce della migliore illuminazione e, infine, una zona espositiva per opere di dimensioni più ridotte con un'altezza di interpiano di 4,5 metri.

- Laminatoio (annesso al T3)

Il laminatoio è stato pensato come elemento scultoreo indipendente dalla struttura del T3. I suoi grandi portali ritmano e scandiscono lo spazio fortemente direzionale del paseo e creano un filtro tra i due differenti tipi di parco.

- Omec

L'Omec è stato pensato come centro di aggregazione multietnica con commercio ed esposizione di opere d'arte. L'ultima parte dell'edificio è stata svuotata, lasciando solamente la copertura e la parte strutturale, così da creare un porticato che dialoghi con il grande volume vetrato del T3.

- T5

Il T5 è formato da tre campate, quella più ad ovest è stata trattata come un grande percorso porticato urbano che connette la piazza davanti al T5 al parco naturalistico

presente a nord dell'edificio stesso. All'interno delle altre due campate trova posto la facoltà di giornalismo, con aule, laboratori, una sala conferenza di grandi dimensioni ed un ristorante che possono funzionare indipendentemente dagli orari di apertura dell'università. La distribuzione dei percorsi all'interno dell'edificio è gestito da un sistema a ballatoio a tripla altezza, in corrispondenza del quale si trova l'atrio principale.

- Portineria

La portineria ristrutturata, ha funzione ricettiva e al suo interno ospita una sala conferenza.

Il paseo e i parchi

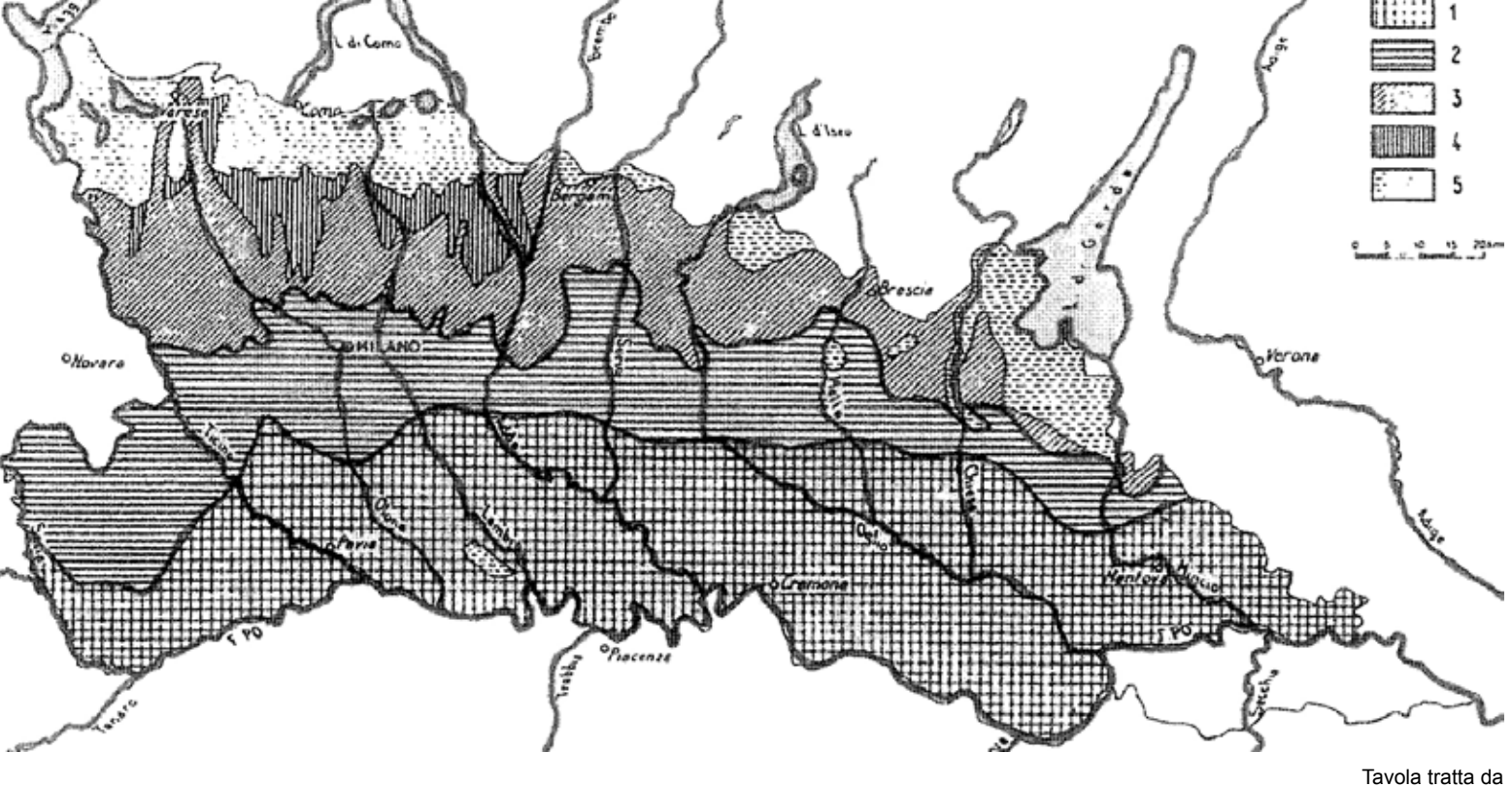
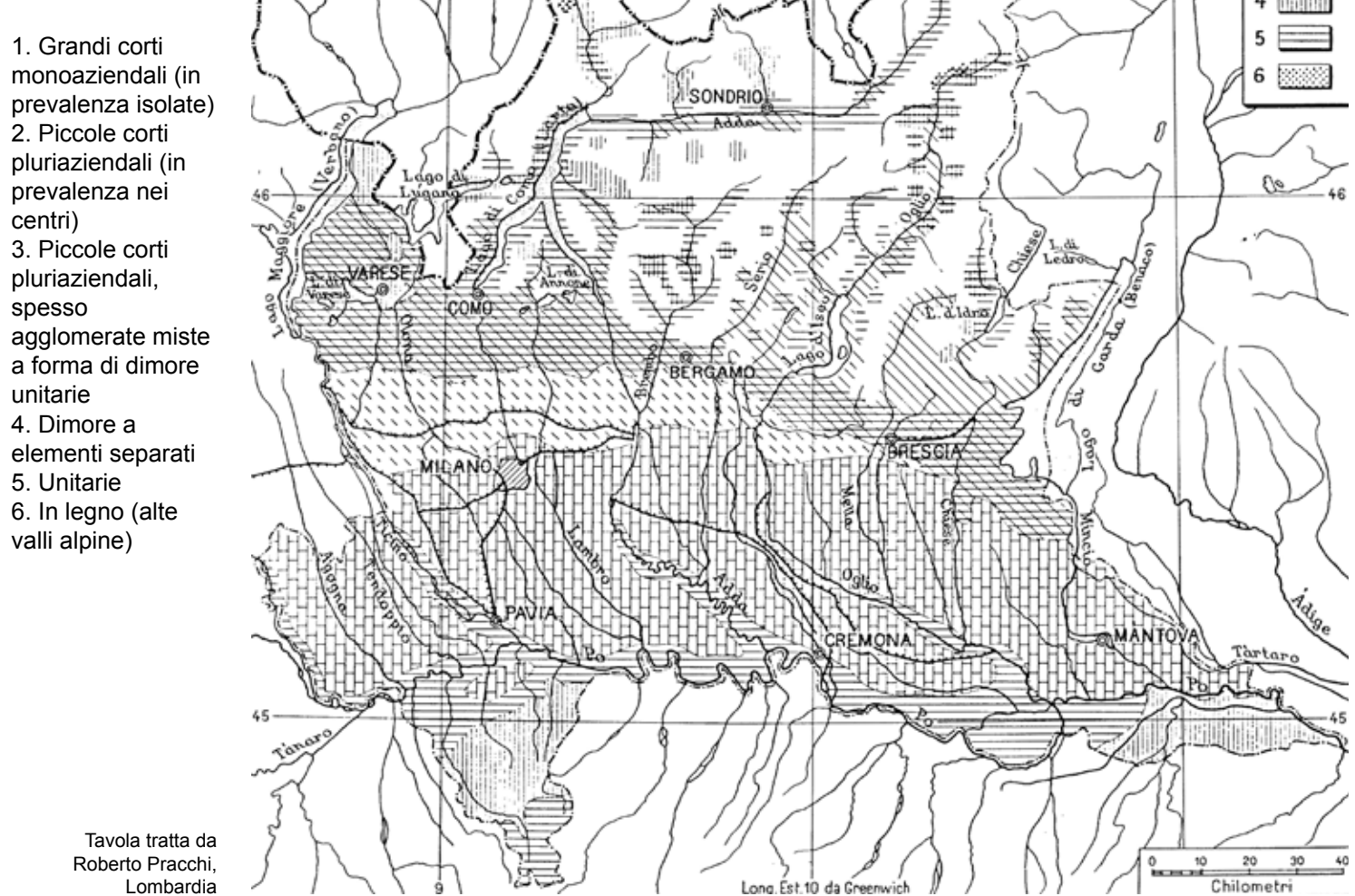
Il sistema dei paseo è una importante rete di tramiti che collegano i fulcri del progetto. Il paseo è caratterizzato da un doppio filare di alberi ad alto fusto sostenuto ai piani terra da una serie di attività (commerciali, terziarie, espositive, ecc) tali da rendere tali tramiti, luoghi del percorrere ma anche dello stare.

Nel progetto si distinguono due parchi di notevoli dimensioni e tre giardini urbani. Uno di questi ha carattere monumentale: quattro grandi serre punteggiano lo spazio lineare a prato e fungono da lanterne urbane di notte, un filare di alberi ad alto fusto è posizionato su di un lato del giardino. Il volume del T3 è elemento intermedio tra due giardini differenti: quello accanto ai portali del laminatoio è uno spazio verde calmo e contemplativo, l'altro ha un disegno più geometrico ispirato ai quadri di Piet Mondrian ed è caratterizzato da vasche d'acqua e rettangoli verdi di essenze diverse.

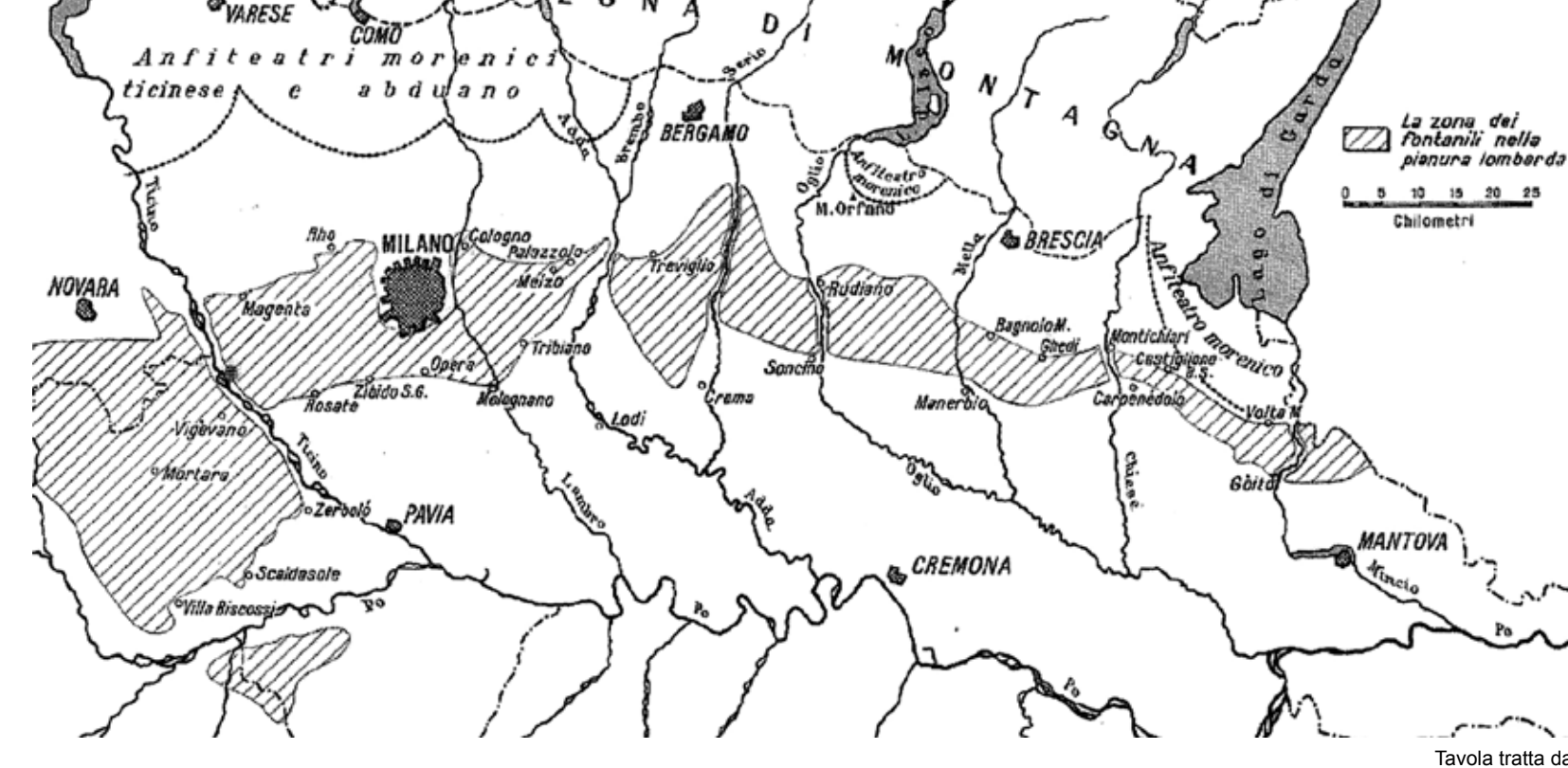
Il parco a nord del T5 ha carattere naturalistico ed è legato strettamente al Parco della Media Valle del Lambro, è caratterizzato da creste erbose la cui sommità è piantumata con alberi a basso fusto. Un percorso pavimentato taglia le creste, smista i percorsi all'interno del parco e riconduce al grande porticato facente parte del T5.

Il parco ad ovest del T3 anch'esso d'estrazione naturalistica è caratterizzato da una lieve pendenza che raggiunge la quota +3 metri in corrispondenza del percorso che cinge il parco ad ovest. Esso è come una quinta scenica, uno sfondo alla grande presenza del T3.

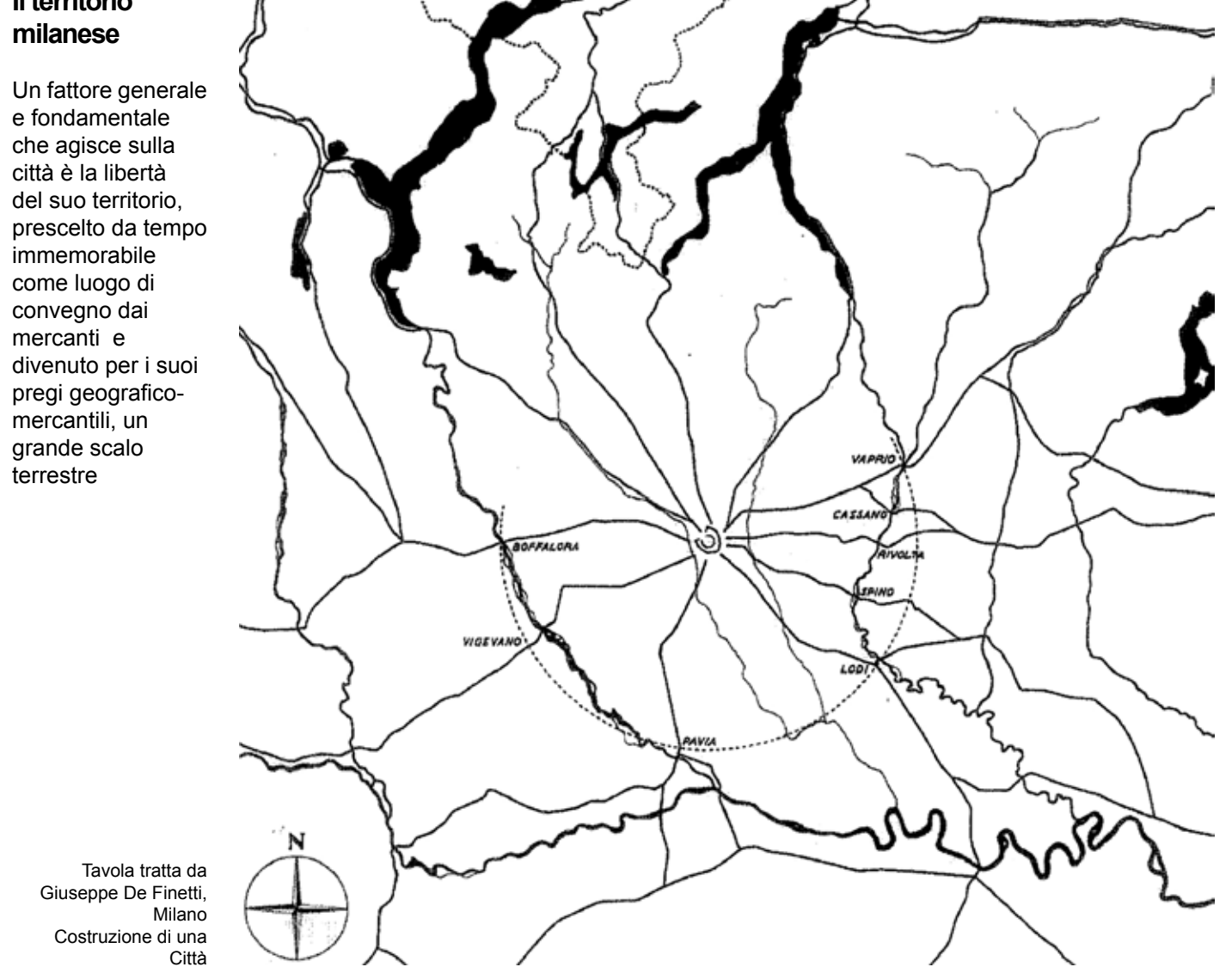
Forme prevalenti di dimore rurali in Lombardia



Cartina morfologica della pianura e collina lombarda
 Tavola tratta da Roberto Piacchi, Lombardia



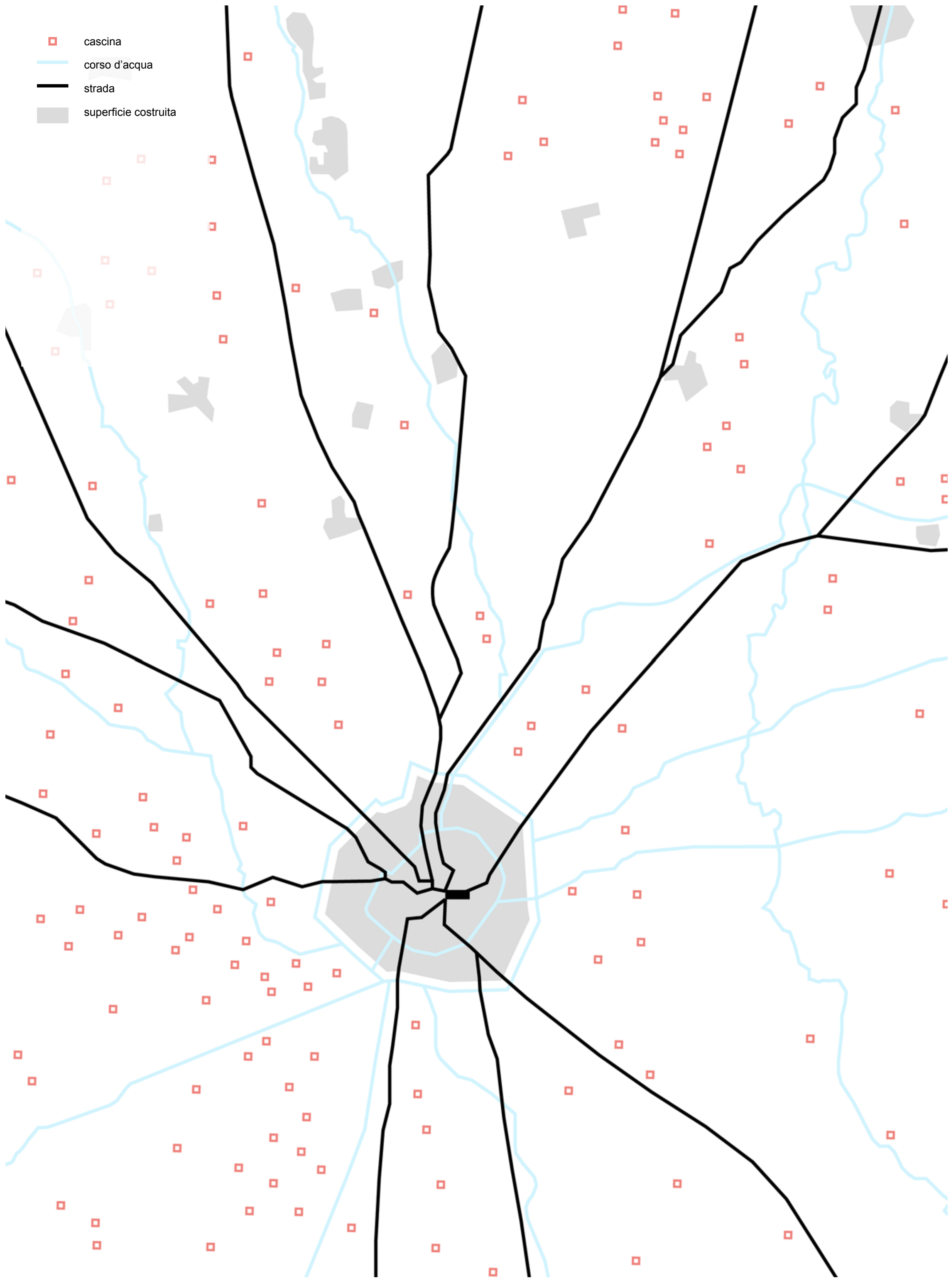
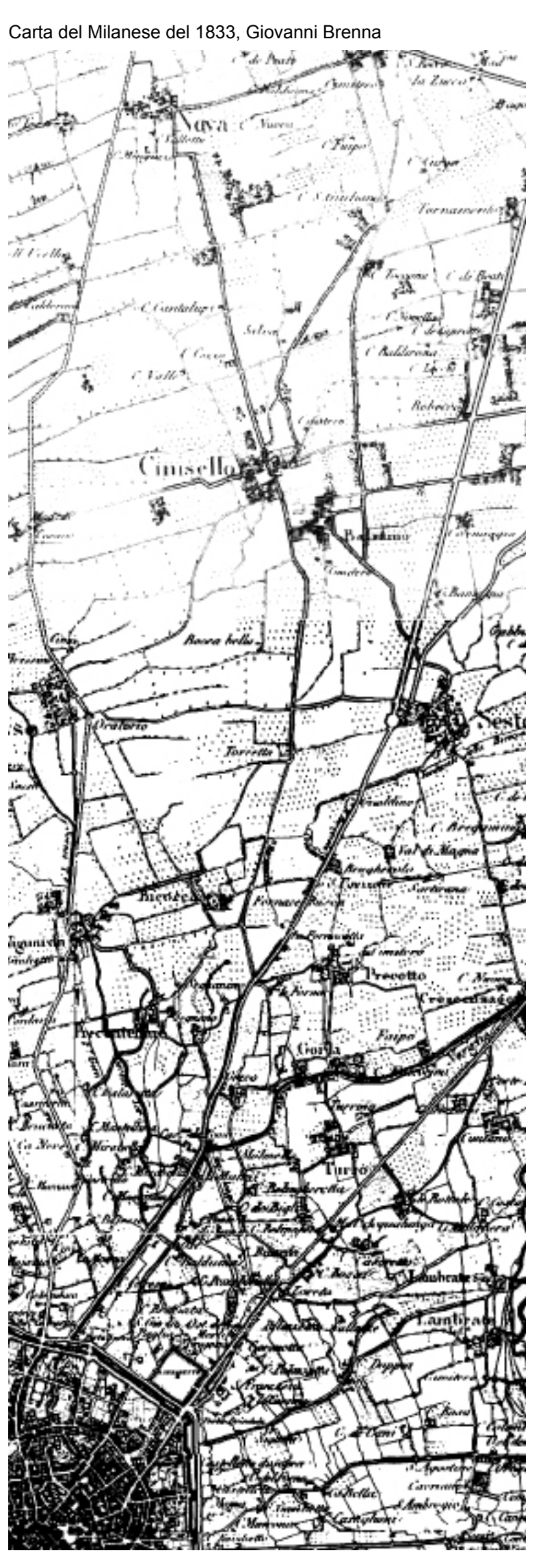
Linea delle risorgive e fascia dei fontanili
 Tavola tratta da Roberto Piacchi, Lombardia



Il territorio milanese
 Un fattore generale e fondamentale che agisce sulla città e la libertà del suo territorio, prescelto da tempo immemorabile come luogo di convergenza dai mercanti e divenuto per i suoi pregi geografico-mercantili, un grande scalo terrestre.
 Tavola tratta da Giuseppe De Finetti, Milano
 Costituzione di una Città

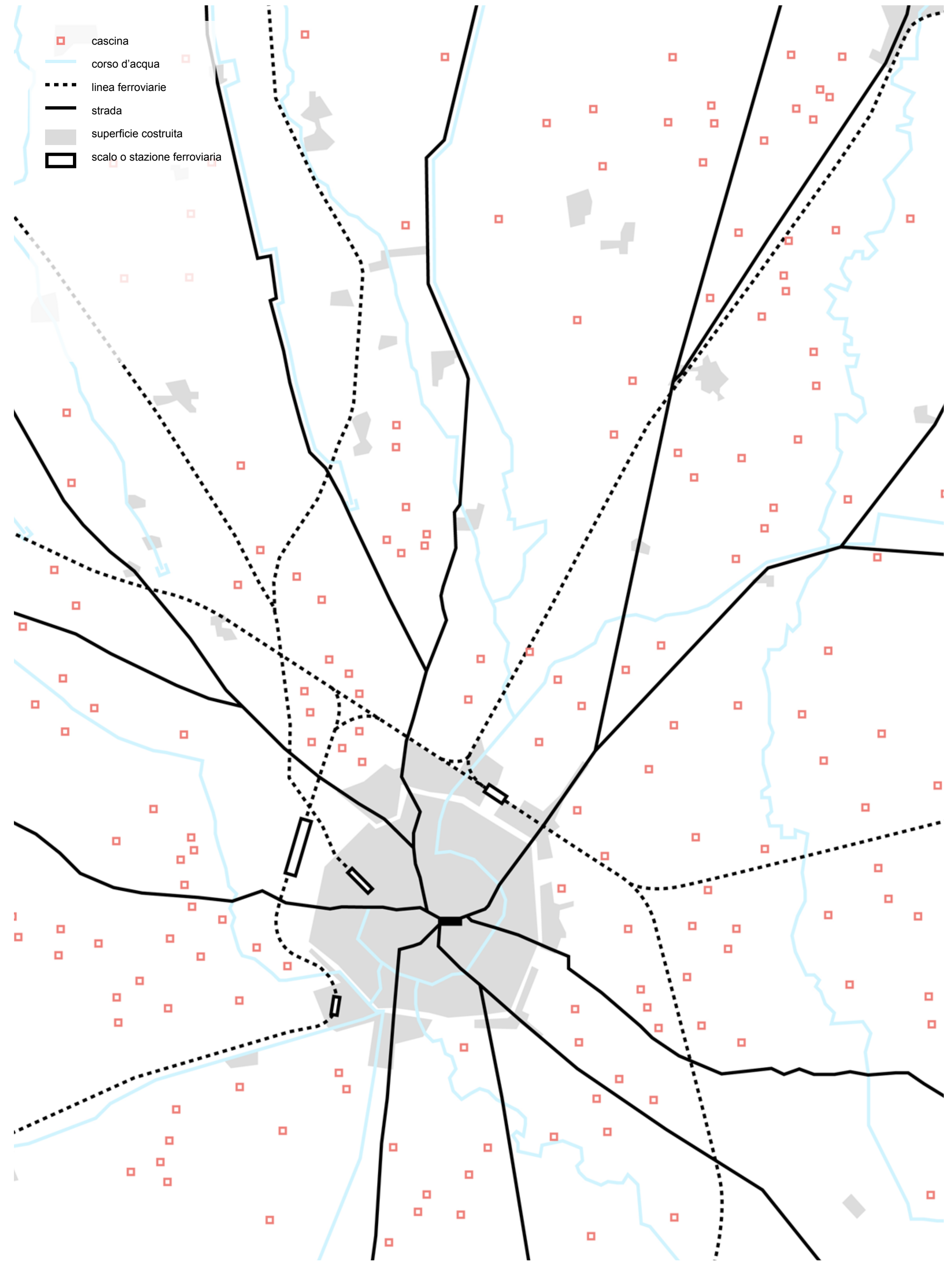
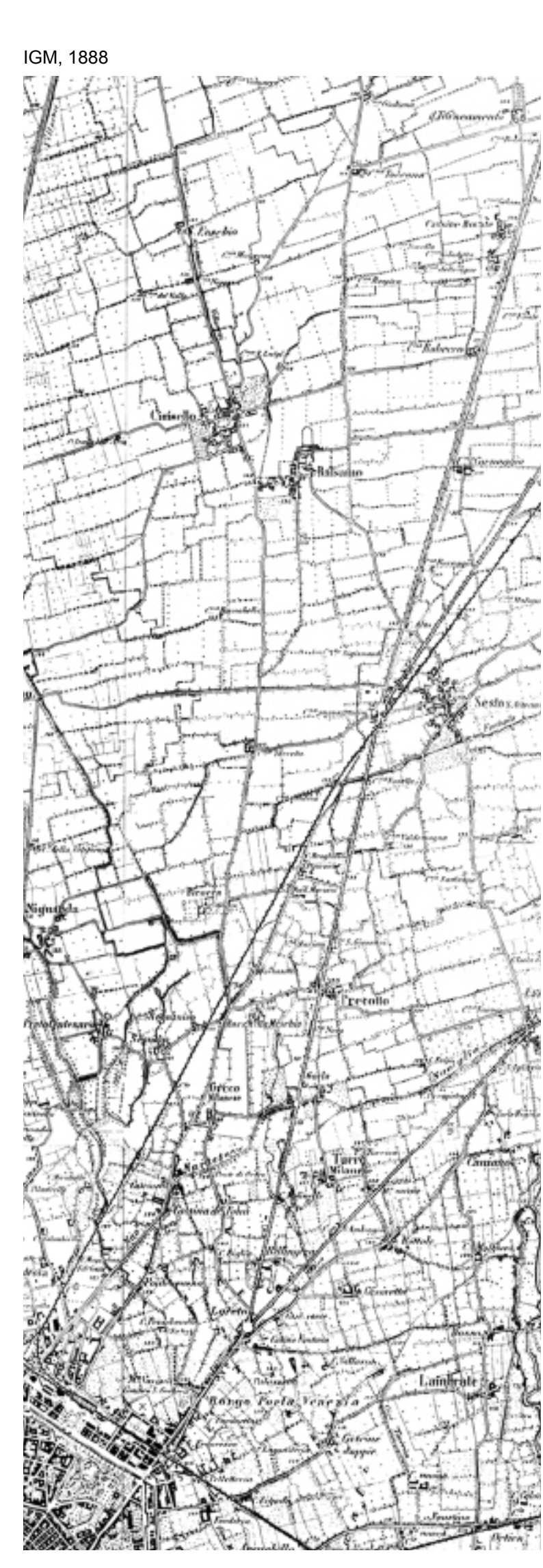
1833

Differenza degli insediamenti e dei modelli agricoli tra alta e bassa pianura
 1:50000



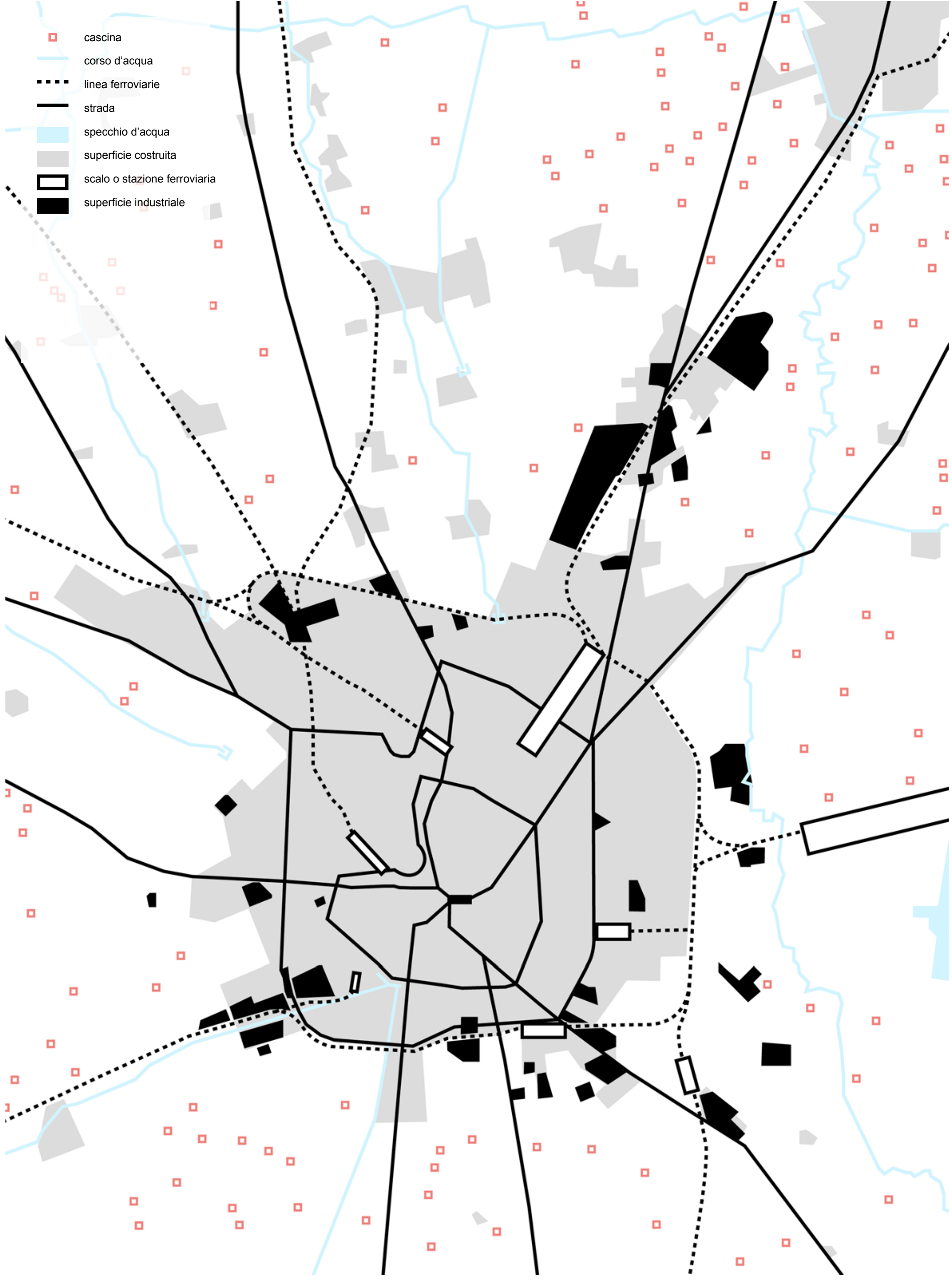
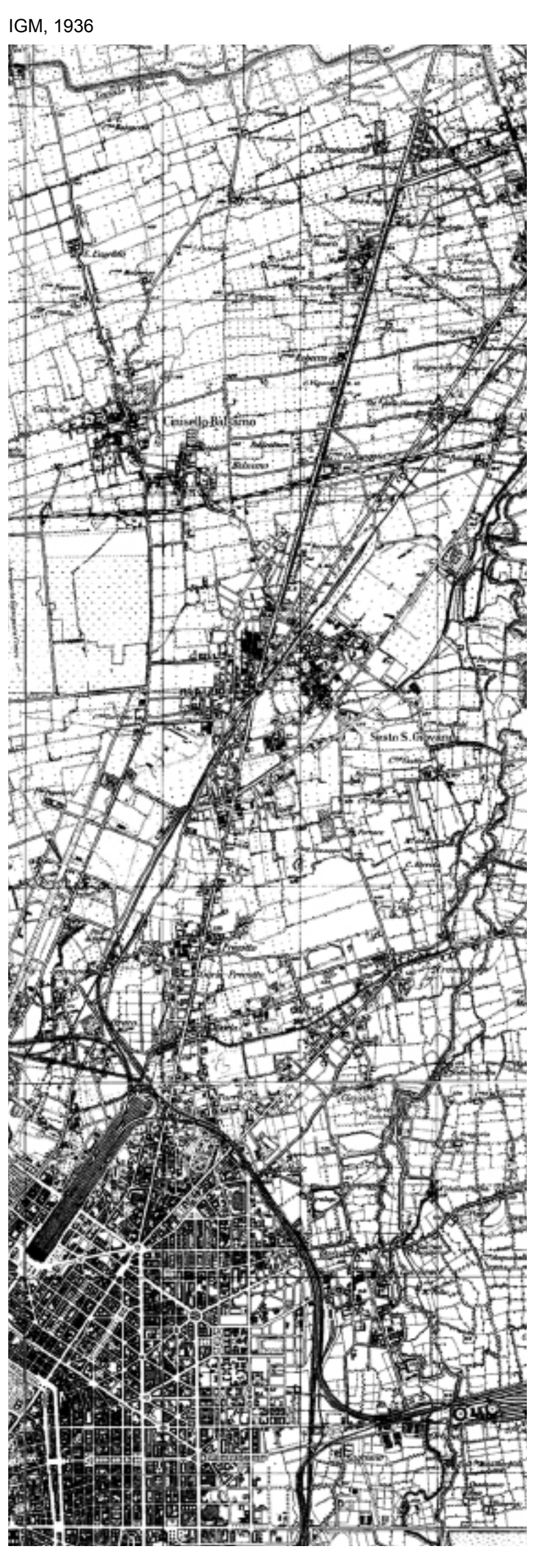
1888

L'arrivo del trasporto ferroviario e l'espansione di Milano fuori dalle mura
 1:50000



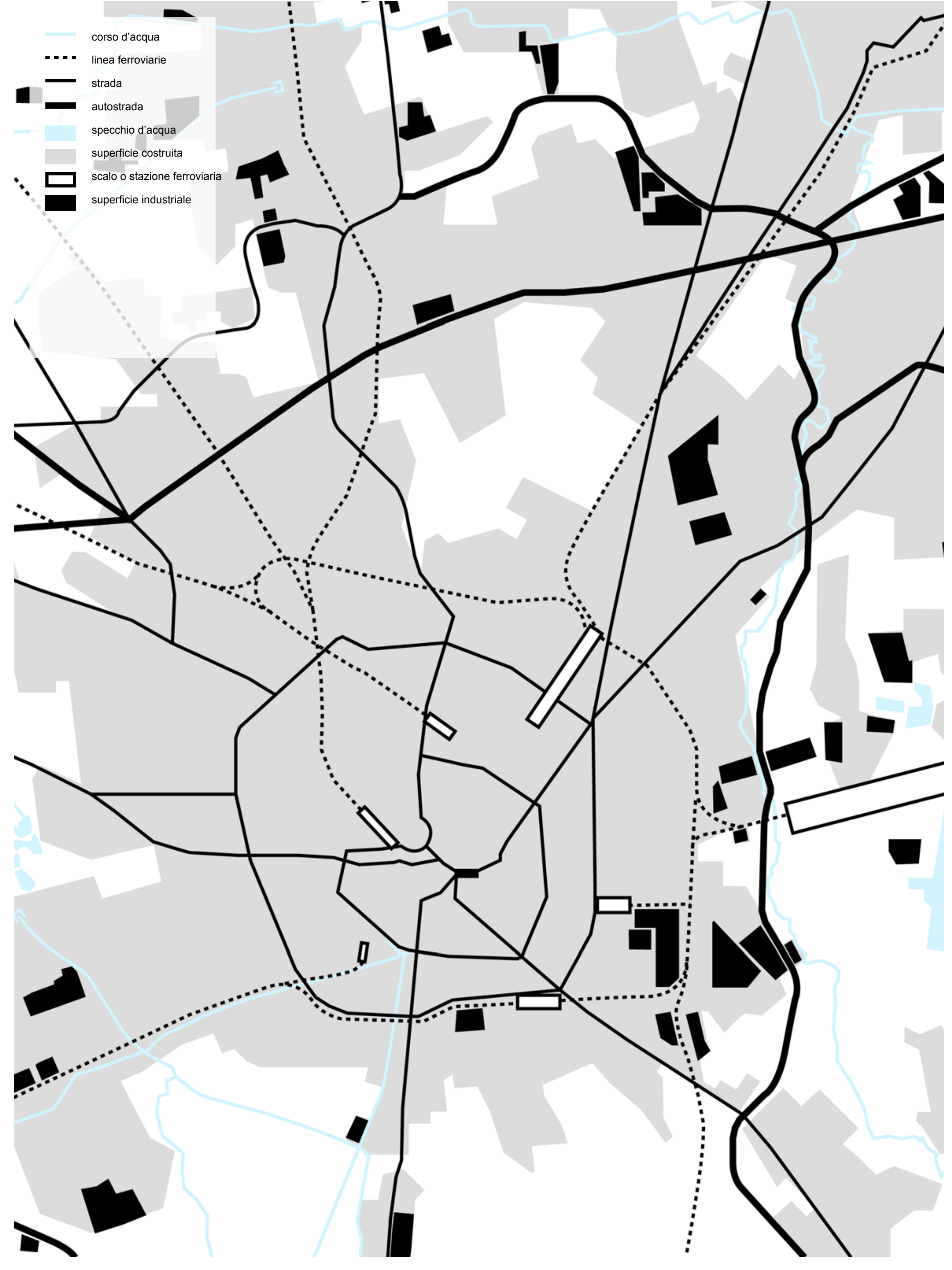
1936

Rapporto tra infrastruttura, gli insediamenti industriali e l'espansione urbana
 1:50000

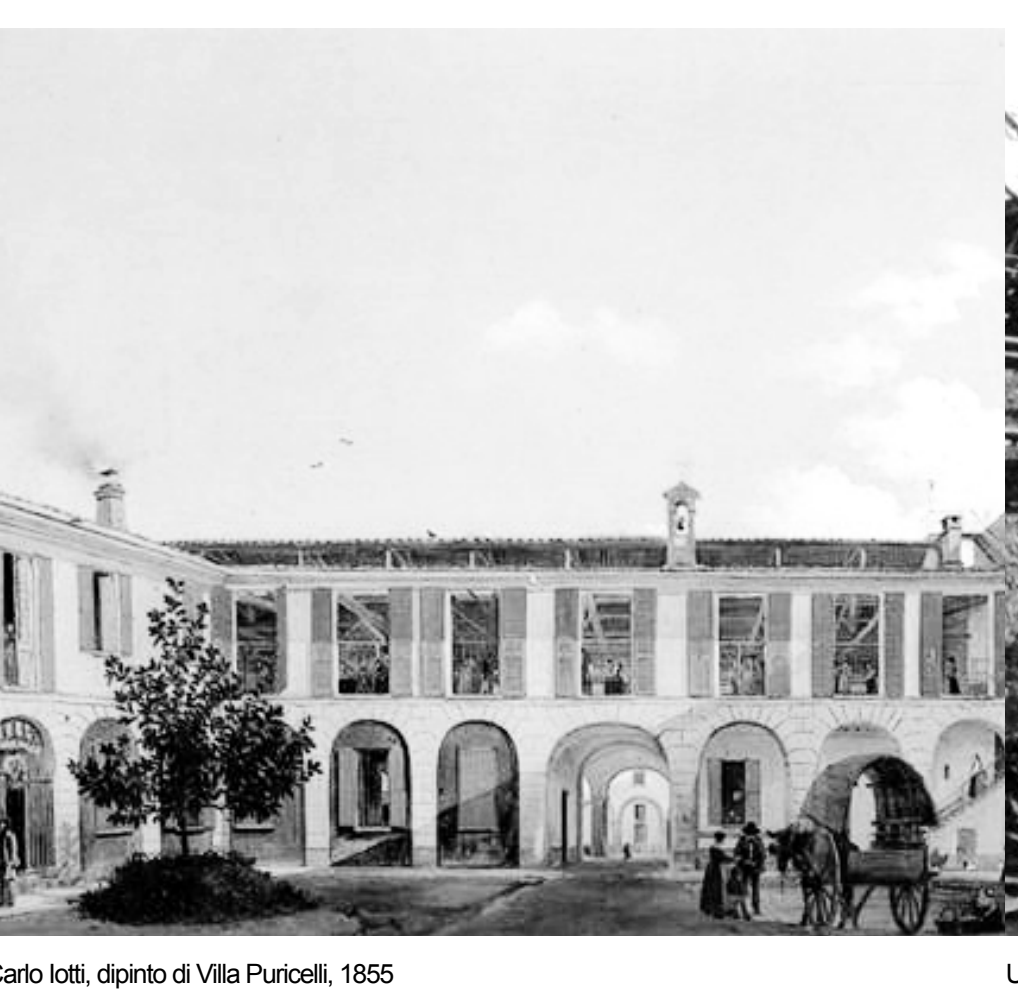


1994

La crisi del settore industriale e l'espansione incontrollata di Milano
 1:50000



Cortine davanti alla Torretta, 1850



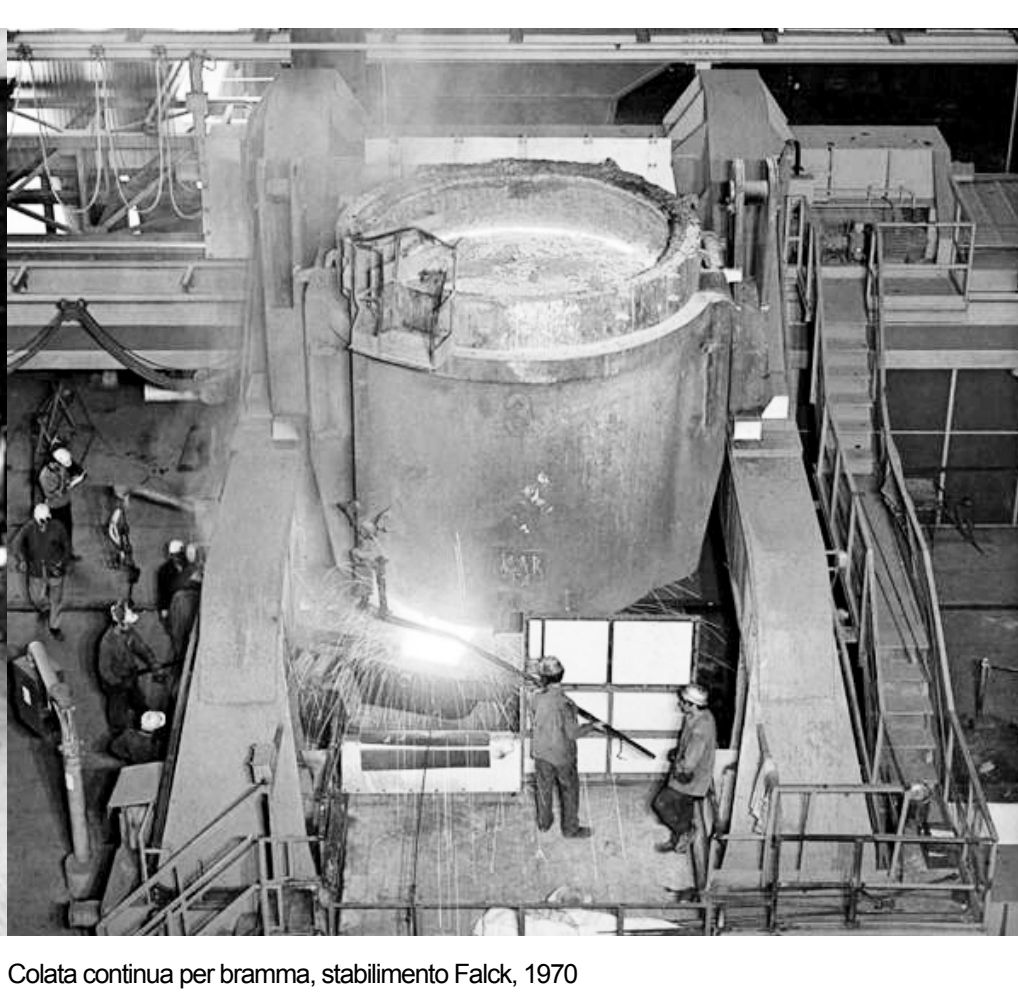
Carlo Loti, dipinto di Villa Pusterla, 1855



Una nuova impresa sorge a Sesto San Giovanni, inizio 1900



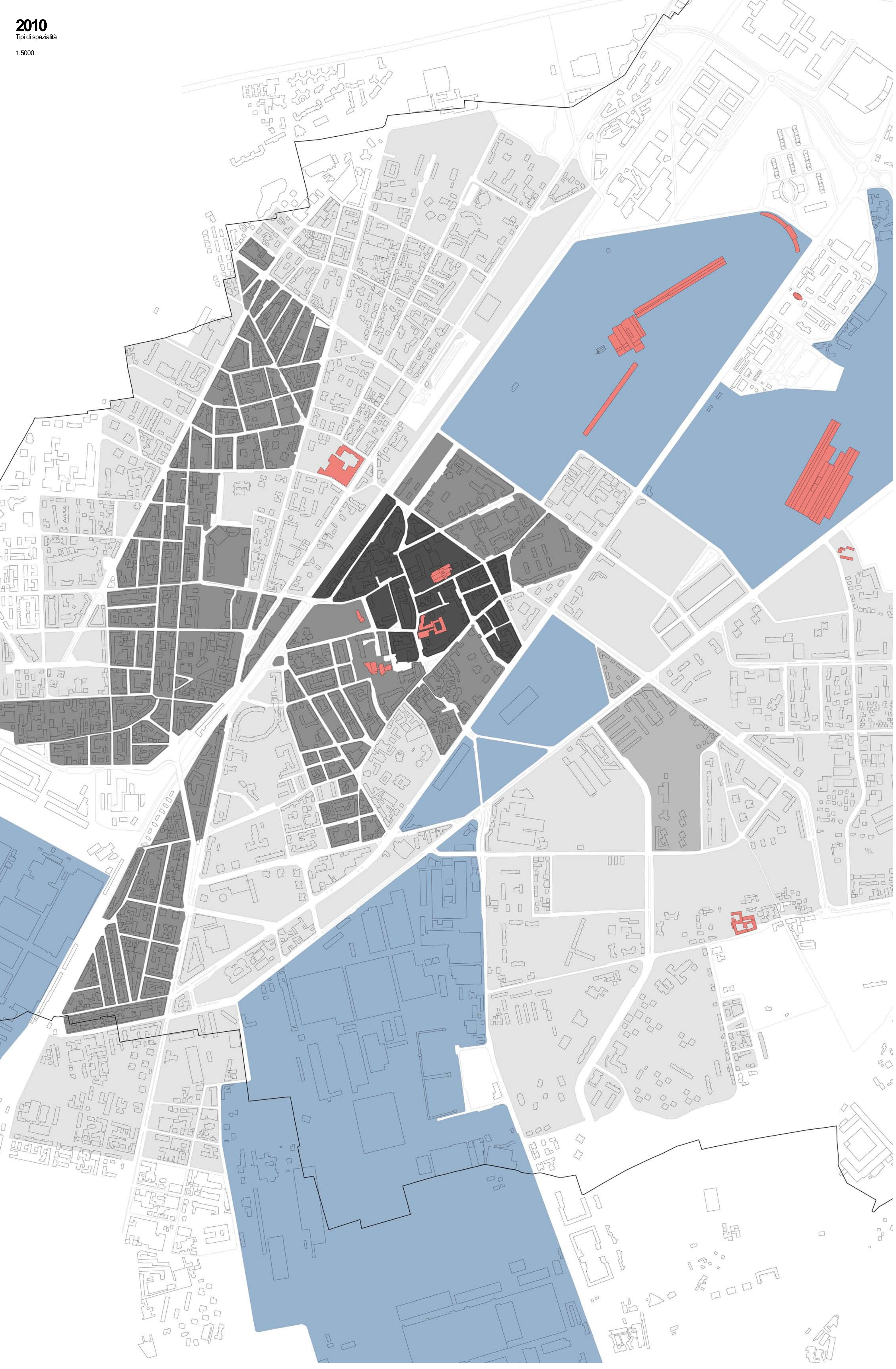
Arriva la metropolitana, 1964



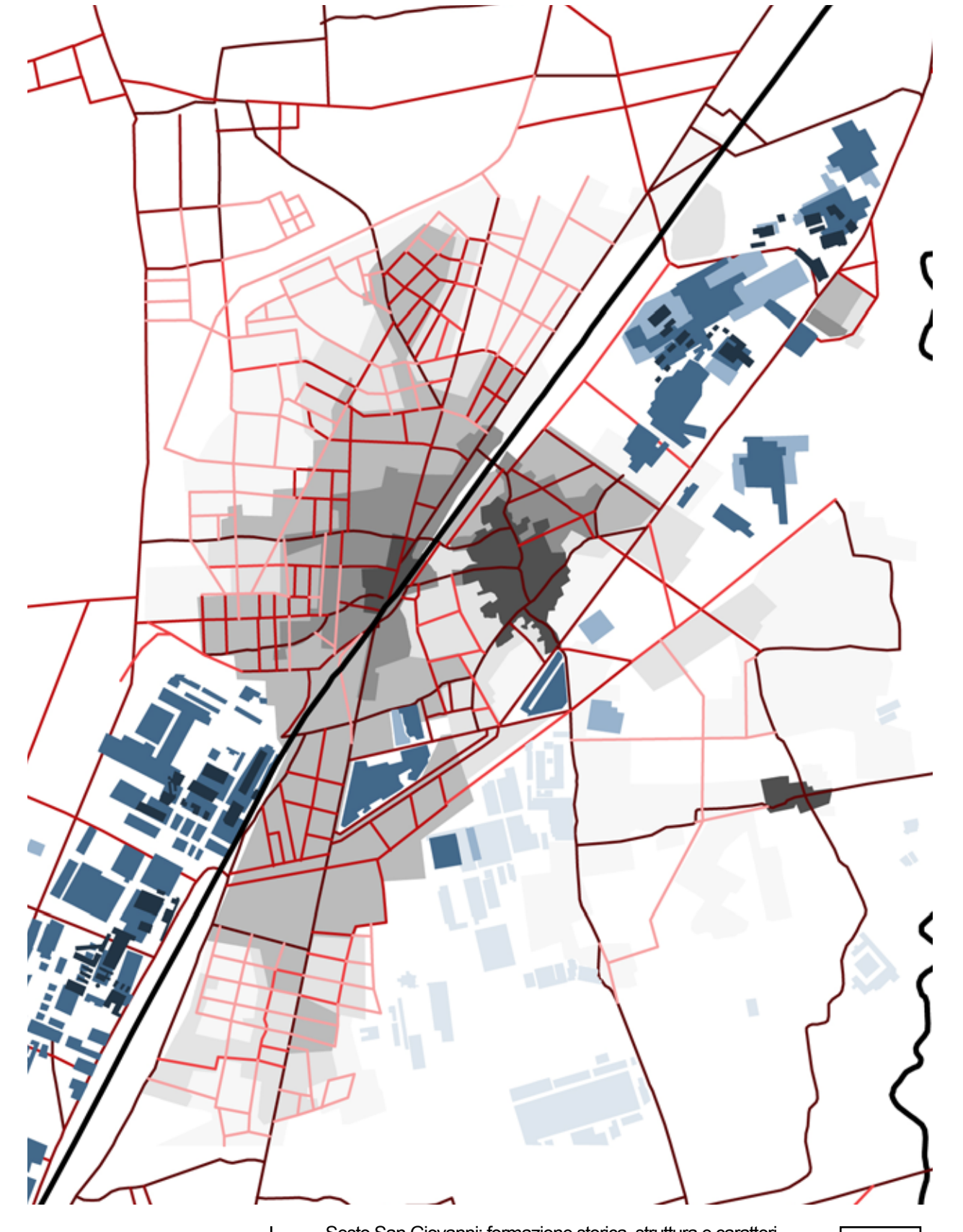
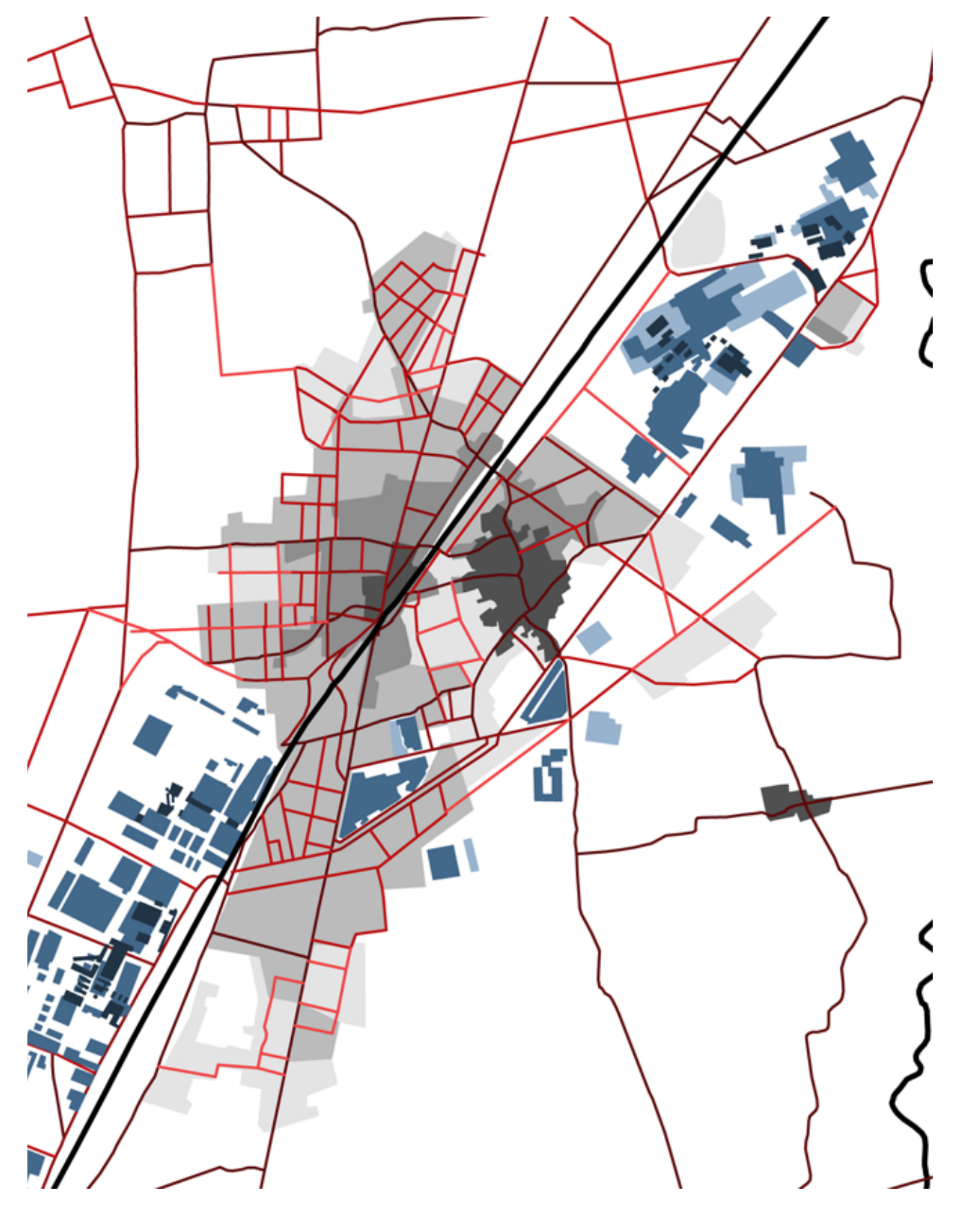
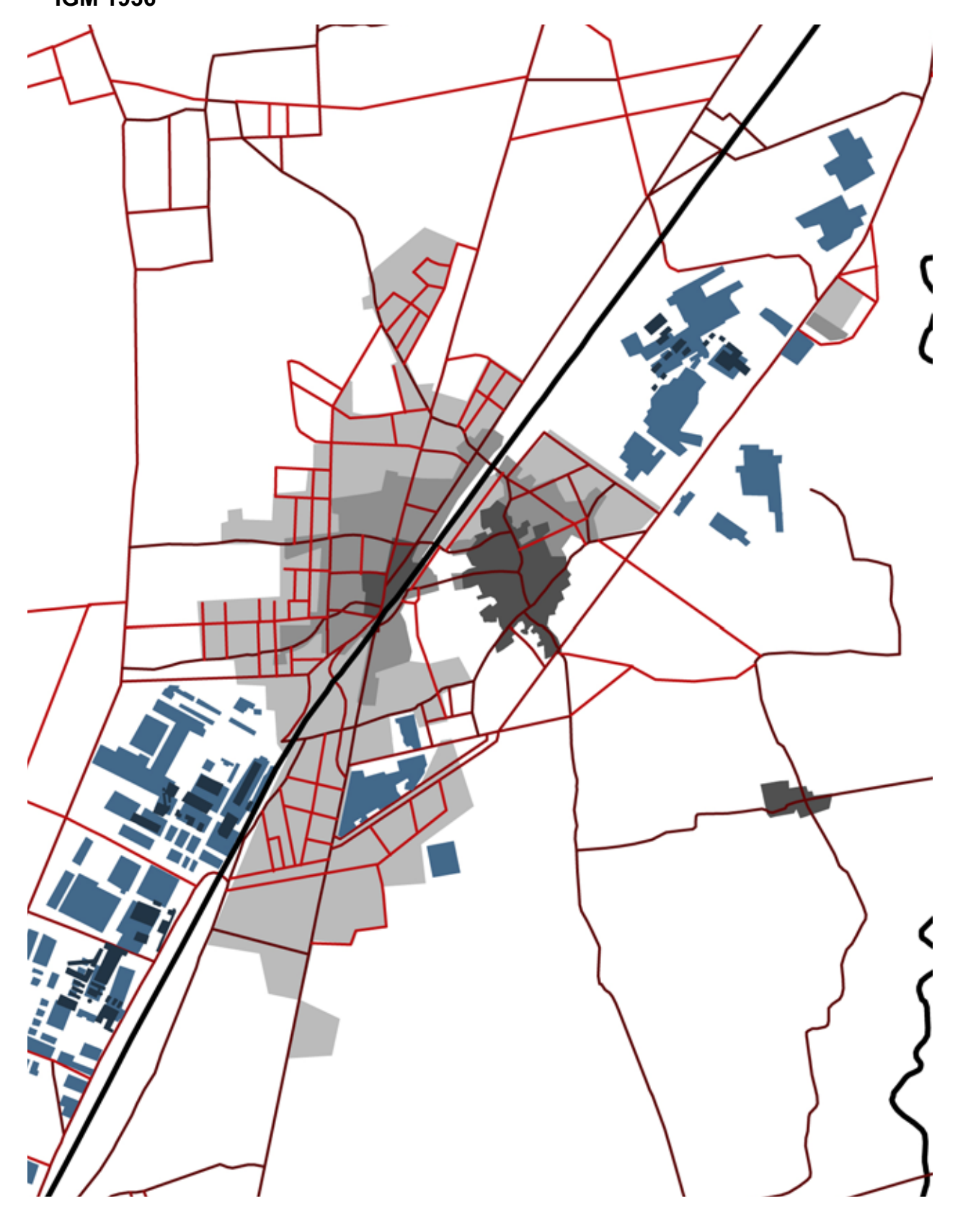
Collata continua per tramway, stabilimento Falck, 1970



Nuove costruzioni per attività commerciali, 1992

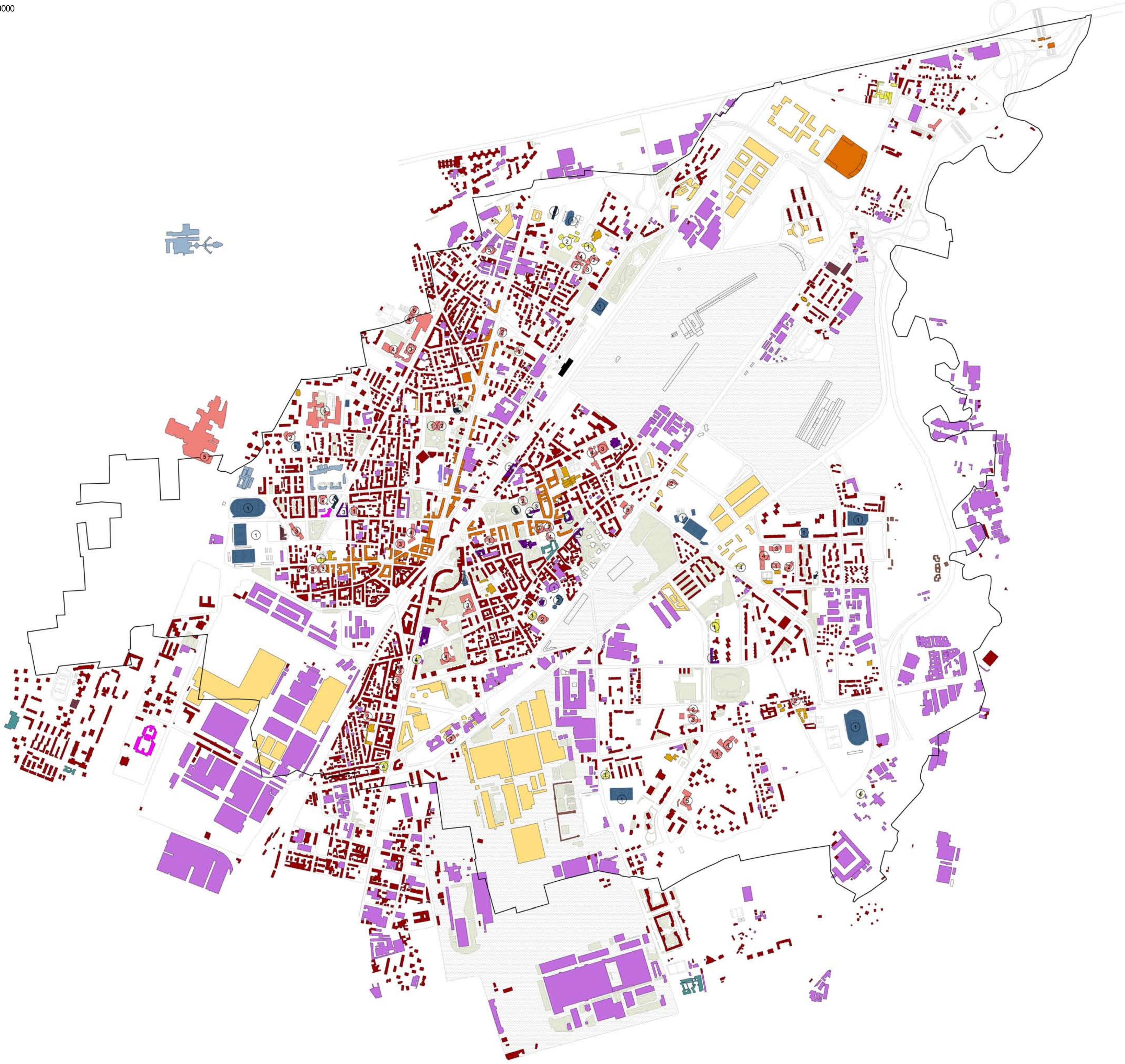


- Tipi di spazialità**
- Spazialità chiusa a matrice rurale
 - Edilizia aperta coordinata
 - Spazialità chiusa a matrice coordinata
 - Edilizia aperta scoordinata
 - Aree industriali
 - Capisaldi
- Costruzione della città nel tempo**
- Urbanizzato al 1888
 - Urbanizzato al 1914
 - Urbanizzato al 1936
 - Urbanizzato al 1950
 - Urbanizzato al 1980-94
 - Sistema stradale al 1888
 - Sistema stradale al 1914
 - Sistema stradale al 1936
 - Sistema stradale al 1950
 - Sistema stradale al 1983-94
 - Industrie al 1914
 - Industrie al 1936
 - Industrie al 1950
 - Industrie al 1983



Sezioni stradali (le quote sono espresse in metri)





Distribuzione delle destinazioni d'uso

- Amministrazione pubblica
 - 1 Attrezzature amministrative
 - 2 Poste
 - 3 Uffici comunali
- Attrezzature pubbliche
 - 1 Biblioteca
 - 2 Centro culturale
 - 3 Scuola civica
 - 4 Attrezzature di pubblica utilità
- Attrezzature socio-sanitarie
 - 1 Assistenza anziani
 - 2 Assistenza disabili
 - 3 Assistenza minori
 - 4 Servizio sanitario
 - 5 Farmacia
- Commercio
- Edifici di culto
- Ospedale
- Attrezzature sportive
 - 1 Centri per lo sport
 - 2 Centri ricreativi
- Istruzione
 - 1 Asili nido
 - 2 Scuola materna
 - 3 Scuola elementare
 - 4 Scuola media
 - 5 Scuola superiore
- Residenza
- Produttivo industriale

Fulcri sociali e aree dismesse

- Dismissioni industriali
- Fulcri sociali
 - 1 Attrezzature amministrative
 - 2 Poste
 - 3 Uffici comunali
 - 4 Biblioteca
 - 5 Centro culturale
 - 6 Scuola civica
 - 7 Attrezzature di pubblica utilità
 - 8 Assistenza anziani
 - 9 Assistenza disabili
 - 10 Assistenza minori
 - 11 Servizio sanitario
 - 12 Commercio
 - 13 Edifici di culto
 - 14 Centri sportivi
 - 15 Centri ricreativi
 - 16 Asili nido
 - 17 Scuola materna
 - 18 Scuola elementare
 - 19 Scuola media
 - 20 Scuola superiore
 - 21 Verde attrezzato
 - 22 Verde storico

Accessibilità e mobilità interna

- Autostrada
- Ingressi stradali principali
- Trasporto pubblico
- Limite circoscrizioni
- Ferrovia
- Metropolitana

Zone critiche, barriere fisiche e sociali

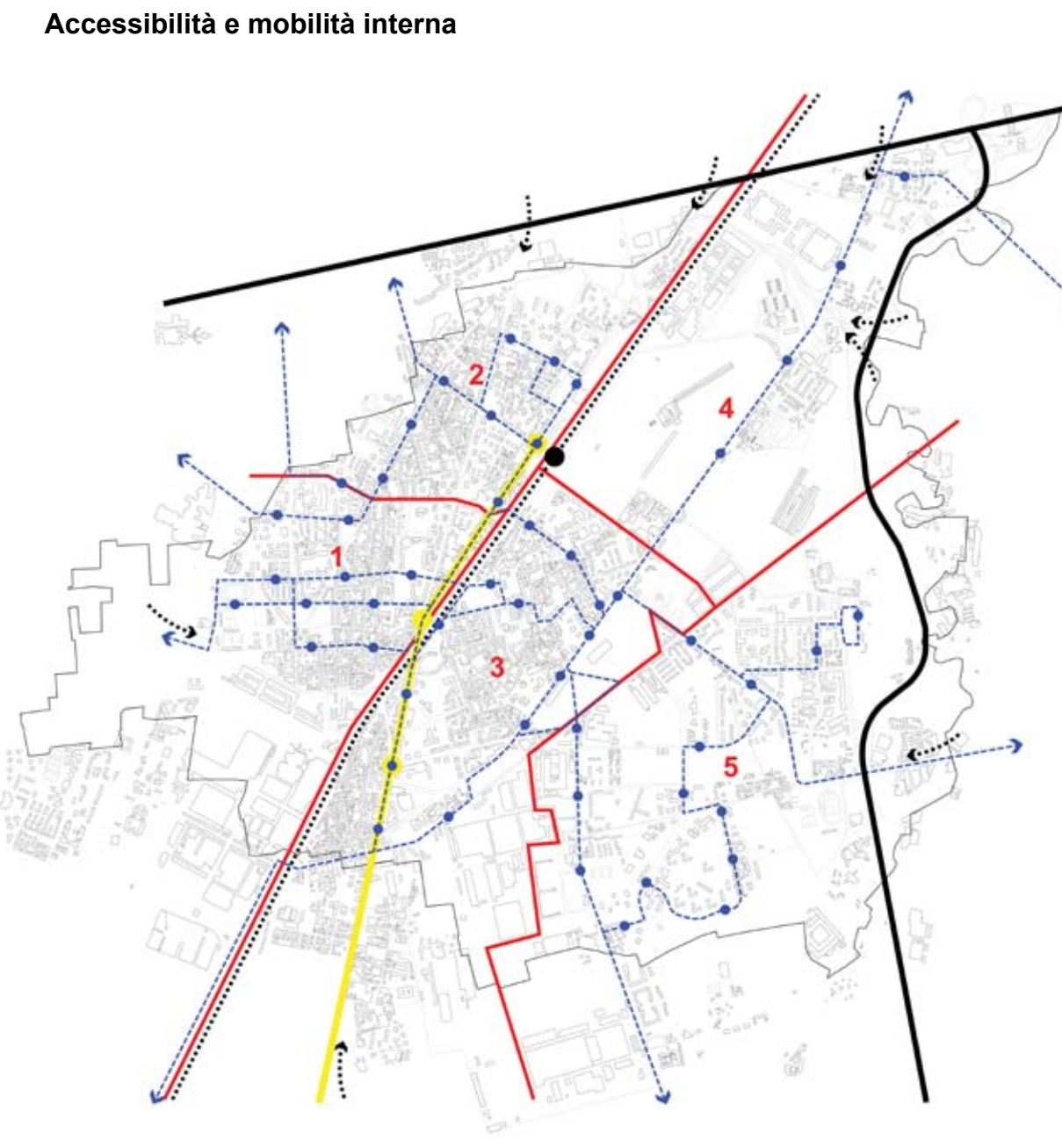
- Zone carenti di servizi
- Alta percentuale di anziani
- Complessità funzionale assente
- Dismissioni industriali
- Strade con volumi di traffico intenso

La città divisa

- Cesure
- Città lottizzata
- Città organica
- Città ibrida

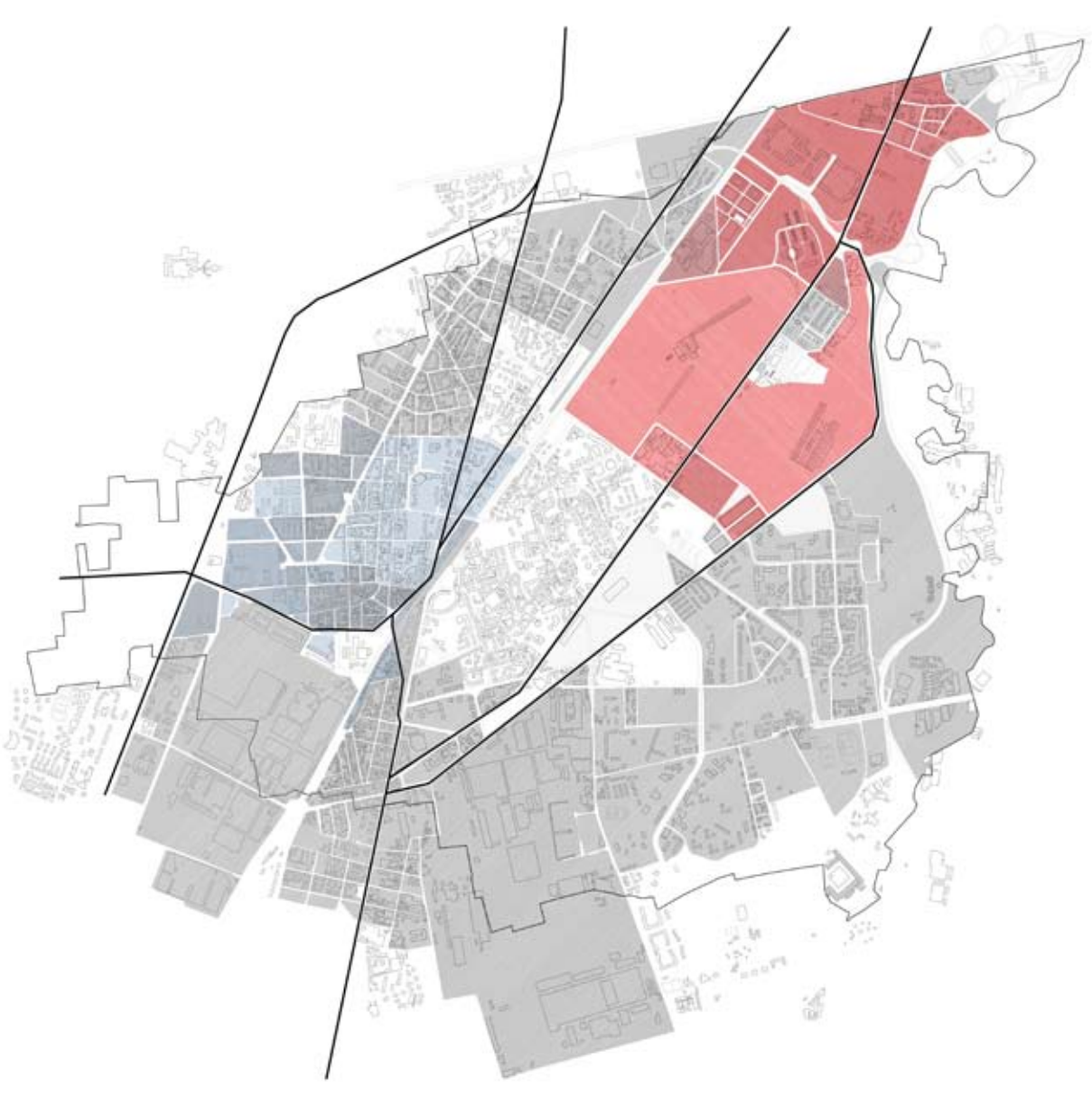
Distribuzione sociale nelle 24 ore

- Giorno
- Notte



Sesto San Giovanni
 abitanti totali: 82.218
 circoscrizione 1 - Rondò Torretta
 abitanti: 19.920
 circoscrizione 2 - Rondinella, Baraggia, Restellone
 abitanti: 17.161
 circoscrizione 3 - Isola del Bosco, delle Corti
 abitanti: 24.686
 circoscrizione 4 - Pelucca, villaggio Falck
 abitanti: 2.201
 circoscrizione 5 - Dei Parchi, Cascina Gatti, Pargapiola
 abitanti: 18.250

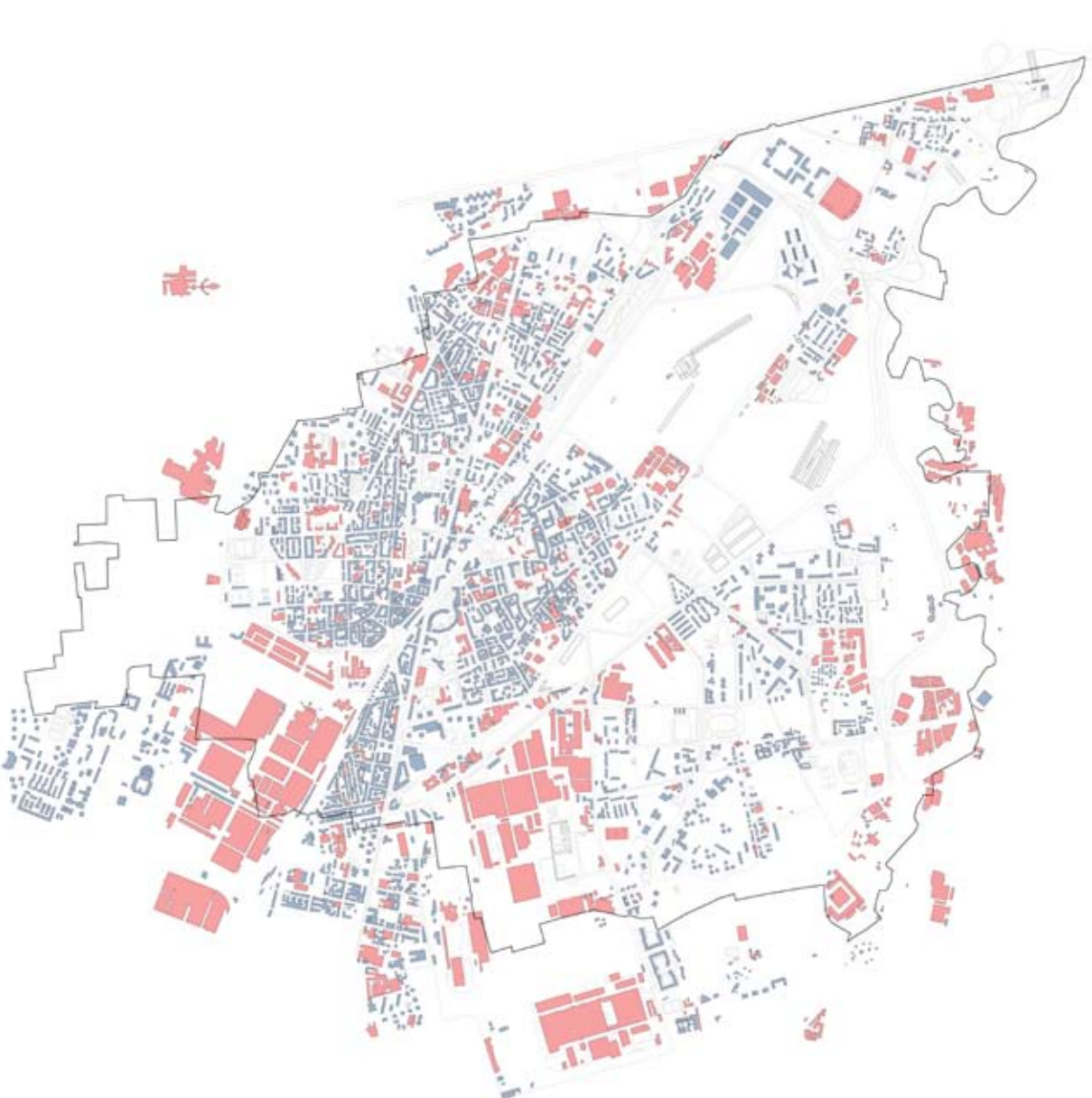
Zone critiche, barriere fisiche e sociali



La città divisa



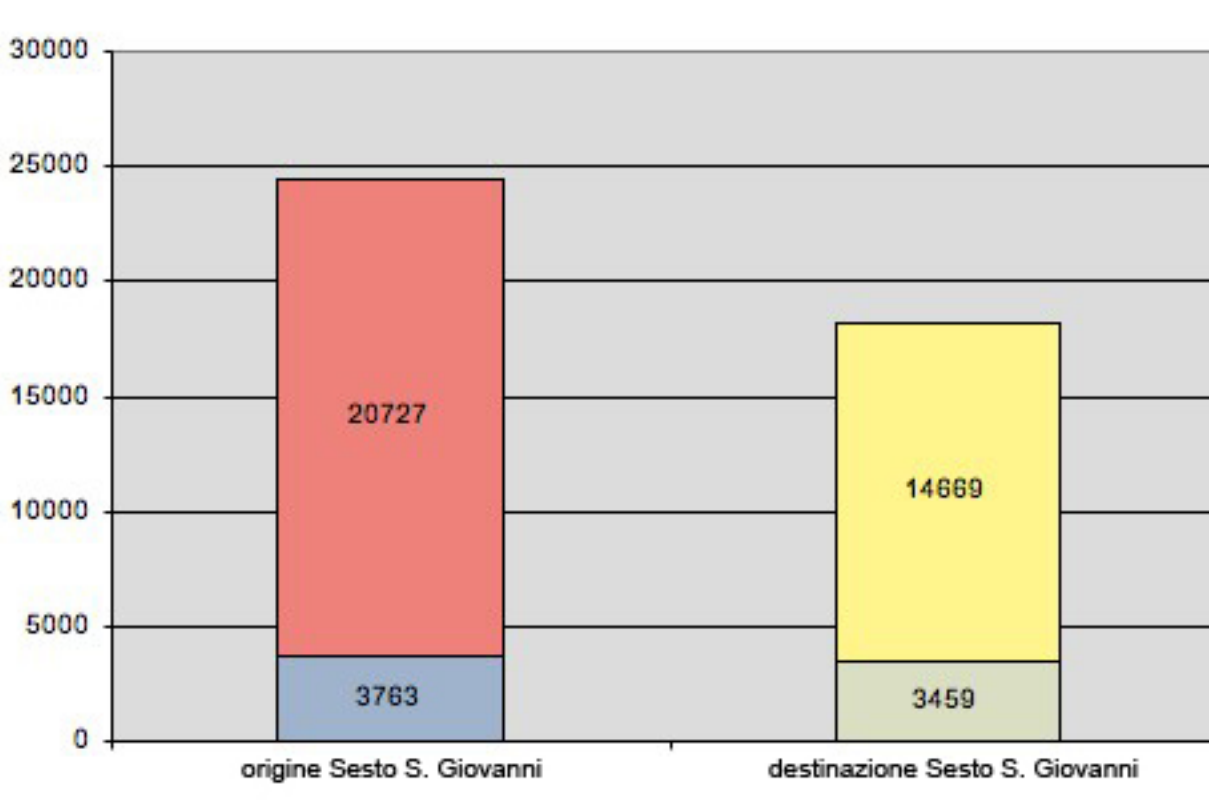
Distribuzione sociale nelle 24 ore



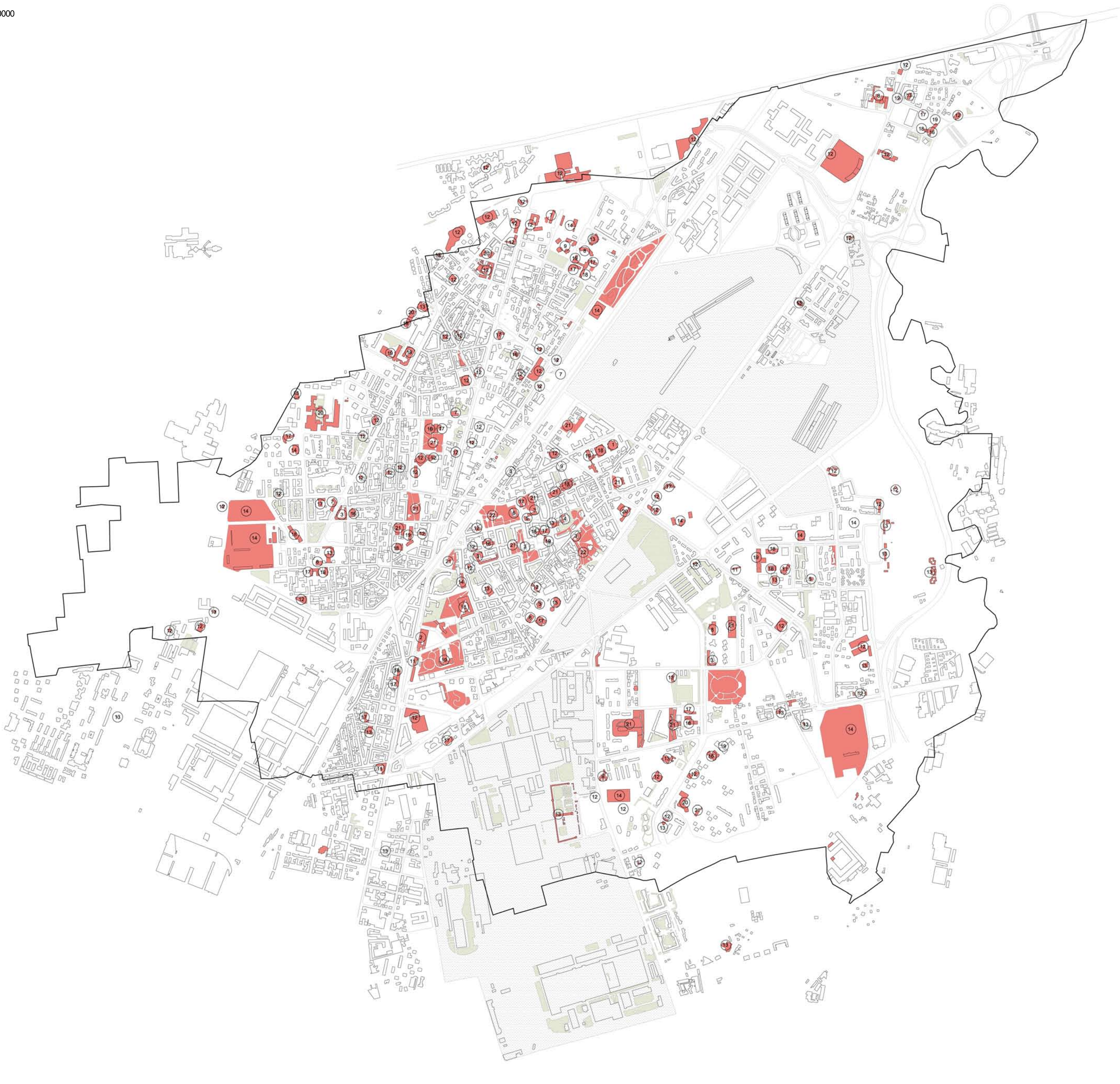
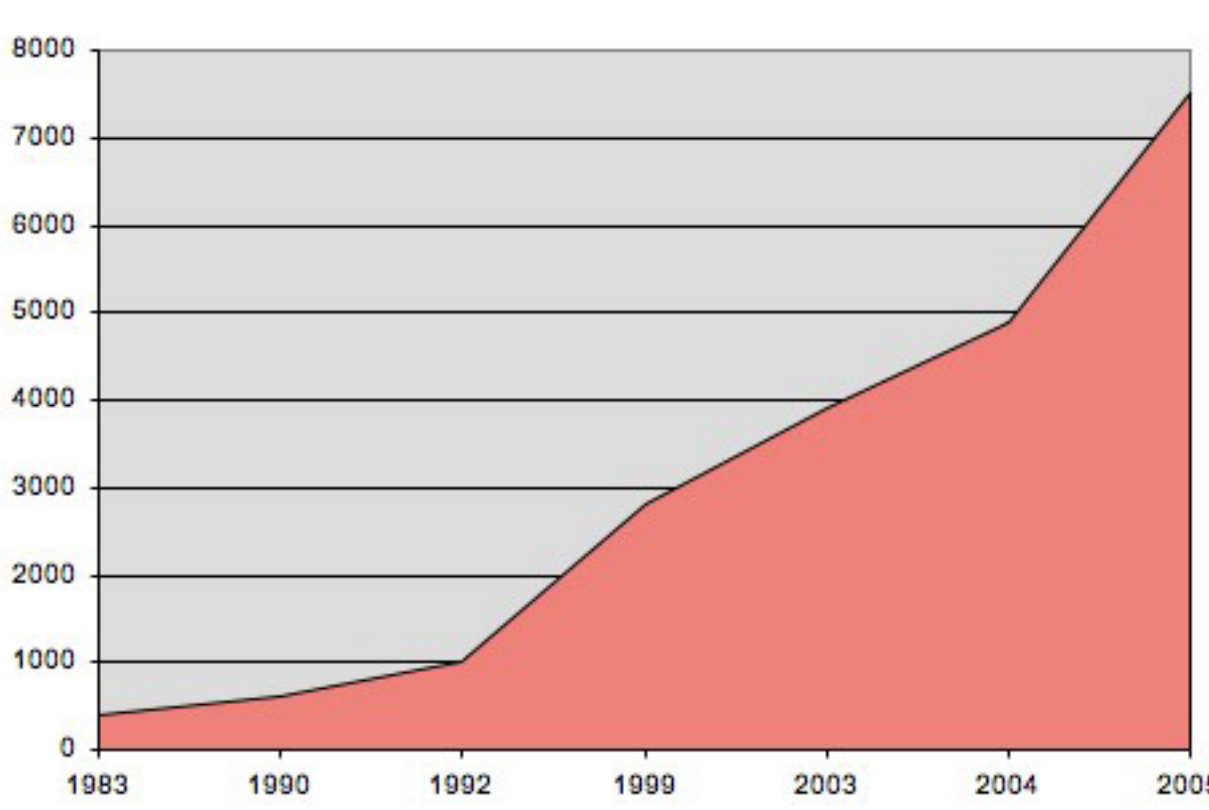
Volumi di traffico (automobilih)

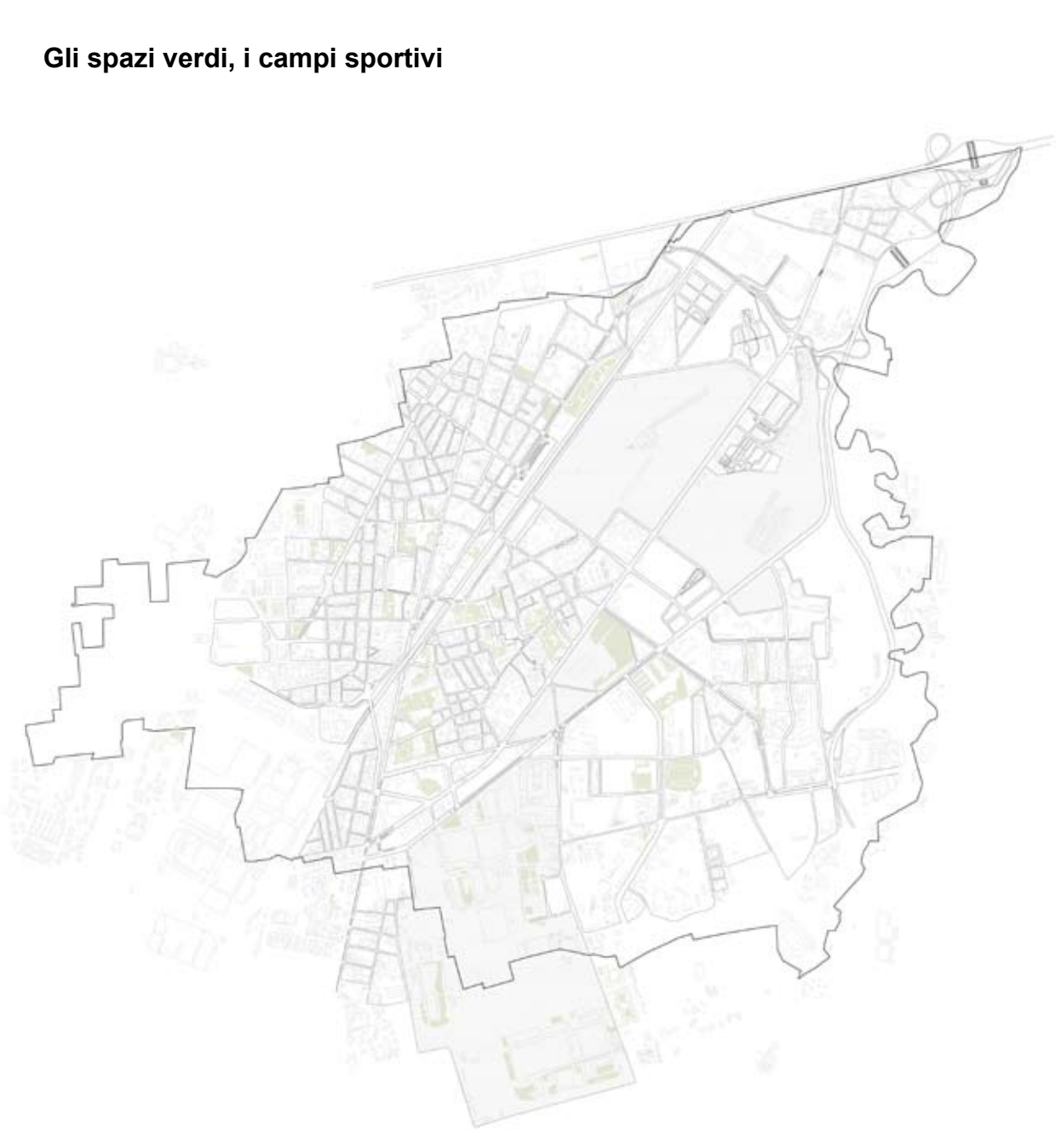
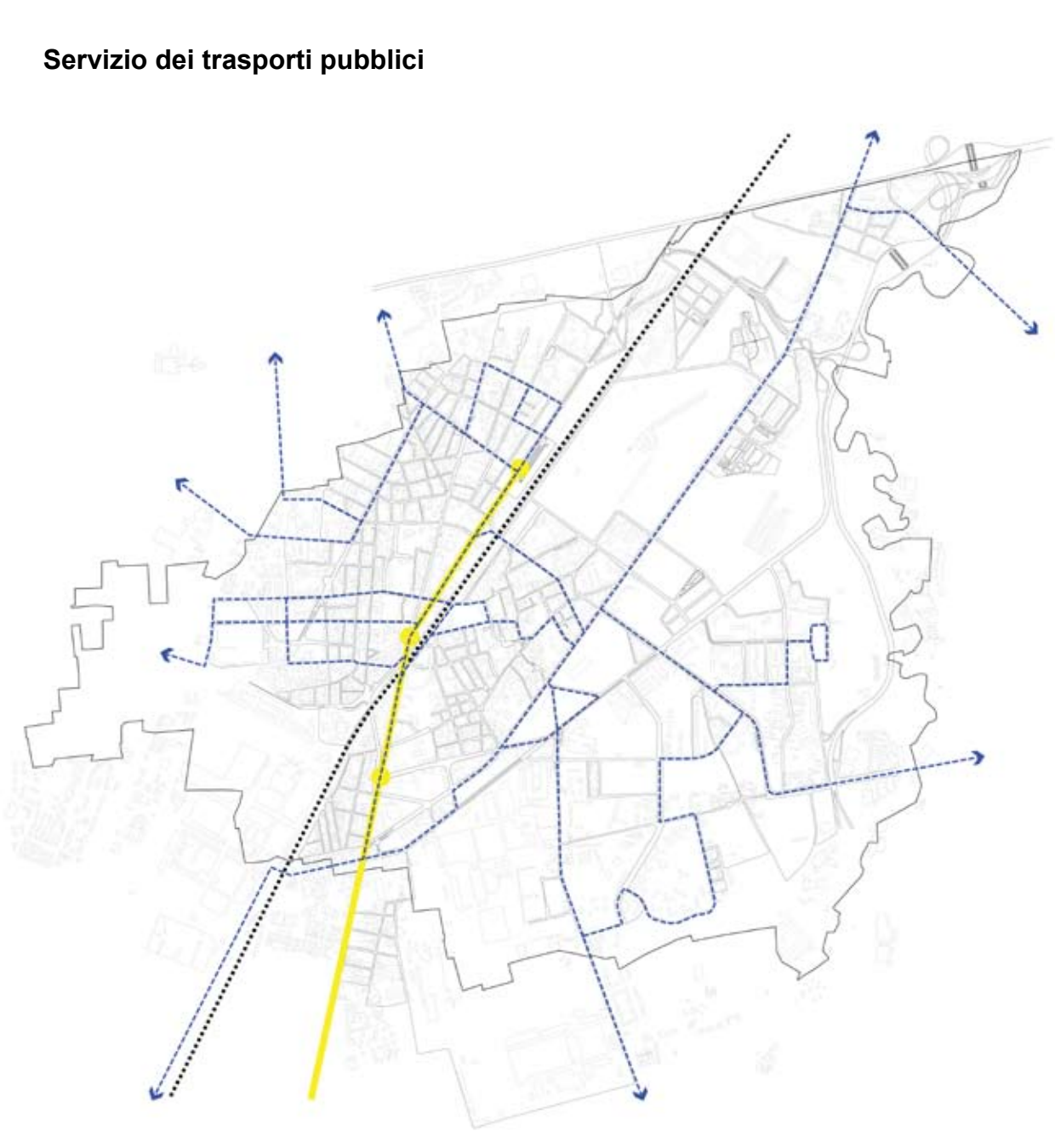
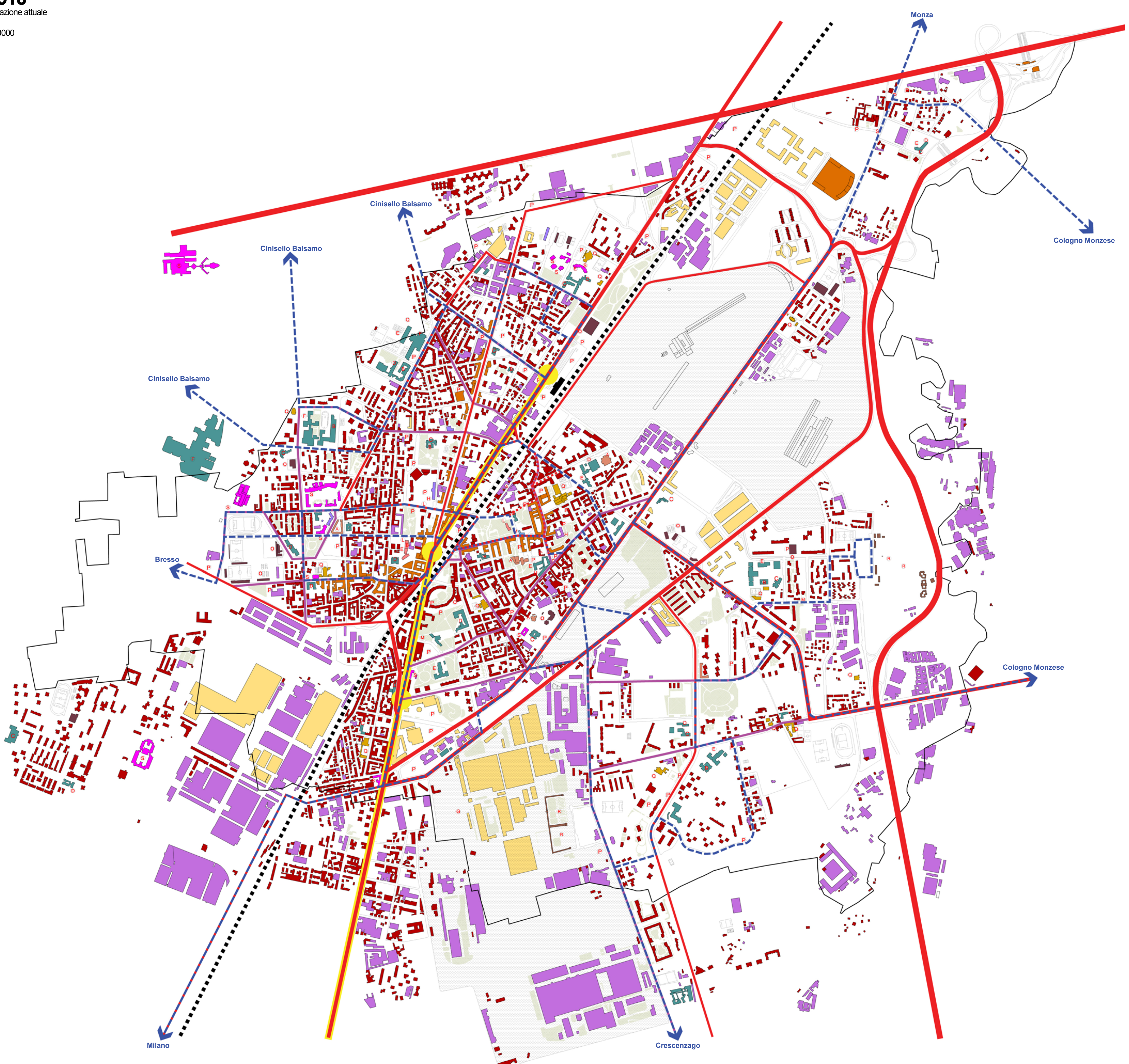


Pendolarismo (studenti - lavoratori)



Immigrazione (unità/anno)





Le infrastrutture al servizio della mobilità e i modi d'uso degli spazi aperti

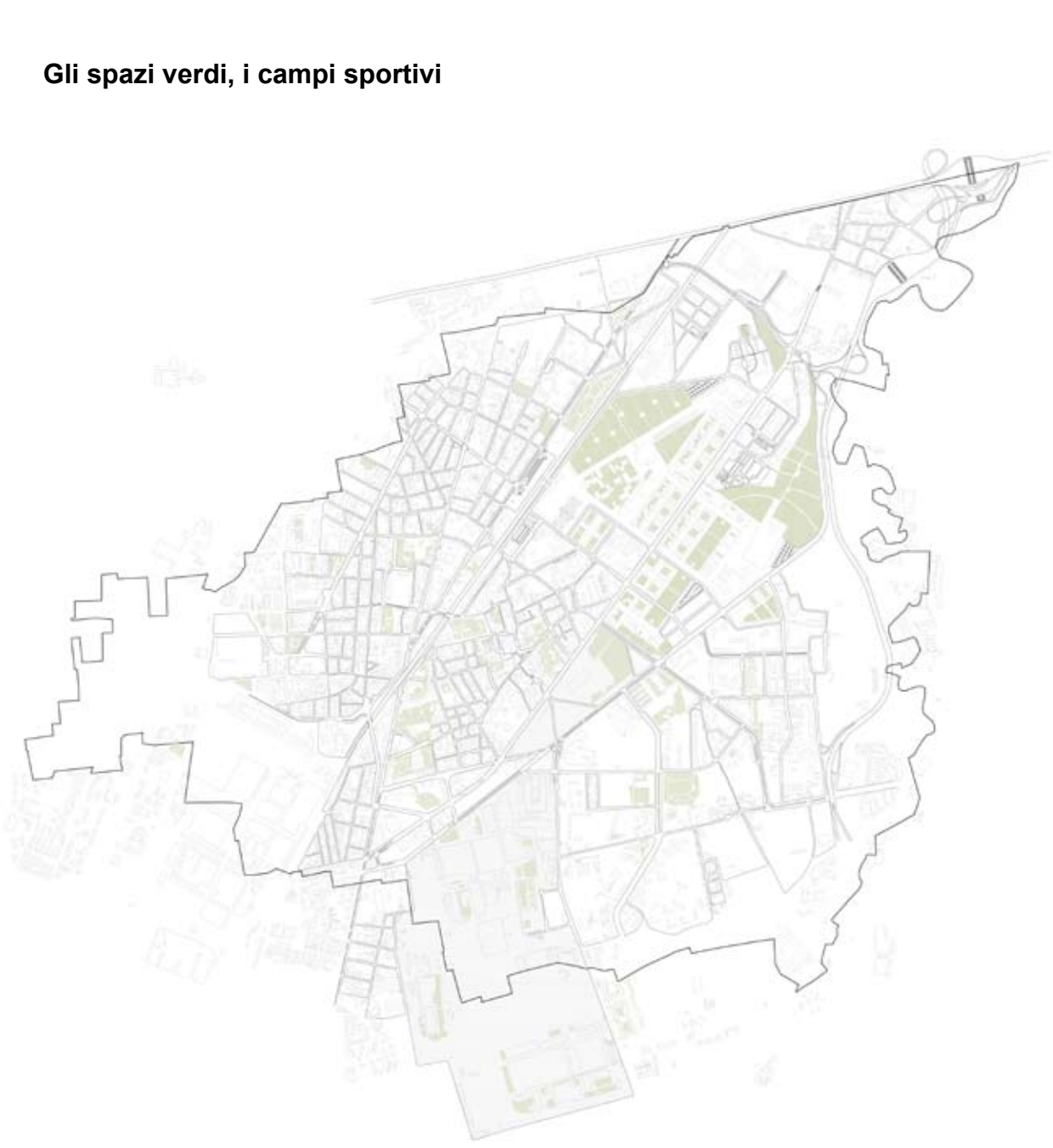
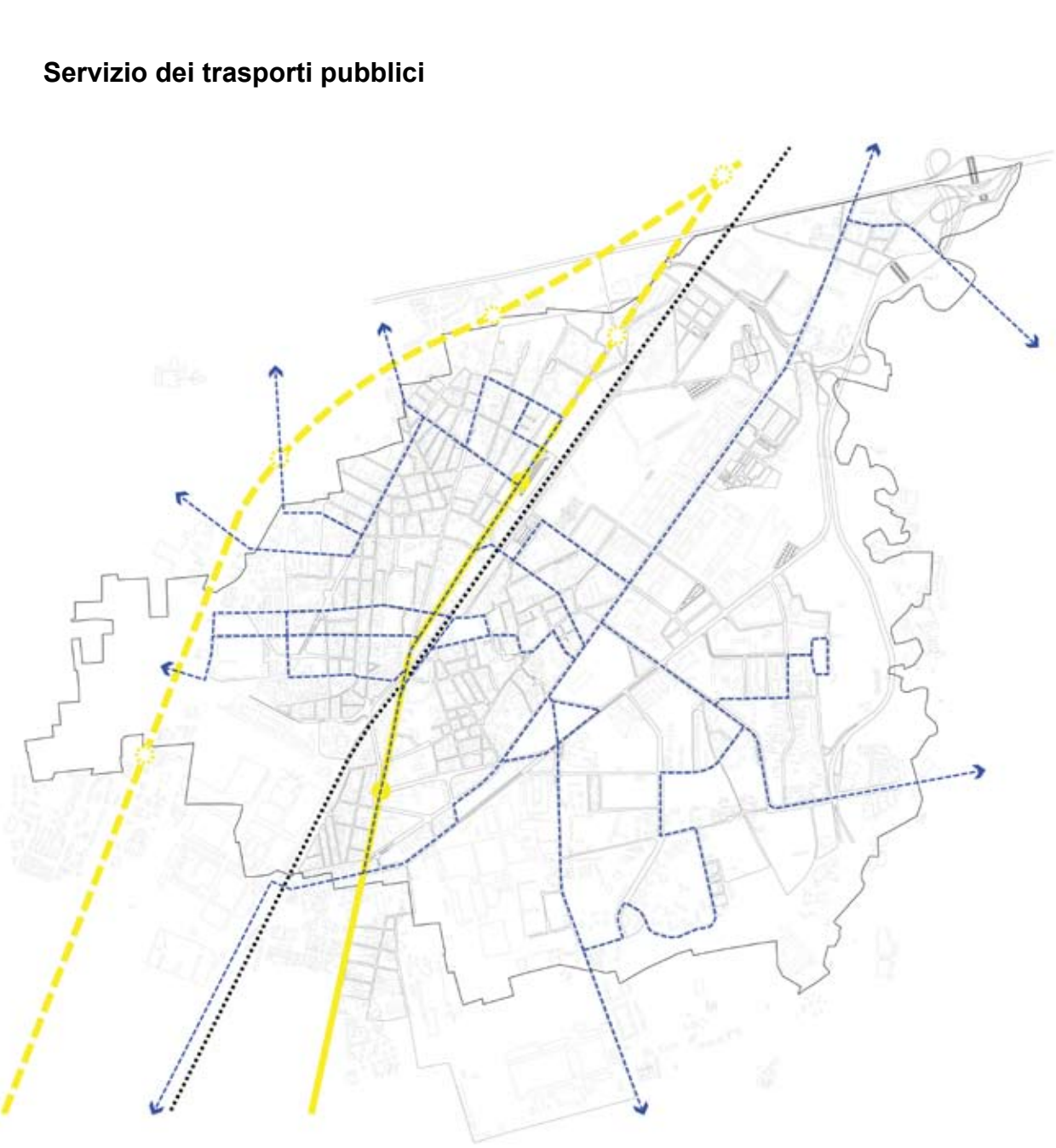
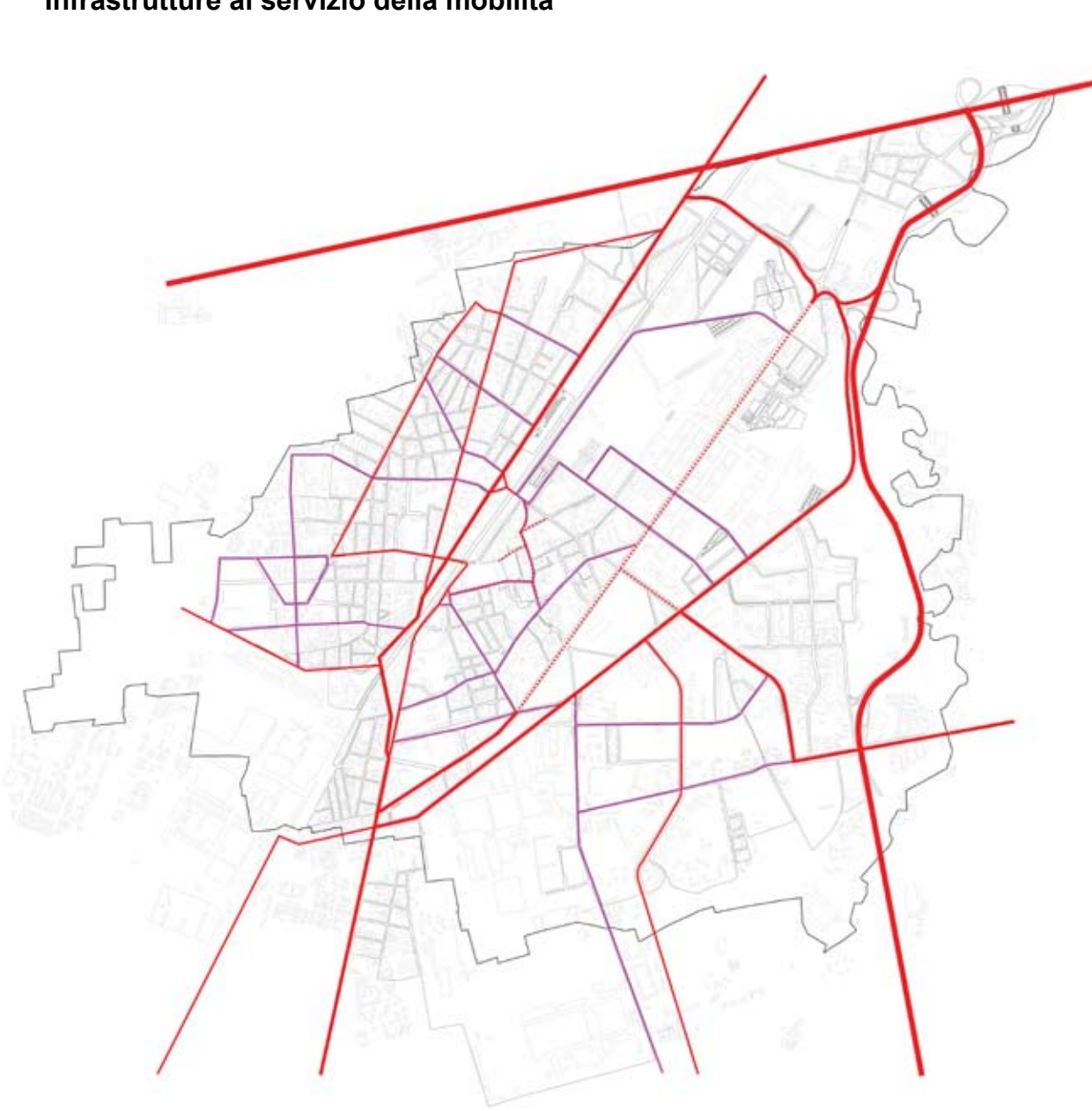
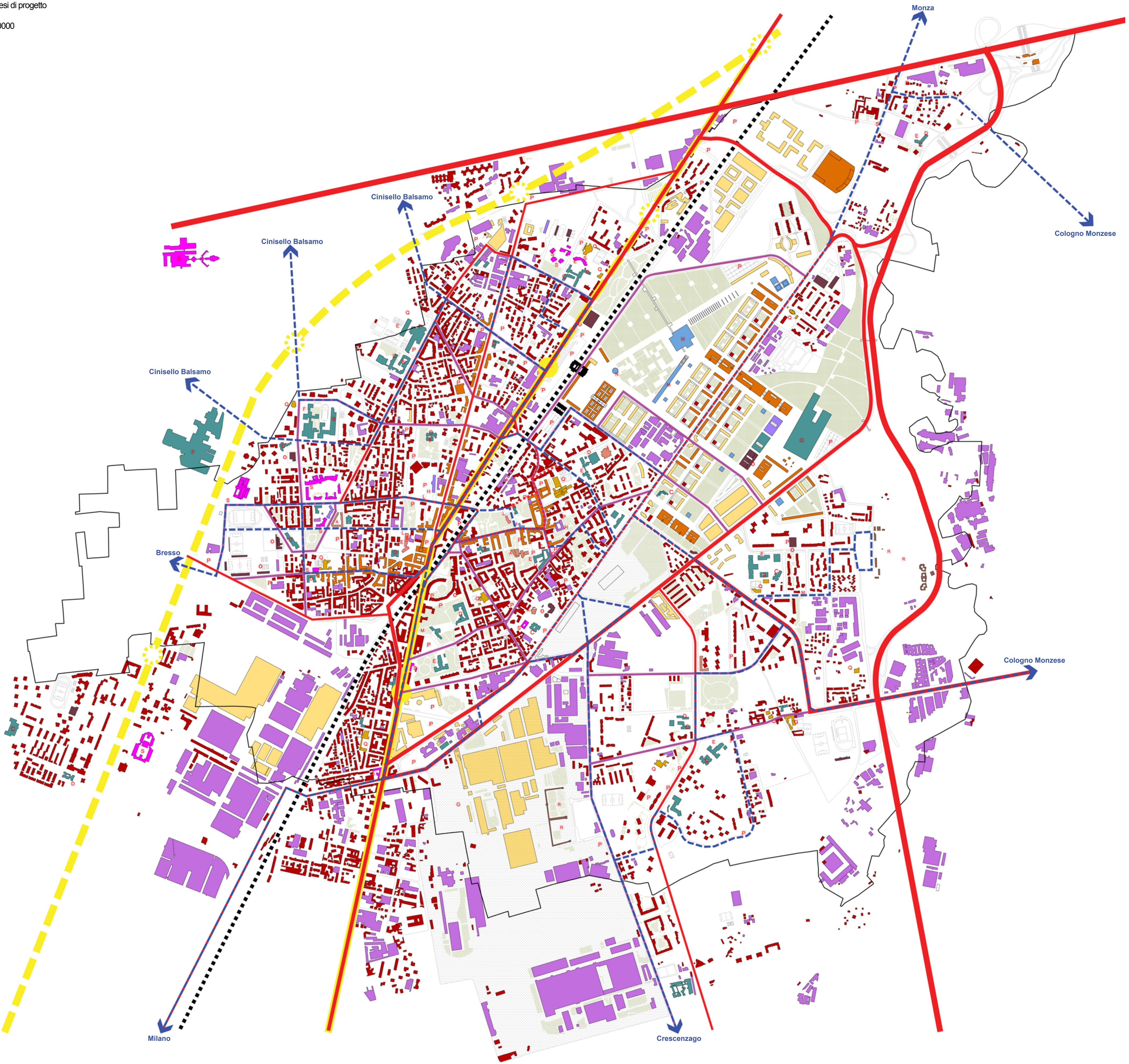
- Ferrovie
- Stazione
- Metropolitana esistente
- Stazione metropolitana esistente
- Metropolitana prevista
- Stazione metropolitana prevista
- Autostrada
- Viabilità primaria
- Viabilità secondaria
- Viabilità di distribuzione
- P Parcheggio

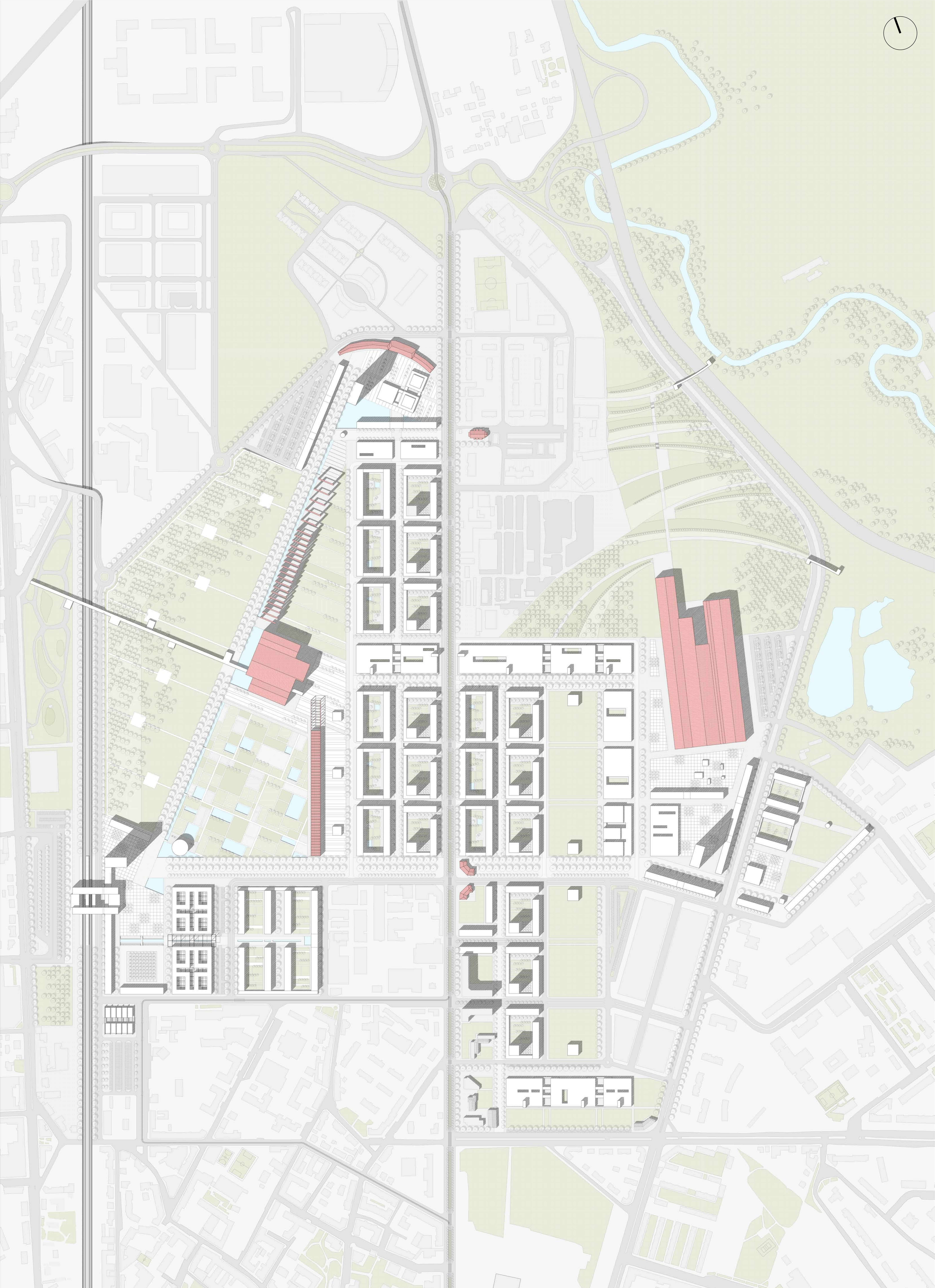
L'abitare privato, l'abitare condiviso e le relazioni pubbliche e private

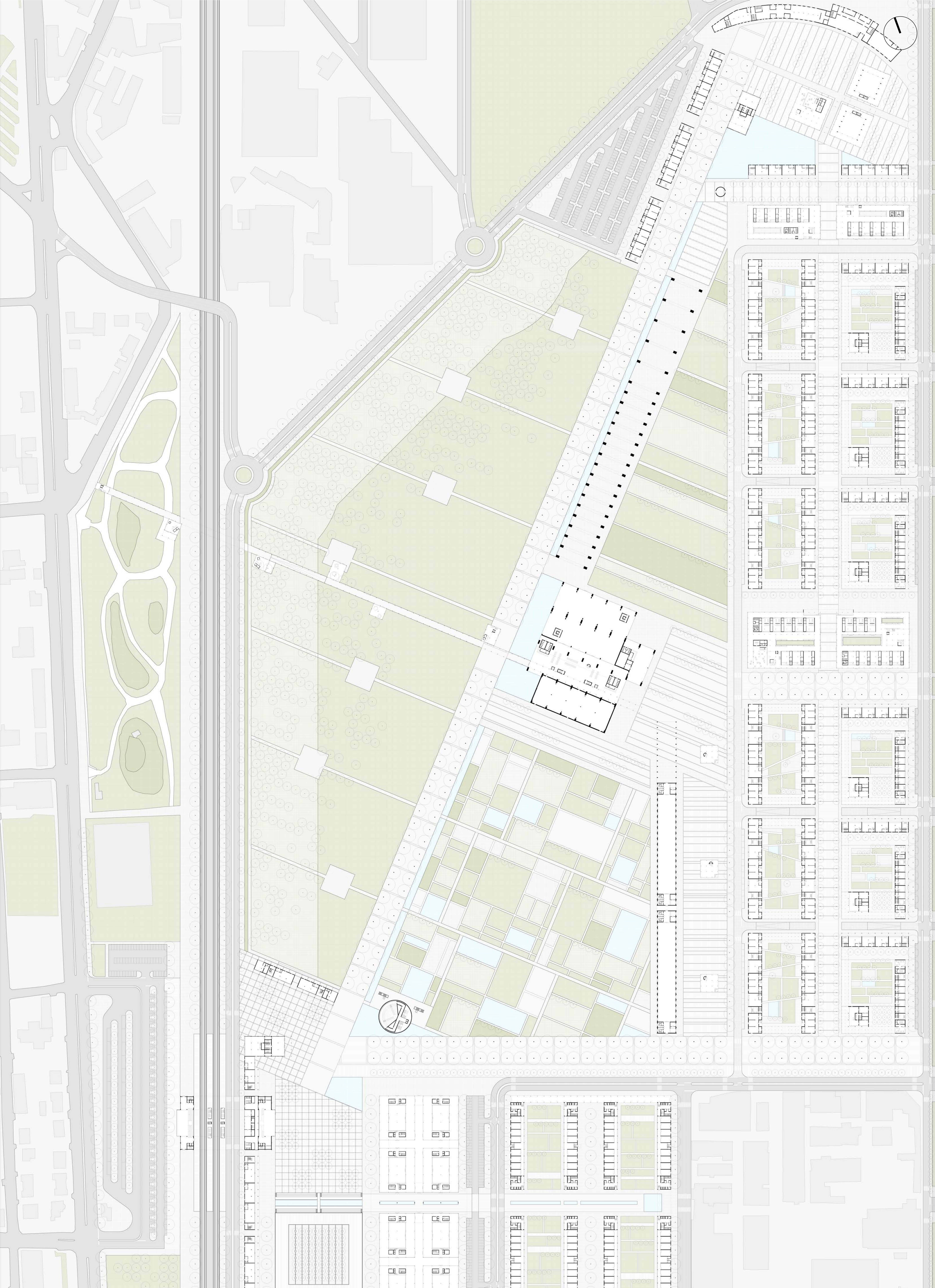
- Residenza
- A Municipio
- B Asilo
- C Scuola materna
- D Scuola elementare
- E Scuola media inferiore
- F Scuola media superiore
- G Università
- M Centro culturale
- N Cinema, teatro
- L Scuola civica
- O Attrezzatura sportiva
- Q Culto
- T Attrezzatura sanitaria
- Parchi urbani esistenti
- Parchi urbani di progetto

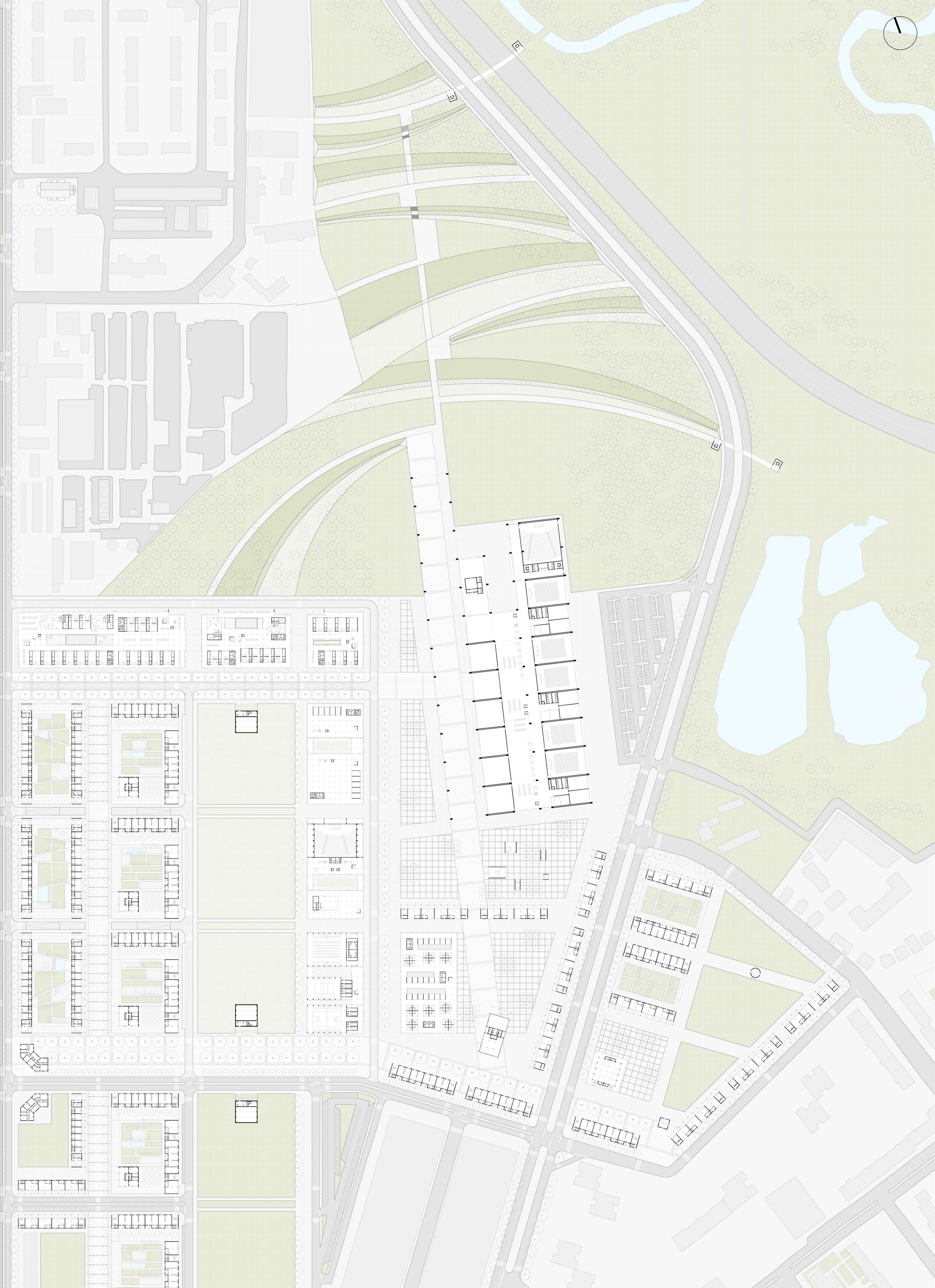
Le infrastrutture al servizio della mobilità e i modi d'uso degli spazi aperti

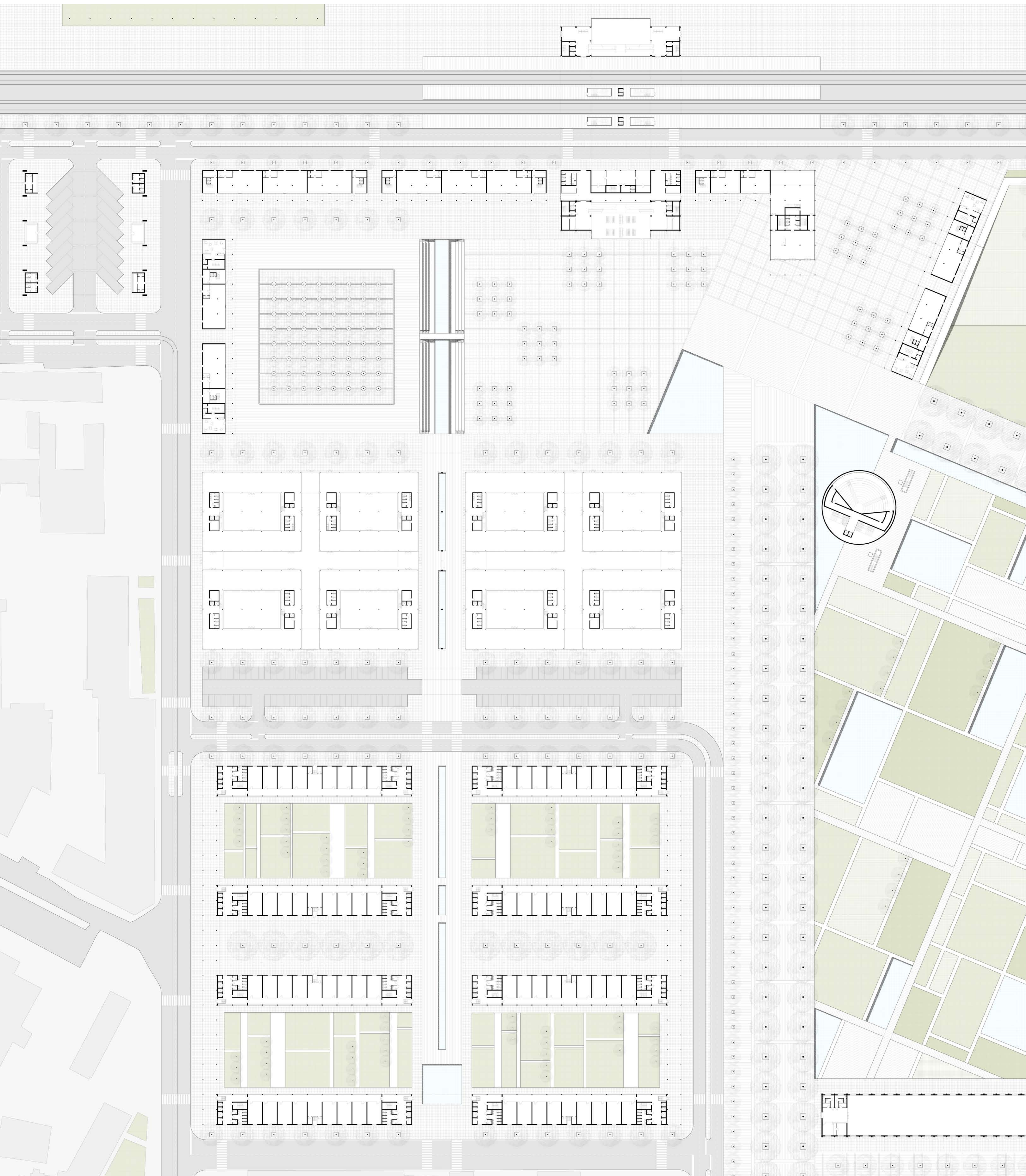
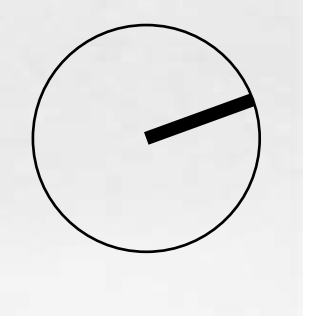
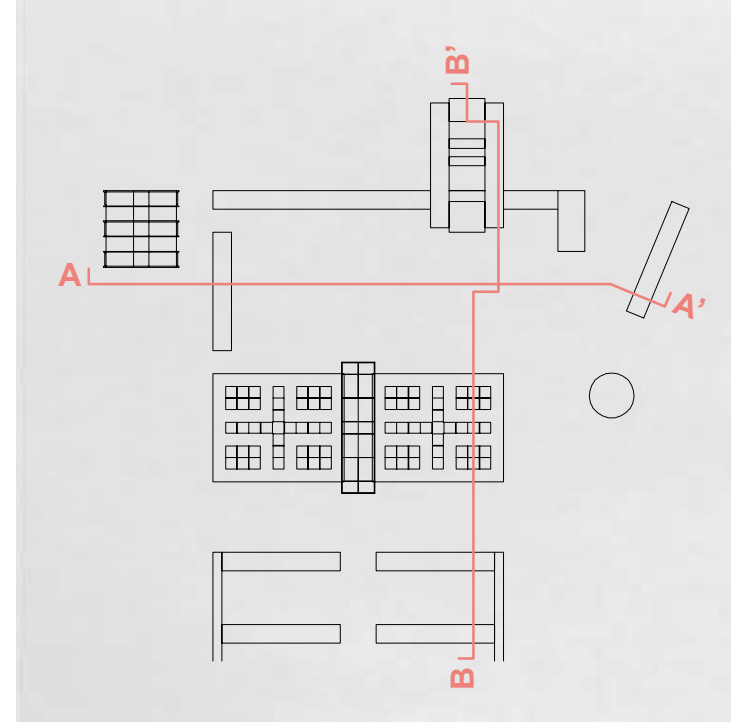
- Terziario
- Produttivo industriale
- Area dismessa

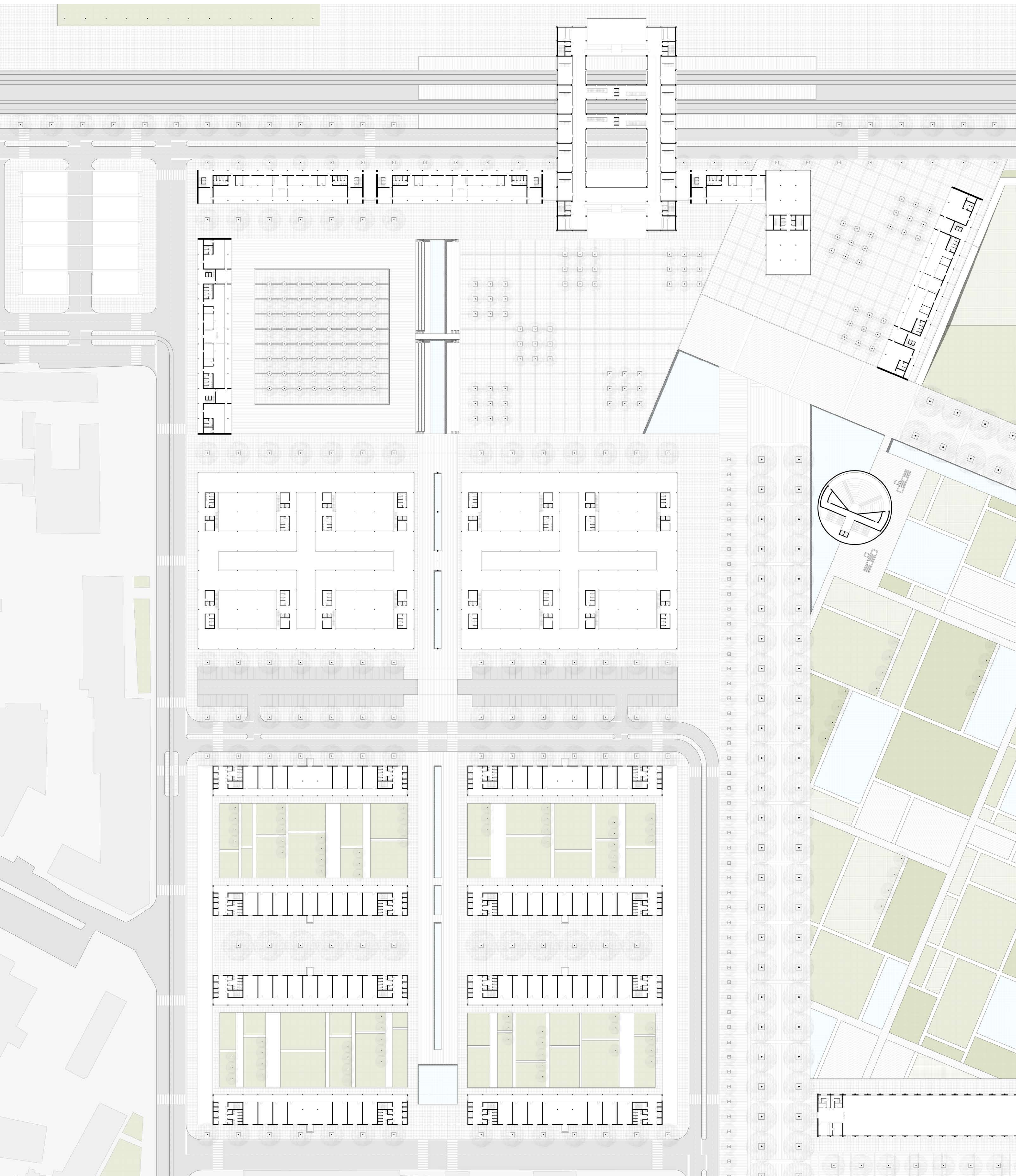
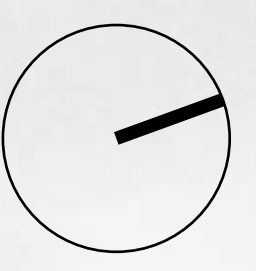
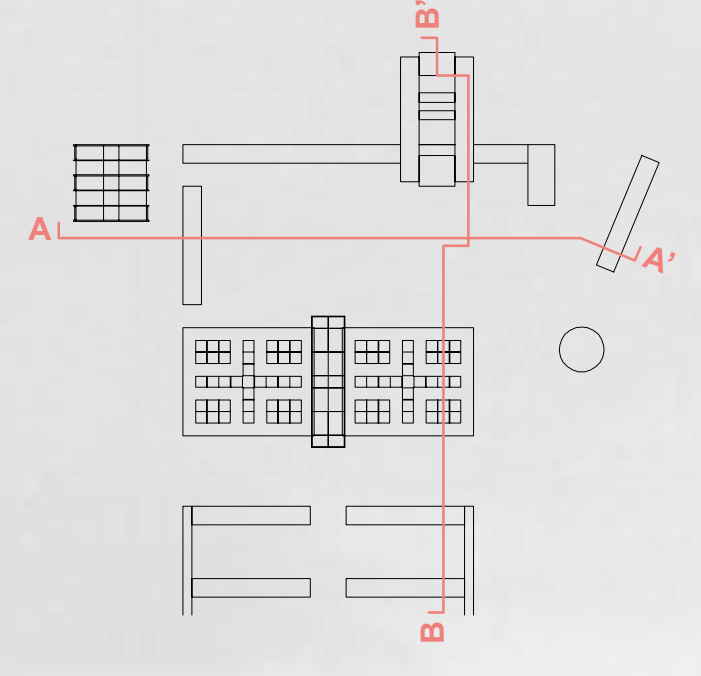






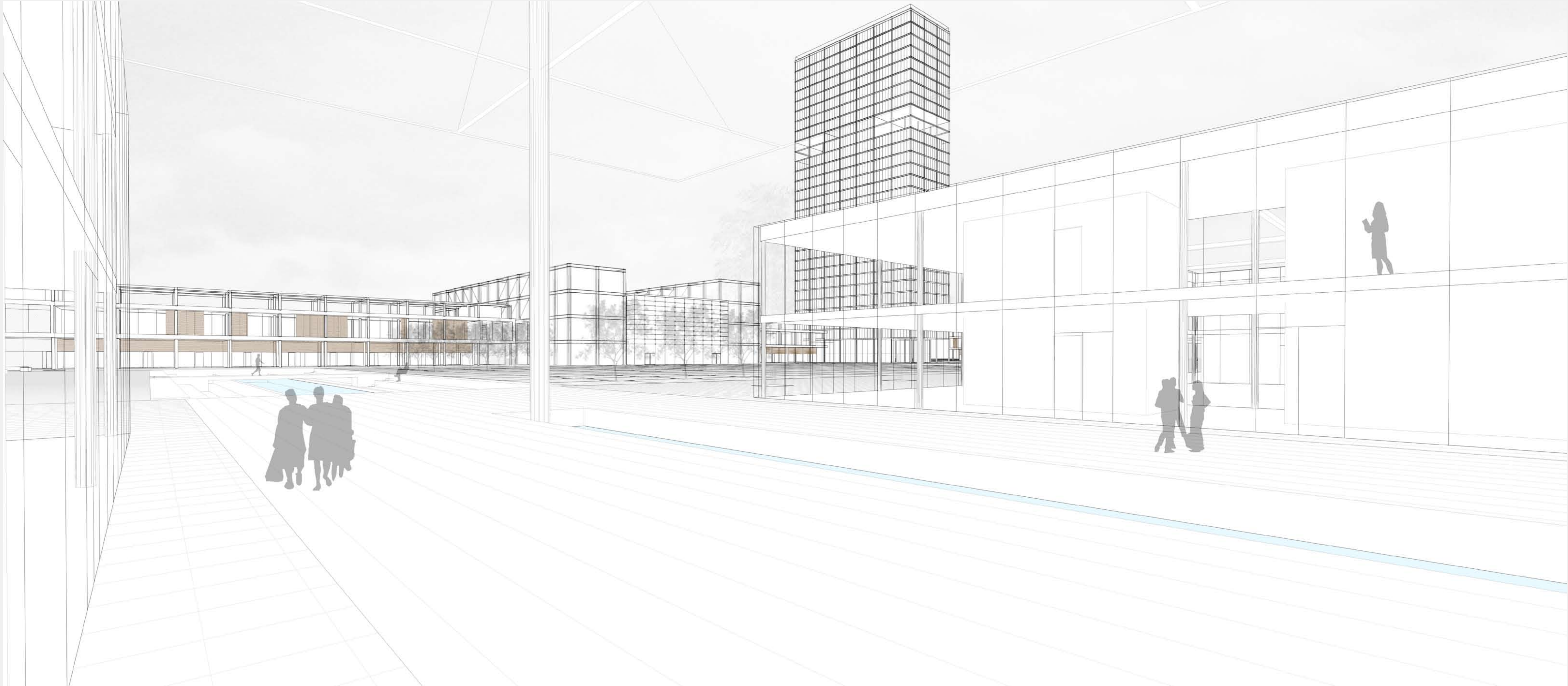




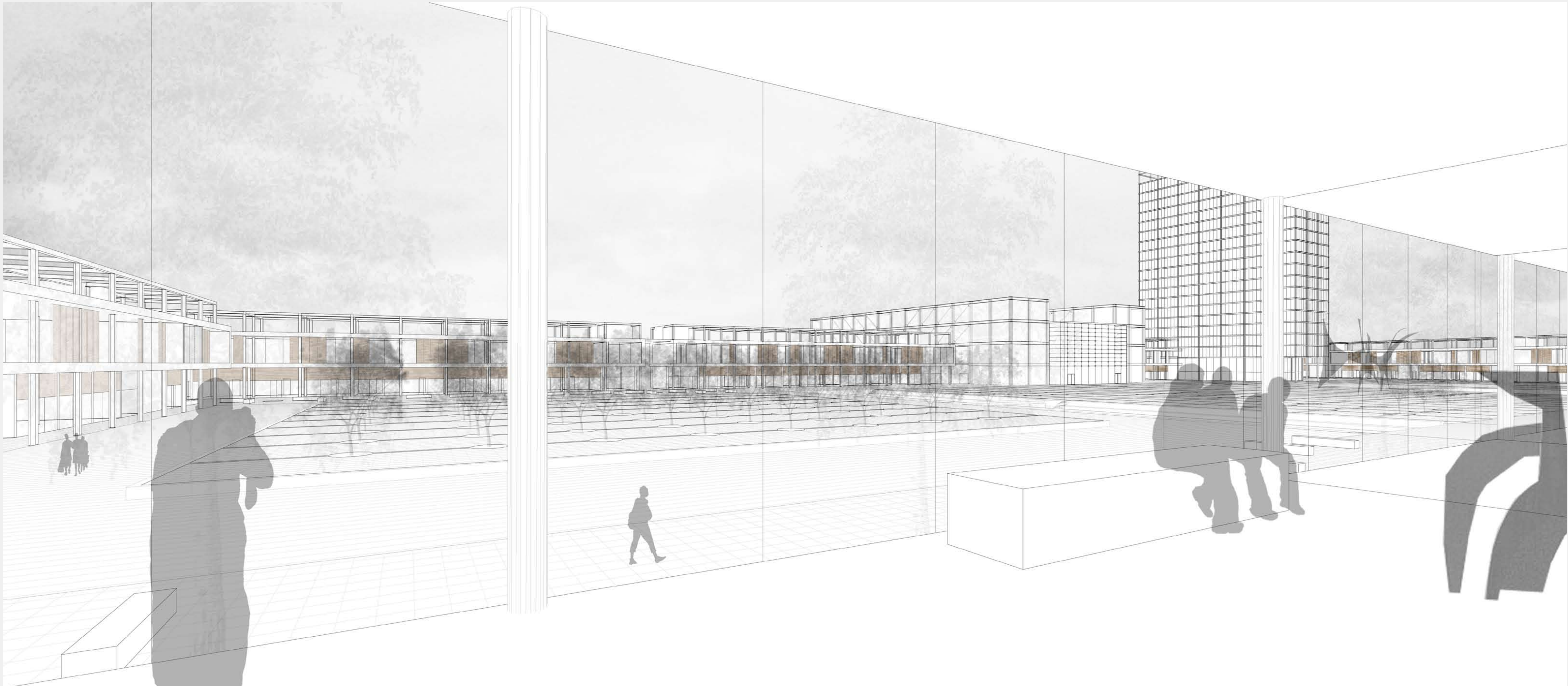




vista dal porticato dell'edificio corto che chiude la piazza



vista da sotto la copertura vetrata che divide i due blocchi del centro commerciale



vista dal primo piano dello spazio espositivo