

Perchè pensare Milano attraverso un progetto?

La ricerca di un metodo per sfruttare le occasioni offerte dalle trasformazioni della città.

Uno sviluppo del lavoro "Milano, scali ferroviari e trasformazioni urbane".

Facoltà di Architettura Civile del Politecnico di Milano, 23 settembre 2010.

Tavola 1.

DA NATURA A CULTURA Il territorio milanese

1.1 Spazi aperti, infrastrutture e corsi d'acqua: una struttura reticolare per il territorio milanese

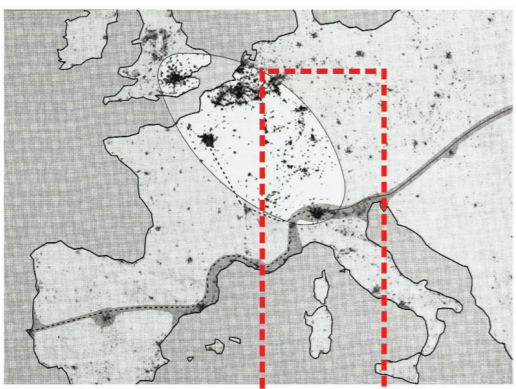
scala 1 : 200 000

Questo disegno rappresenta un mosaico di progetti e riflessioni teoriche condotte sulla città di Milano negli ultimi vent'anni. La scelta di concentrarsi sulla sezione milanese della Pianura Padana nasce dall'osservazione delle sue peculiarità geografiche e dalla necessità di definire ruolo e potenzialità della cintura ferroviaria all'interno di un sistema di spazi aperti alla scala territoriale.

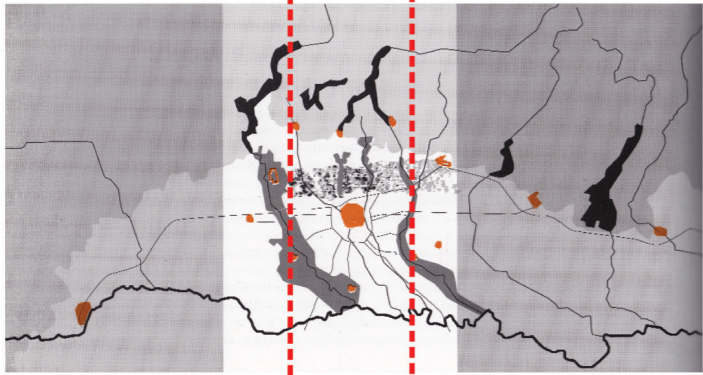
Nella nostra particolare lettura del territorio Milanese, ci è però parso opportuno evidenziare la presenza di continuità infrastrutturali e urbane che lambiscono il capoluogo a Nord e a Sud, trovando dei punti di ancoraggio in prossimità delle intersezioni con le future tangenziali esterne, sia a Est che a Ovest.

Questa lettura progettuale del territorio milanese mette in luce l'intima connessione tra storia e contemporaneità, tra natura e antropizzazione, tra realtà e progetto. Il nostro obiettivo è elaborare un disegno che attribuisca valore alle forme degli spazi aperti, utilizzandole per definire una struttura che attraverso le scale, da quella territoriale a quelle più minute.

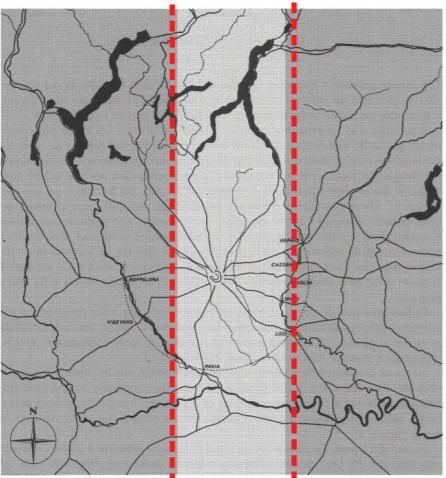
L'intersezione tra il "corridoio 5" e l'asse Genova-Rotterdam



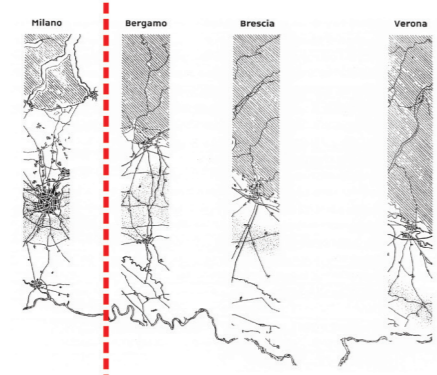
La "megalopoli padana" tra le Alpi e il Po



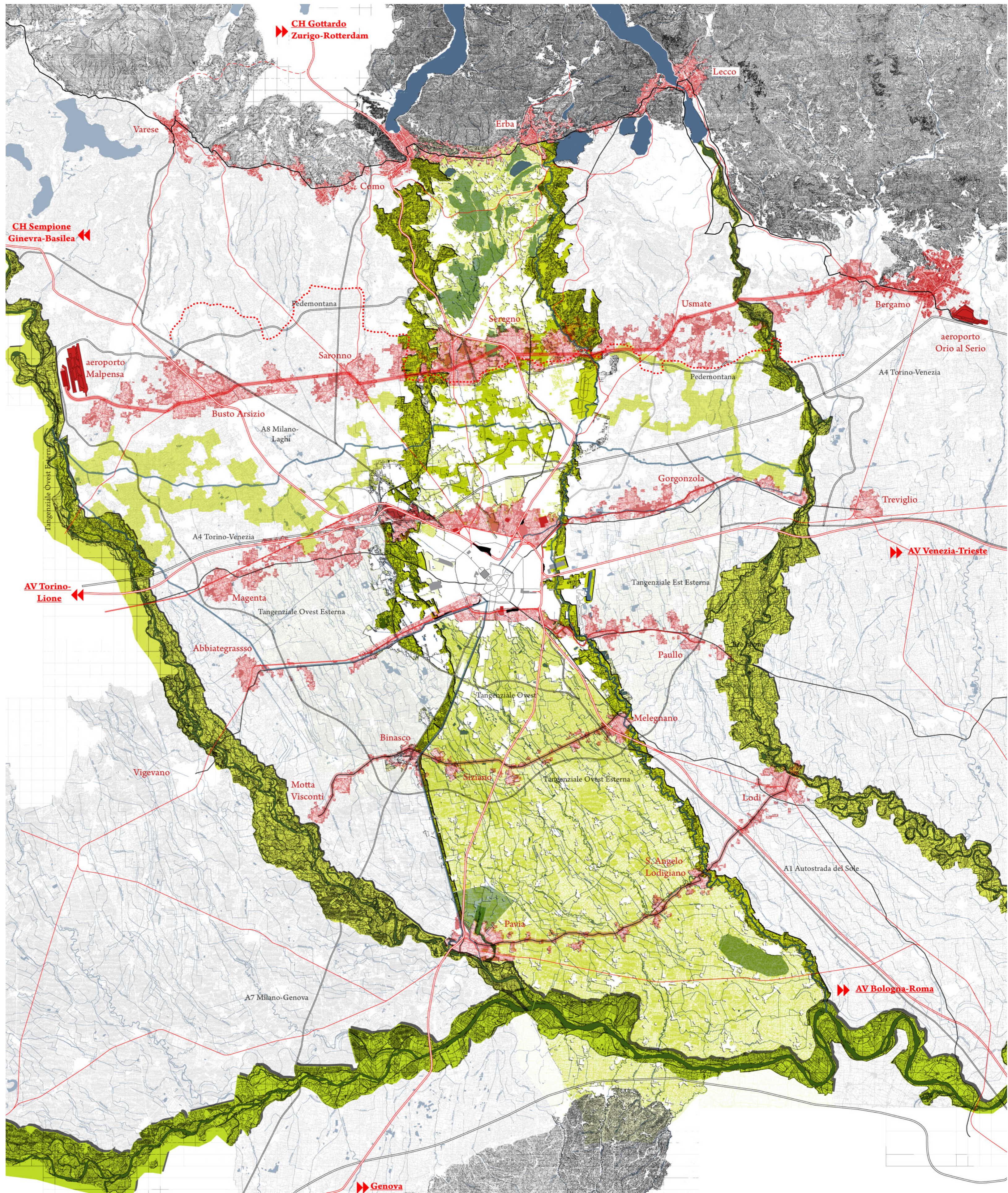
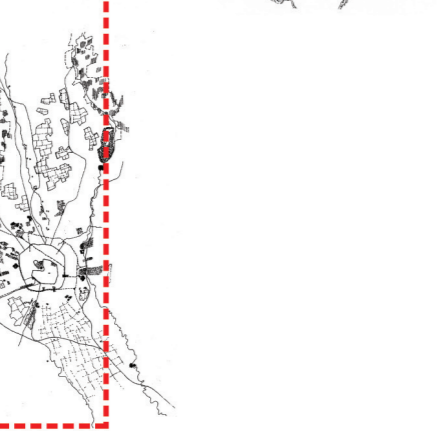
Il capoluogo e il suo territorio (G. de Finetti, Il territorio milanese, 1943)



La particolare collocazione di Milano in rapporto ai rilievi e alla linea delle risorgive (C. Macchi Cassia, U. Ischia, Linee guida per la progettazione del PTC di Bergamo, 1994)

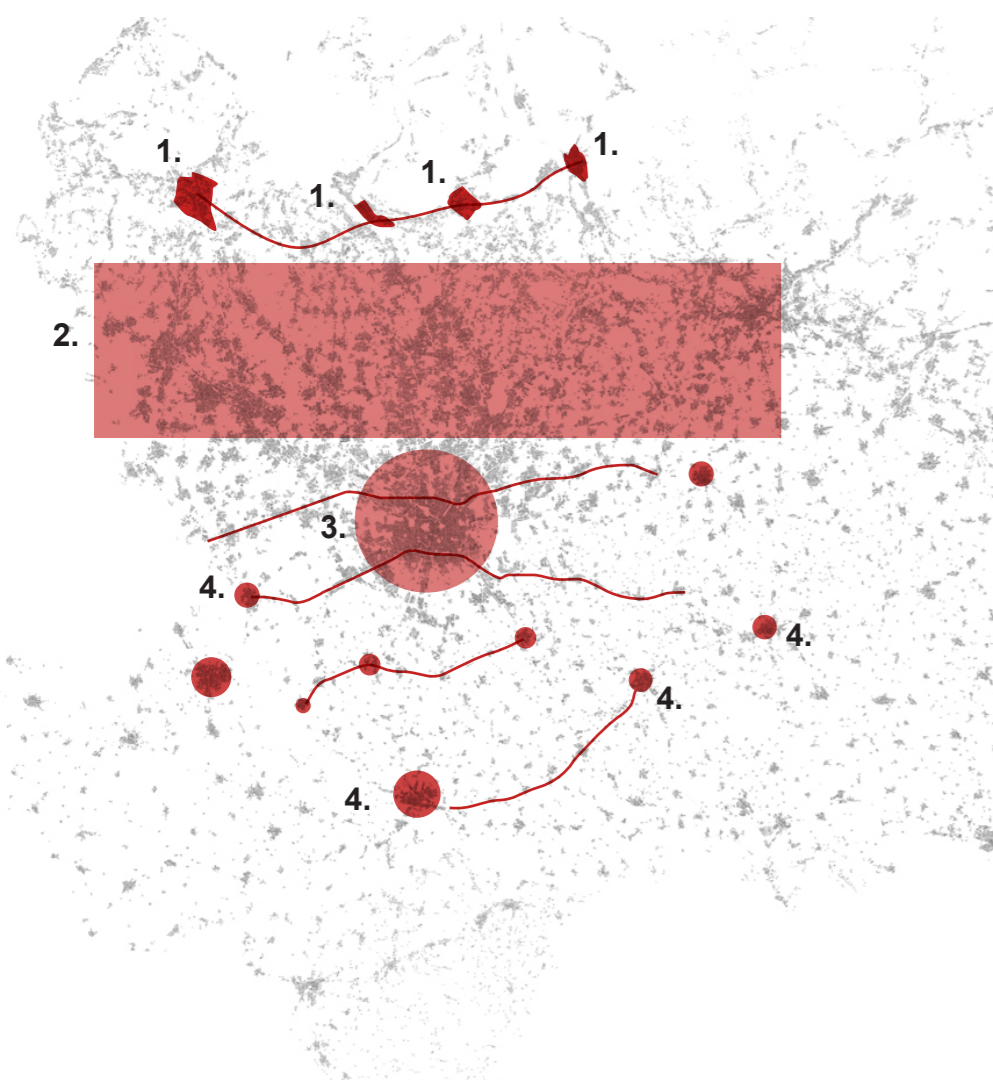


La porzione di territorio tra Parco delle Groane, Olona e Lambro (C. Macchi Cassia, U. Ischia, Uno schema per l'area milanese, 1999)



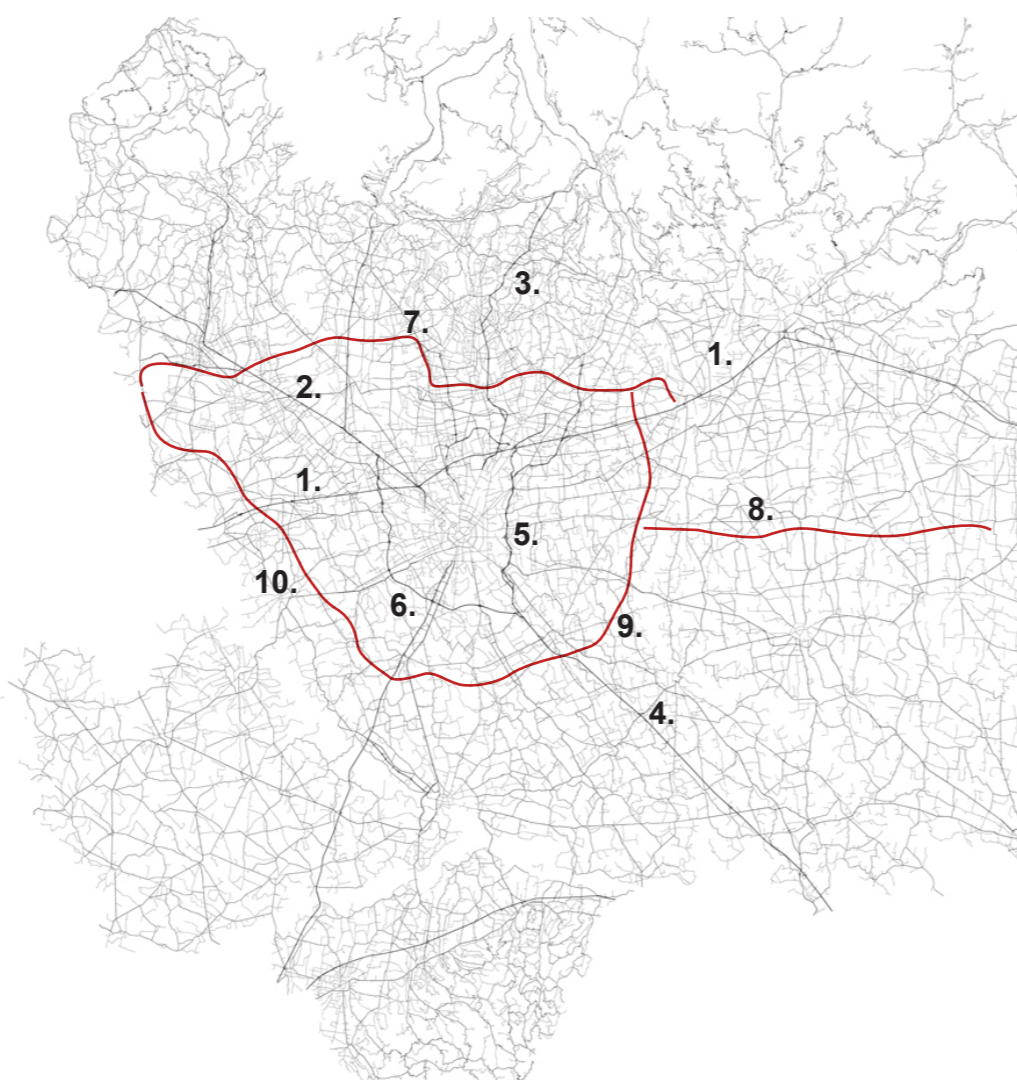
1.2 Il costruito

1. La "città pedemontana" (Varese, Como, Erba, Lecco) – 2. L'urbanità diffusa della Brianza (da Gallarate a Bergamo, da Malpensa a Orio al Serio) – 3. Milano, la città centrale. – 4. I centri nella pianura agricola (Abbiategrosso, Vigevano, Pavia, Lodi, Crema).



1.3 La rete stradale

1. A4 Torino-Venezia. – 2. L'Autostrada dei Laghi – 3. Strada Statale del Lago di Como e dello Spluga – 4. L'Autostrada del Sole. – 5. La Tangenziale Est. – 6. La Tangenziale Ovest. – 7. Autostrada Pedemontana Lombarda. – 8. Bre.be.mi. – 9. Tangenziale Est Esterna. – 10. Tangenziale Ovest Esterna.



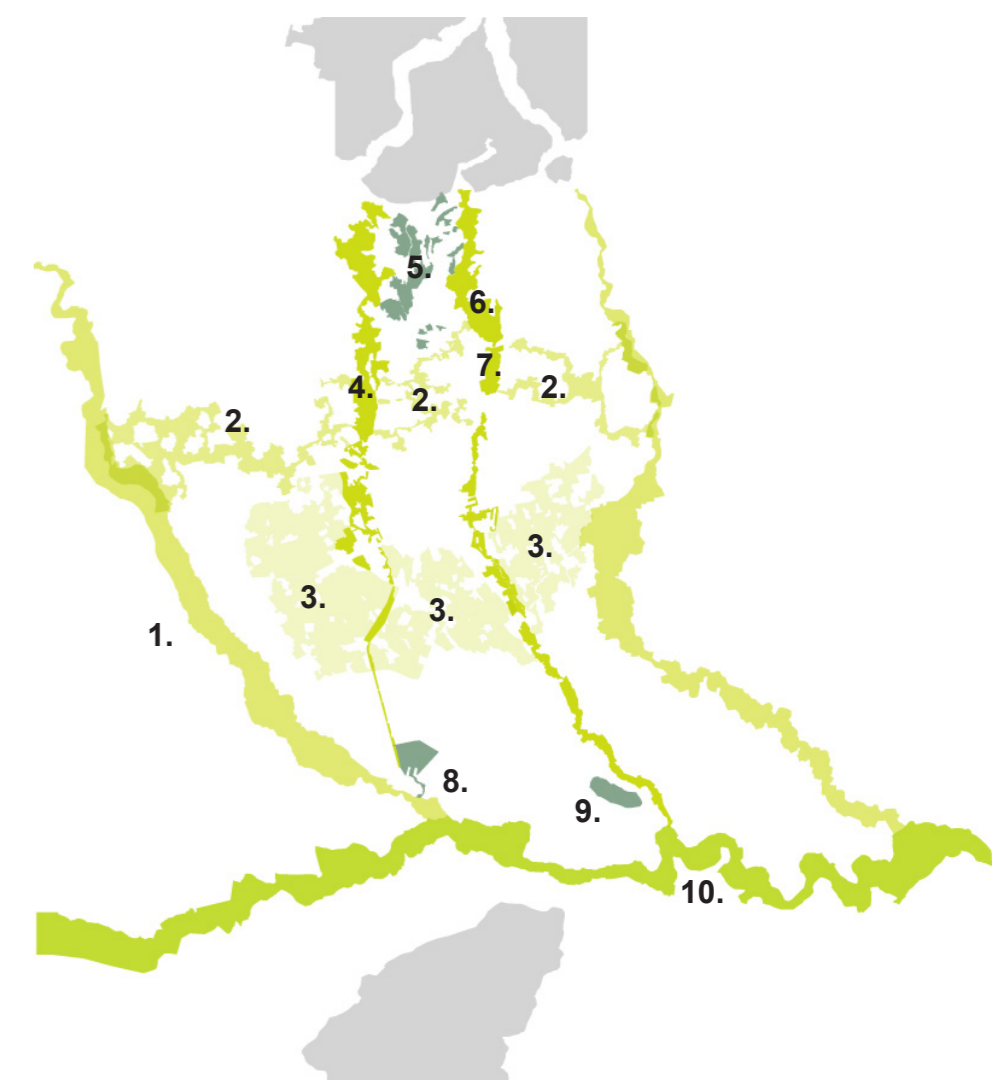
1.4 I corsi d'acqua

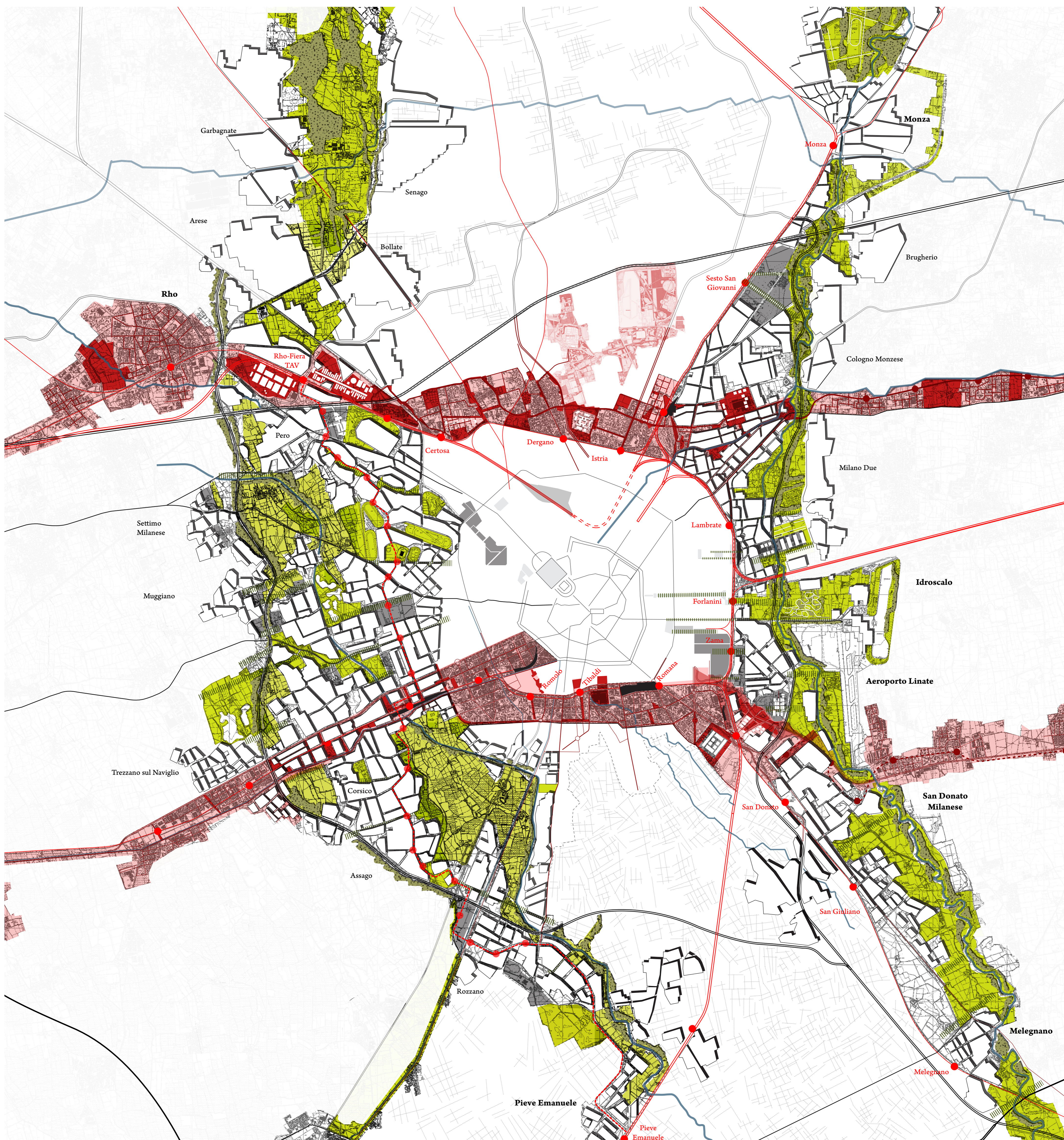
1. Po – 2. Ticino – 3. Olona e Lambro Meridionale – 4. Lambro. – 5. Adda. – 6. Lago Maggiore. – 7. Lago di Lugano. – 8. Lago di Como.



1.5 Spazi aperti e parchi

1. Il parco del Ticino. – 2. La dorsale verde Nord Milano. – 3. Il Parco Agricolo Sud Milano. – 4. Il Parco delle Groane. – 5. I Parchi Locali di Interesse Sovracomunale dell'alta Brianza. – 6. Il parco della valle del Lambro. – 7. Il parco di Monza. – 8. Il Parco della Vernavola a Pavia. – 9. Il Parco della Collina di San Colombano (S. Colombano al Lambro). – 10. L'alveo del fiume Po.





2.1 Una mediazione tra l'unitarietà del capoluogo e la molteplicità di principi insediativi del territorio urbano

scala 1 : 50 000

Milano intesa come città, come il nucleo denso da cui forma viene definita dal susseguirsi degli isolati e degli anelli di circoscrizione, diventa quindi solo uno dei vari elementi investiti dal progetto. Questo disegno mette in luce come, in realtà, le potenzialità progettuali più significative siano collocate nelle aree di margine, negli interstizi tra una configurazione urbana e un'altra. Questi territori, dove sono prevalenti assetti ibridi, accostamenti casuali e grande varietà morfologica, sono quelli che stanno attualmente subendo le trasformazioni più significative. Essi si trovano infatti in una posizione di relativa prossimità rispetto alla città centrale e sono attraversati da infrastrutture di ogni tipo.

In particolare, la cintura ferroviaria costituisce oggi un'importante opportunità per la creazione di un collegamento circolare di trasporto pubblico, che unisca trasversalmente tra di loro gli "spicchi" della città. Questo tipo di utilizzo è consentito dall'imminente realizzazione di nuove fermate e dalla prossimità di questa infrastruttura sia a zone centrali sia a quartieri periferici. La dismissione degli scali ferroviari, inoltre, segue quella delle aree industriali. Ciò comporta la disponibilità alla trasformazione di vaste porzioni di terreno che costituiscono (o hanno già costituito) importanti occasioni di trasformazione della città e di creazione di nuova urbanità in aree precedentemente caratterizzate da una prevalenza di funzioni produttive.

Nonostante ciò, sarebbe riduttivo limitarsi a considerare le opportunità offerte dal riuso della cintura ferroviaria solamente come "circle line" in grado di connettere aree con grande potenzialità di sviluppo. Si perderebbe infatti la possibilità di cogliere l'aspetto strutturale contenuto nel mutamento di significato di questa infrastruttura. Questo aspetto è intimamente legato al riconoscimento dei contesti più ampi ai quali le trasformazioni degli scali ferroviari e delle aree limitrofe alle nuove stazioni fanno riferimento. Inoltre, ciò permette di riconoscere i sistemi territoriali ai quali queste aree appartengono, rendendo manifesto come il progetto del vuoto sia in grado di attraversare tutte le scale di intervento sulla città.

Perchè pensare Milano attraverso un progetto?

La ricerca di un metodo per sfruttare le occasioni offerte dalle trasformazioni della città.

Uno sviluppo del lavoro "Milano, scali ferroviari e trasformazioni urbane".

Facoltà di Architettura Civile del Politecnico di Milano, 23 settembre 2010.

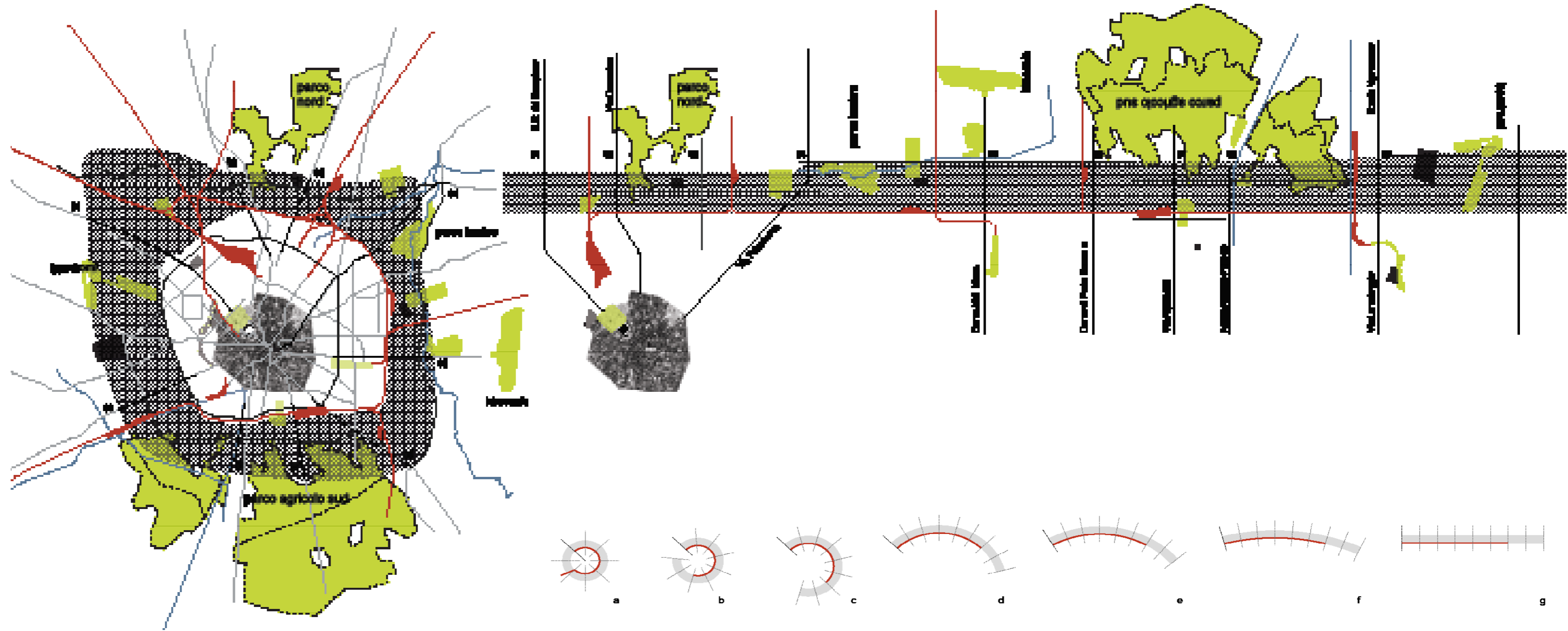
UN'ASTRAZIONE PROGETTUALE

Una lettura inedita e propositiva della forma della città

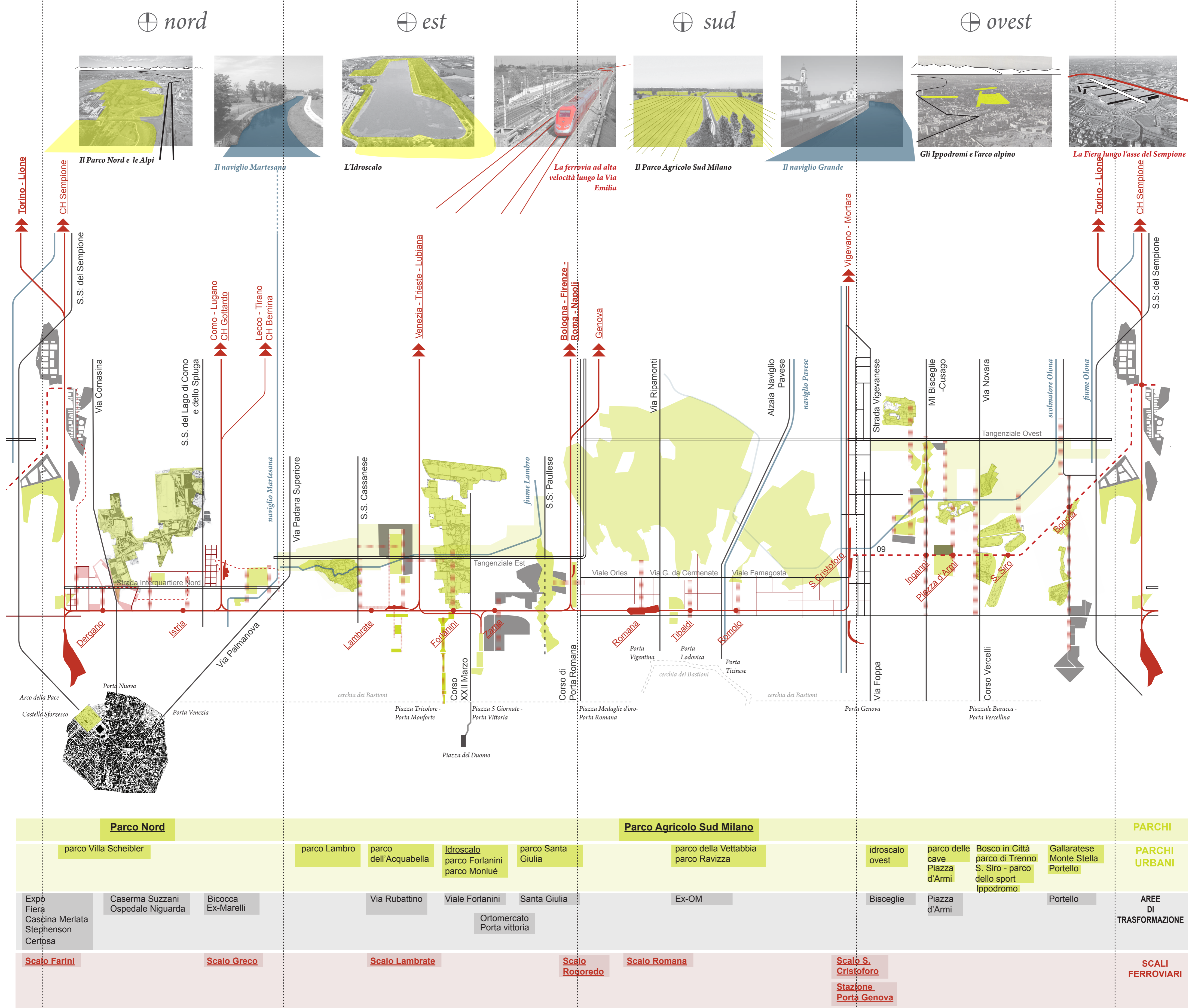
3.1 Una lettura contemporanea: il disegno reticolare

Esiste un parallelismo tra i vuoti urbani interni alla città compatta e quelli compresi nella prima fascia del territorio urbano milanese: essi individuano una fascia circolare, un doppio anello progettuale per un'unica città. La cucitura di questi due anelli con i segni radiali, se srotoliamo la forma accerchiata, definisce un disegno reticolare: ciò pone in una nuova luce la forma della città, e ci consente di risolvere in essa i nuovi problemi di funzionamento e di immagine portati dalla contemporaneità.

I diversi tipi di vuoti (parchi territoriali, parchi urbani, aree di trasformazione e scali ferroviari) concorrono alla creazione di una nuova immagine urbana per questa parte della città. La maglia delle infrastrutture viene usata come telaio per il montaggio di un progetto astratto in cui elementi di diversa natura e scala entrano a far parte di un unico sistema. La cintura ferroviaria e le nuove fermate rispondono alle esigenze funzionali rendendo possibile il collegamento tra le nuove centralità. Ciò permette di creare nuove urbanità lungo un anello compreso tra quello dei bastioni e quello delle tangenziali, che andranno anch'esse assumendo un ruolo più urbano in virtù della futura costruzione delle tangenziali esterne. Il verde è visto come centralità contemporanea e i parchi nei diversi settori della città stabiliscono forme e gerarchie del progetto.



3.2 Una nuova interpretazione del ruolo dei vuoti urbani tra la ferrovia e le tangenziali



Perchè pensare Milano attraverso un progetto?

La ricerca di un metodo per sfruttare le occasioni offerte dalle trasformazioni della città.

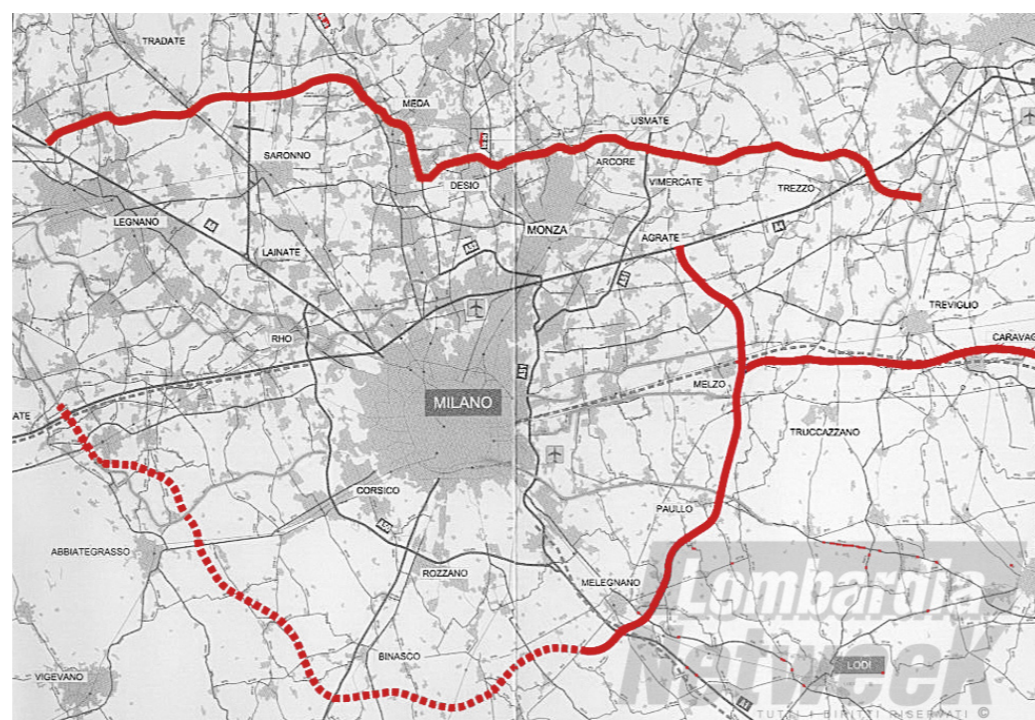
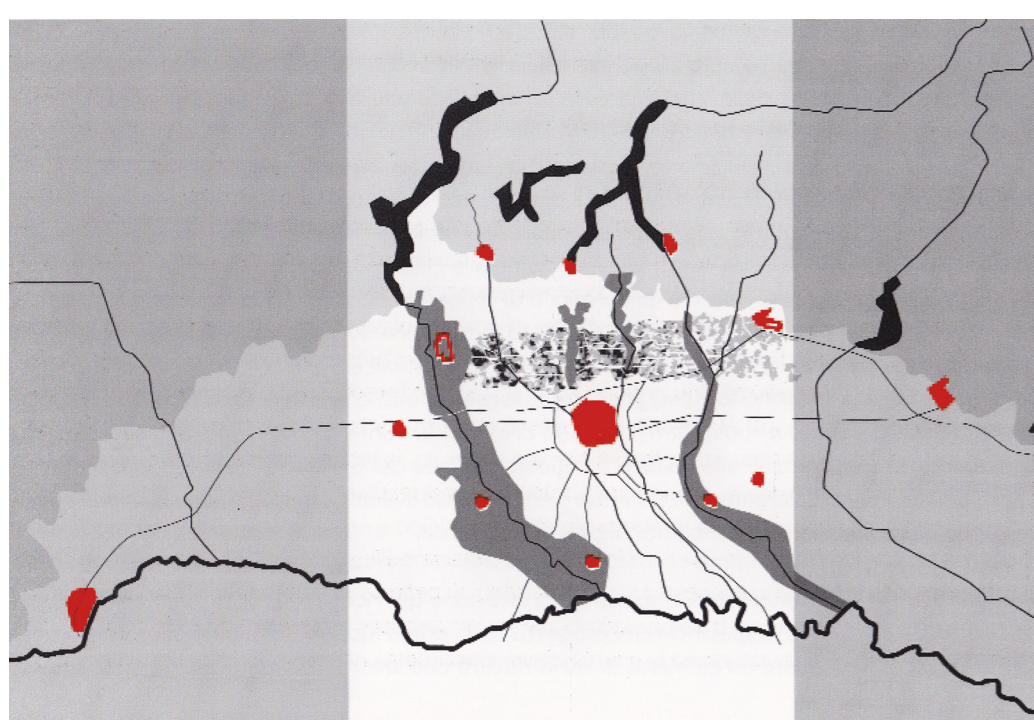
Uno sviluppo del lavoro "Milano, scali ferroviari e trasformazioni urbane".

Facoltà di Architettura Civile del Politecnico di Milano, 23 settembre 2010.

Tavola 4.

IL PROGETTO DEL CONTESTO

Una griglia alla scala territoriale



4.1 La Pianura Padana, l'arco alpino e i corsi d'acqua

La morfologia del territorio suggerisce di per sé una interpretazione secondo lo schema della griglia. I rilievi e il Po costituiscono i segni orizzontali mentre i corsi d'acqua che dalle Alpi (e dai laghi) attraversano la pianura in direzione nord sud quelli verticali.

4.2 Nuove autostrade per un diverso utilizzo del territorio

Alla trama dei segni naturali si sovrappone quella delle infrastrutture. Le nuove autostrade (Pedemontana, Bre.be.mi e tangenziali esterne) rispondono alle mutate necessità di fruizione dei luoghi. Vista l'urbanizzazione diffusa del territorio, è necessario non solo collegare il centro e la periferia ma mettere in connessione tra loro spazi produttivi e dell'abitare distribuiti attraverso una rete omogenea.

4.3 La posizione strategica di Milano nella rete delle ferrovie ad alta velocità

La diffusione delle ferrovie ad alta velocità negli ultimi decenni sta mutando radicalmente la percezione dei fenomeni urbani in Europa. L'Italia settentrionale è attraversata da tre dei corridoi pianificati per l'intero continente. Milano, in particolare, si trova all'incrocio di quello che attraversa l'Europa meridionale da est a ovest e di quello che unisce, da sud a nord, il Mar Mediterraneo con il Mare del Nord, attraversando la Svizzera, la Germania occidentale e l'Olanda.

4.4 La rete infrastrutturale e ambientale

Rilievi, corsi d'acqua, infrastrutture per il trasporto su gomma e su ferro costituiscono quindi trama e ordito di un complesso tessuto. Salvo i casi più evidenti, come ad esempio il tracciato dei fiumi Adda e Ticino, questo tessuto non è attualmente investito di un progetto unitario. Al contrario, la rete di segni naturali e artificiali può essere oggetto di un progetto di vasta scala, flessibile ma riconoscibile allo stesso tempo.

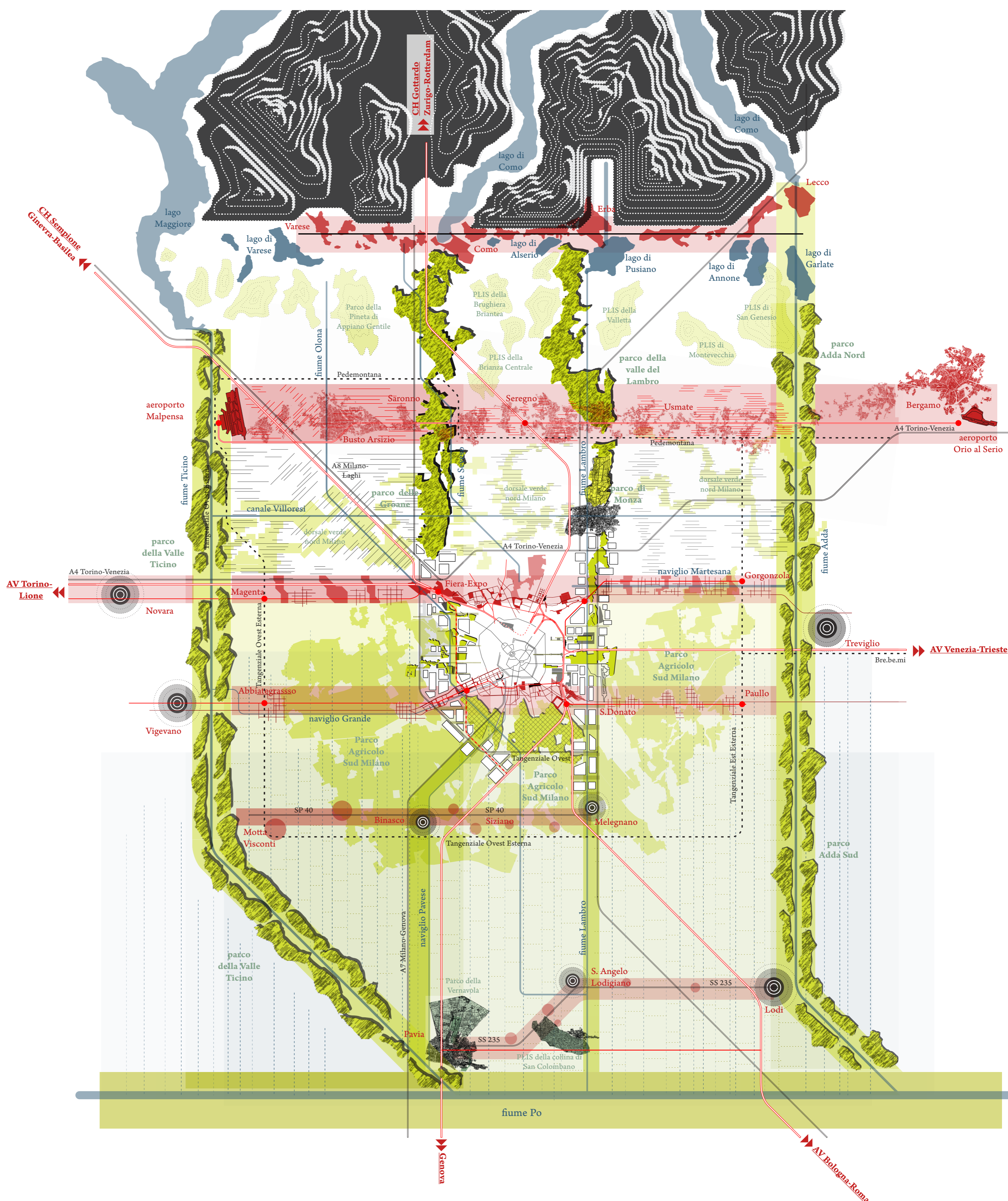
4.5 La griglia: un progetto aperto ma riconoscibile per leggere e modificare la realtà

Questo disegno rappresenta un progetto alla scala geografica. In quanto tale, esso non può che occuparsi di quello che tradizionalmente è stato il contesto di ogni progetto. Oggi però, vista la mutata dimensione e natura dei fenomeni urbani contemporanei, ciò che prima costituiva lo sfondo su cui si stagliava la forma della città, è diventato l'oggetto primario del progetto alla scala vasta. La natura in tutte le sue forme (dai boschi ai laghi e ai corsi d'acqua), lo spazio aperto in tutti i suoi utilizzi (da quelli produttivi a quelli ricreativi) e le infrastrutture costituiscono i principali elementi per il disegno della città contemporanea.

Realtà e astrazione convivono in questo disegno proprio per significare l'estrema apertura di una struttura come quella della griglia. Le linee orizzontali e verticali si compongono di volta in volta di diversi materiali. Allo stesso tempo, cambia in continuazione il rapporto tra le linee di forza che definiscono la griglia e lo spazio contenuto tra di esse. E' evidente come a nord esse siano definite dagli spazi di risata o dalle riserve naturali che sono sopravvissute alla progressiva densificazione del territorio mentre a sud esse siano caratterizzate da una maggiore densità di segni, urbani o naturali.

'... Questa costellazione di vuoti è fortemente dipendente dalla relazione che essa instaura con i pieni e dalla loro capacità di relazione all'introduzione al loro interno di nuove condizioni spaziali. Ciò significa che il funzionamento dei vuoti a sistema dipende sia dalla relazione che essi instaurano singolarmente con il pieno lungo i propri bordi, sia dalla capacità dei tessuti e dei sistemi infrastrutturali già presenti sul territorio di tenerli in tensione tra loro.... Sembra di poter dire che queste proposte progettuali interpretino il contesto secondo un'idea per cui ogni elemento e ogni condizione dell'ambiente possa essere frutto dell'artificio, assumendosi così la responsabilità e il rischio di interpretare questa potenzialità in maniera architettonica e propositiva. La forma del vuoto non è così il risultato del contenimento del pieno, ma è un ulteriore progetto che si affianca, si sovrappone, si intreccia e relaziona con tutti gli altri elementi del territorio. Progettare il vuoto significa così darsi la possibilità di progettare tutte le condizioni intermedie tra pieno e vuoto, tutte le loro possibili configurazioni, e riconoscere all'interno di queste quali siano in grado più di altre di divenire strutture, di indirizzare cioè gli sviluppi successivi dei numerosi frammenti che compongono la città contemporanea.'

(N.Russi, in 'Progettare il contesto. Il progetto urbano nella contemporaneità', Tesi di dottorato al Politecnico di Milano, 2007).



5.1 Le trasformazioni lungo la cintura ferroviaria: un'urbanità continua tra via Emilia e asse del Sempione.

scala 1 : 50 000

La direzione nord-ovest/sud-est è quella prevalente nell'ordinamento dei suoli dell'intera Pianura Padana. Essa è infatti quella seguita dai corsi d'acqua che dalle Alpi scendono verso il centro della pianura, dove vengono raccolti dal Po.

Nella morfologia della città di Milano, si può rintracciare questo orientamento nella disposizione di strade come Corso Sempione e Corso di Porta Romana. Quest'ultima, in particolare, costituiva il cardo della Milano Romana. Allo stesso tempo, in epoca neoclassica, vennero elaborati vari progetti che basavano il proprio disegno su questo asse e su quello, quasi parallelo, impennato sul Castello Sforzesco e via Dante, proungata fino alla facciata dell'Ospedale Maggiore. I decumani, invece, erano costituiti da assi viari perpendicolari a quelli sopra citati: le attuali via Manzoni (probabile decumano della città romana), via Torino e corso Venezia (de

Finetti, pp. 59-78). Il piano neoclassico costituisce un lodevole tentativo di dotare Milano di un progetto che definisse una struttura aperta verso il territorio appoggiata sull'asse del Sempione e della via Emilia, a partire da una nuova configurazione dello stesso centro storico.

I successivi piani di Milano hanno perso la vocazione di apertura verso il territorio, ma l'importanza dell'asse storico Sempione-via Emilia è rimasta inalterata, tanto da orientare fortemente anche le trasformazioni contemporanee della città, creando nuove porte sempre più distanti dal centro e relazionate con i moderni mezzi di trasporto. A nord-ovest si è collocata la nuova sede della Fiera e altri importanti sviluppi avverranno probabilmente nei prossimi anni (ad esempio Expo e nuovo Politecnico alla Bovisa), mentre a sud-est, è in corso la realizzazione del nuovo quartiere di

Santa Giulia e verrà probabilmente realizzata la "cittadella della giustizia". E' da sottolineare come la stazione di Rogoredo costituisca la vera porta di accesso contemporanea della città, essendo situata all'estremità settentrionale della linea ferroviaria ad alta velocità che percorre tutta la penisola fino a Roma, Napoli e Salerno ed essendo facilmente raggiungibile dal centro con la linea 3 della metropolitana. I poli a nord-ovest e quello a sud-est sono stati recentemente collegati dalla realizzazione del passante ferroviario. Proprio la creazione di questo tunnel con fermate intermedie in zone come Farini, Garibaldi, piazza Repubblica e Porta Vittoria ha ispirato la stesura del Documento di inquadramento delle politiche urbanistiche (2000), basato sullo schema della T rovesciata, i cui bracci congiungono Bovisa, Rogoredo e Bicocca e si incontrano nell'area Garibaldi-Repubblica.

