

**Lorenzo Santosuosso**  
721181

**Tesi di Laurea in Architettura**  
Realatore prof. Cesare Macchi Cassia

## **Perché 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 ferroviarie e  
trasformazioni urbane” (luglio 2009).**  
Facoltà di Architettura Civile del Politecnico di Milano

# INDICE

## INTRODUZIONE

Tavola 0.a

**UN METODO PER IL PROGETTO**  
Alcuni presupposti di questo lavoro

Tavola 0.b

**MILANO**  
I processi in atto

Tavola 1.

**DA NATURA A CULTURA**  
Il territorio milanese

Tavola 2.

**IL PROGETTO DELLO SPAZIO APERTO**  
Strutture urbane ai margini della città consolidata

Tavola 3.

**UN'ASTRAZIONE PROGETTUALE**  
Una lettura inedita e propositiva della struttura della città

Tavola 4.

**IL PROGETTO DEL CONTESTO**  
Una griglia alla scala territoriale

Tavola 5.

**IL SIGNIFICATO CONTEMPORANEO DELLA STORIA**  
Una nuova continuità tra Sempione e Via Emilia

# **INTRODUZIONE**

## **Il precedente lavoro sugli scali ferroviari**

Questo lavoro nasce dalle precedenti riflessioni sull'argomento della trasformazione dei vuoti urbani resi disponibili dalla dismissione di sette scali ferroviari a Milano. Dopo che, nel corso del workshop che si è concluso a ottobre 2009, sono stati elaborati progetti per i singoli siti, abbiamo ritenuto interessante proseguire il lavoro approfondendo alcune delle questioni che erano state soltanto accennate nella fase precedente, come quelle relative al metodo e al progetto degli spazi aperti.

## **Un particolare punto di vista**

Si era allora affermata la necessità di adottare tre differenti letture progettuali: una a sistema, una puntiforme, una locale sull'intorno. Proseguendo l'indagine sulla lettura a sistema, abbiamo ritenuto interessante usare l'occasione data dalla disponibilità dei vuoti nelle diverse parti della città per concepire un disegno generale che avesse due caratteristiche principali: in primo luogo, utilizzare il progetto del vuoto come unico strumento in grado di fornire uno scenario alla modificazione della città contemporanea; in secondo luogo, riconoscere la mutata dimensione dei fenomeni urbani contemporanei, comprensibili ormai soltanto alla scala territoriale.

## **La tesi fondamentale**

Un vero progetto per Milano oggi non dovrebbe riguardare la città compresa all'interno dei confini comunali e, tantomeno, la città compresa all'interno della cintura ferroviaria. Il senso dei processi in atto anche in queste aree deve essere colto in relazione a quello che è diventata veramente Milano agli inizi del XXI secolo. Un vero piano per la nostra città dovrebbe occuparsi di dare struttura al territorio milanese nel suo complesso, definendo la struttura degli spazi aperti attraverso l'attribuzione di qualità formale alle diverse parti che compongono il tutto. La dotazione di una forma strutturante è infatti la prima tappa verso l'aggiudicazione di qualità. Un vero piano per Milano dovrebbe quindi appoggiarsi su strategie chiare ed efficaci per il sistema infrastrutturale quale elemento fondamentale per la definizione di gerarchie e rapporti, sia all'interno dell'area metropolitana sia verso l'esterno.

## **Conclusioni**

Il progetto urbano non può ambire a innescare o frenare processi di trasformazione. Il suo obiettivo deve essere quello di comprenderli e indirizzarli, cercando di ottenere un risultato finale maggiore di quello che deriva dalla semplice sommatoria delle varie modificazioni. La nostra proposta consiste fondamentalmente in letture della forma urbana che cercano di sovrapporre strutture storiche, processi di trasformazione e una visione progettuale più ampia al fine di definire strutture in grado di contenere i tanti progetti in atto e di suggerne altri. A nostro avviso, solo in questo modo Milano può veramente sfruttare le occasioni date dagli interessi economici che insistono su quest'area del Paese, conquistando un'immagine in grado di riportarla a giocare un ruolo fondamentale nella competizione delle grandi aree urbane europee.

TAV 0.a

## **UN METODO PER IL PROGETTO**

### **Alcuni presupposti di questo lavoro**

#### **1.1 Perché un metodo?**

##### **1.1.1 – La duplice finalità di un lavoro universitario**

##### **1.1.2 – Il metodo come strumento per un piano condiviso**

- la società civile committente del piano
- necessità di una riflessione sulla condizione civile della città
- metodo, consenso e difficoltà

#### **1.2 Spazi aperti e forma della città**

##### **1.2.1 – Il ruolo propositivo del progetto del vuoto**

- i parchi urbani e territoriali come unico strumento possibile per una pianificazione territoriale condivisa
- un dispositivo spaziale mai compiuto e aperto all'evoluzione e alla partecipazione attiva dei cittadini

##### **1.2.2 – Valore e potenzialità strutturali del materiale naturale**

- il valore ecologico, morfologico e economico del verde
- da natura a cultura: il disegno come attribuzione di un valore culturale alle risorse naturali
- il verde come centralità contemporanea

#### **1.3 L'infrastruttura come dispositivo urbano che attraversa le scale**

##### **1.3.1 – l'infrastruttura come asse portante del progetto territoriale**

- significati e approcci al tema delle infrastrutture
- gli spazi della mobilità come luogo del *welfare* collettivo e individuale
- modelli infrastrutturali: immagine e consenso

##### **1.3.2 – un progetto che attraversi le scale**

- il rapporto tra scala urbana e scala geografica
- uno scenario strutturale per realtà urbane complesse
- la relazione tra luoghi analoghi separati

## **2.1 Le recenti vicende dell'urbanistica milanese**

### **2.1.1 – I piani attualmente in vigore**

- il PIM
- il PRG vigente (1980)
- il Documento di inquadramento delle politiche urbanistiche (2000)
- Il piano territoriale di coordinamento provinciale

### **2.1.2 – I grandi parchi regionali**

- il Parco del Ticino
- l'istituzione del Parco Sud
- la creazione del Parco Nord
- I Parchi Locali di Interesse Sovracomunale

### **2.1.3 – Peculiarità dell'urbanistica Milanese**

- La storica assenza di un disegno unitario
- Trasformazioni senza una regia

## **2.3 Milano in cerca di un'immagine e di uno scenario: il dibattito sulle scelte attuali**

### **2.3.1 – Il Piano di Governo del Territorio**

- le previsioni di crescita
- l'enfasi sulla città pubblica
- il consumo di suolo
- la perequazione e il tentativo di difesa del Parco Sud
- le centralità di quartiere

### **2.3.2 – Verso l'EXPO del 2015**

- l'importanza urbanistica del tema
- il problema dell'eredità
- i progetti infrastrutturali legati all'evento
- le cascine e gli spazi agricoli
- Milano si presenta al mondo

### **2.3.3 – Il Parco Agricolo Sud Milano**

- quale futuro per il parco?
- le risorse naturali e l'agricoltura a "chilometro zero"
- L'erosione dei margini e le prospettive di densificazione
- recenti proposte di trasformazione: le cascine e i "borghi"

### **2.3.5 – Scali ferroviari: il significato di un'opportunità**

- il significato dell'occasione
- la collocazione dei vuoti nella forma urbana di Milano
- gli indici, le funzioni e la forma: normalità e eccezionalità.
- un commento alle schede delle varianti al PRG
- un'occasione da leggere a diversi livelli

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

*“Milano è sempre stata un territorio, non solo una città. La limitata dimensione comunale testimonia di una realtà fisica e civile che assume significato nella unitarietà territoriale; le ultime occasioni nelle quali l'esistenza di un dialogo rese possibile al centro giocare un ruolo guida -gli anni sessanta e settanta dimostrano l'esistenza di valori condivisi su un'ampia realtà geografica: la proposta del Piano Intercomunale coinvolgente 135 Comuni, il referendum per il Parco del Ticino lungo il margine occidentale, l'affermazione del Parco agricolo coinvolgente l'intero settore meridionale; il recente rilancio della Città Metropolitana da parte del governo nazionale ha visto l'espressione di volontà del sindaco milanese di lasciare la sua carica per candidarsi alla guida della vera Milano.*

*Il territorio milanese presenta una stretta e produttiva interdipendenza tra le diverse componenti. La motivazione sta nella presenza di margini che hanno nel tempo identificato chiaramente quelle componenti, e la forma del tutto. Oltre ai tre fiumi -Ticino, Adda, Po- le Alpi: così tangibili a causa della prossimità e del forte scarto di quota che caratterizza il loro versante meridionale rispetto alla pianura, così intrinsecamente legate a una economia agricola basata sulle acque risorgenti, così determinanti per quella differenziazione dello sviluppo sui due versanti che il territorio milanese seppe utilizzare trecento anni dopo aver perso l'occasione della Riforma.*

*Se i materiali urbani di questa unitaria realtà e il loro duplice significato - specifico e sistemico, locale e globale- sono rimasti nel tempo i medesimi, la loro attuale sovrapposizione e il loro intreccio definiscono la contemporaneità. L'edificato denso, l'edificato sparso delle cascine, delle ville, degli opifici e delle case isolate, i vuoti dell'agricoltura e della natura occupavano luoghi distinti, e un dialogo naturale realizzava il rapporto tra lo spazio edificato e lo spazio aperto: **oggi questo dialogo è divenuto culturale, e richiede quindi una posizione progettuale, non più un atteggiamento descrittivo.** Ne risulta una estensione del significato dell'architettura che da costruttrice della città diviene definitrice del contesto.”*

*(da Cesare Macchi Cassia, Milano, una città da abitare, in Quaderni di Architettura n° 24, Politecnico di Milano, 2009)*

Questo disegno rappresenta un mosaico di progetti e riflessioni teoriche condotte sulla città di Milano negli ultimi vent'anni.

Innanzitutto, 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. La figura definita dai vuoti dei sette scali può avere un ruolo determinate all'interno della sequenza definita, da nord a sud, dai boschi del territorio collinare dell'Alta Brianza, dalle aree libere intercluse nel denso edificato del nord Milano, dal Parco Sud (inteso come espressione della volontà collettiva di preservare alcuni luoghi dalla possibile espansione urbana) e dai suoli agricoli della parte meridionale della Pianura Padana. Questa sequenza è delimitata a nord e a sud dalle Alpi e dagli Appennini, la cui distanza è in corrispondenza dell'agglomerato milanese minore che in ogni altro punto (circa 100 chilometri).

Al centro di questo susseguirsi di diverse configurazioni dello spazio aperto si trova il nucleo urbano di Milano, situato in corrispondenza della linea delle risorgive. Pur non presentando dei limiti naturali ben precisi (mare, colline, fiumi di una certa dimensione), si può dire che la città centrale è contenuta a est e a ovest dai sistemi ambientali che si sviluppano lungo i corsi del Lambro e dell'Olna. E' questa un'affermazione fortemente progettuale, dal momento che molti degli spazi che potrebbero comporre queste strutture sono attualmente privi di un'immagine e di una relazione con gli altri spazi.

In senso est-ovest, invece, troviamo una grande prevalenza di continuità urbane organizzate attorno alla presenza di infrastrutture di un certo calibro. E' il caso della "città pedemontana" tra Lecco, Como e Varese, dell'urbanità diffusa della Brianza Centrale tra Malpensa e Orio al Serio, della forte presenza dell'autostrada A4, uno degli assi portanti della Padania, a Nord di Milano, delle strade che collegano Binasco a Melegnano e Pavia a Lodi attraversando i terreni agricoli a Sud di Milano.

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. A Nord, il sistema che congiunge Magenta (e Novara, oltre il Ticino) a Gorgonzola e Treviglio, appoggiandosi nel tratto milanese alla cintura ferroviaria e in quello orientale al tracciato della Martesana. A Sud, invece, ci riferiamo alla successione dei tracciati del Naviglio Grande e della ferrovia tra Abbiategrasso e Rogoredo e a quello della Paullese e del prolungamento della M3 tra San Donato e Paullo.

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 attraversi le scale, da quella territoriale a quelle più minute.

## **1.2 – Il costruito**

1. La "città pedemontana" (Varese, Como, Lecco, Bergamo) – 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 (Abbiategrasso, Vigevano, Pavia, Lodi, Crema).

## **1.3 – I tracciati**

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 – Gli Spazi aperti**

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.

Tavola 2.

## **IL PROGETTO DELLO SPAZIO APERTO**

### **Strutture urbane ai margini della città consolidata**

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

Milano intesa come città, come il nucleo denso la cui forma viene definita dal susseguirsi degli isolati e degli anelli di circonvallazione, 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, il nostro interesse è rivolto alla cintura ferroviaria che, come sottolineato già da de Finetti, ha sempre costituito il limite fisico della città arginandone l'espansione. Tanto è vero che nel tratto ad ovest, dove il suo tracciato era particolarmente vicino al centro, essa venne smantellata poco dopo la sua costruzione. Negli altri settori, invece, la linea 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, in particolare, 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.

Il progetto dello spazio aperto assume forme e modalità differenti nei diversi settori della città. A Nord, le opportunità di saldatura trasversale dei diversi quartieri sono legate alla creazione di una nuova infrastruttura, la Strada Interquartiere Nord. Parallelamente, vi è la possibilità di rafforzare alcune identità locali, situate perlopiù lungo le radiali più importanti, come ad esempio la centralità storica di Affori, quella di viale Monza o quella ancora più recente della Bicocca. A Sud, invece, la notevole compressione della fascia di città compresa tra la cintura ferroviaria e le propagine settentrionali del Parco Sud consente, attraverso la ridefinizione di alcune sezioni stradali, di creare una rete continua di spazi aperti che renda più intenso il dialogo tra parco e città. A Est e a Ovest, invece, vi è la presenza di grandi vuoti urbani (parchi, aree industriali dismesse, suoli agricoli ormai inclusi nella città). Ciò consente di pensare un vero e proprio "progetto del vuoto" che, a partire dalla definizione di forme e dimensioni degli spazi verdi, conferisca a queste aree di margine una struttura unitaria e un'immagine riconoscibile.



Tavola 3.

## **UN'ASTRAZIONE PROGETTUALE**

### **Una rappresentazione 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.

#### **3.2 – Una nuova interpretazione del ruolo dei vuoti urbani nella tra la ferrovia e le tangenziali**

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.

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 orizzontali.

#### **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 risuta 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).

Tavola 5.

## **IL SIGNIFICATO CONTEMPORANEO DELLA STORIA**

### **Una nuova continuità tra Sempione e Via Emilia**

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, imperniato 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.

Il Castello, la Piazza d'Armi e l'arco progettato agli inizi del XIX secolo da Luigi Cagnola costituivano il punto di riferimento della città e, insieme alla Porta Romana, situata sul diametro opposto, ne definivano le coordinate di riferimento. È significativo notare come tutte le rappresentazioni della città tra il XIV e il XVIII secolo fossero orientate secondo questa direzione, con il Castello in alto e Porta Romana in basso. Questi rappresentavano infatti gli accessi principali alla città, dall'Europa e, in particolare, dalla Francia a nord-ovest, e dal resto della penisola italiana a sud-est.

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, più lontano sull'asse del sempione è stato collocato l'aeroporto di Malpensa, progettato con velleità di grande hub intercontinentale.

A sud-est, invece, oltre al eccezionale esempio di pianificazione urbanistica costituito da San Donato e alle realizzazioni architettoniche di alta qualità (uffici Eni di Gabetti e Isola e palazzo BMW di Kenzo Tange, è in corso la realizzazione del nuovo quartiere di Santa Giulia e verrà probabilmente realizzata la "cittadella della giustizia", comprensiva di un nuovo tribunale e il nuovo carcere. È 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.