

---

IOTESI DI PROGETTO  
PER L'EX SCALO FARINI DI MILANO



Politecnico di Milano  
Facoltà d' Architettura Civile  
A.A. 2009/2010

Relatore: Rosaldo Bonicalzi  
Correlatore: Francesca Belloni

Studenti:  
Berni Laura 725304  
Conte Valentina 725319  
Sangalli Chiara 725619

---



## ABSTRACT

## INTRODUZIONE

1 - SVILUPPO DELLA RETE FERROVIARIA A MILANO	pag. 1
1.1 SCALI FERROVIARI	pag. 5
1.1.1 Scalo Lambrate	
1.1.2 Scalo Rogoredo	
1.1.3 Scalo Porta Genova	
1.1.4 Scalo Porta Romana	
1.1.5 Scalo Greco Pirelli	
1.1.6 Scalo Farini	
2 - GARIBALDI-REPUBBLICA, BOVISA	pag. 13
2.1 ORIGINE DELLE AREE: SCALO FARINI,GARIBALDI-REPUBBLICA, BOVISA	pag. 13
2.2 LETTURA DELL'AREA GARIBALDI-REPUBBLICA ATTRAVERSO LE CARTE	pag. 14
2.2.1 Sviluppo storico dell'ex scalo Garibaldi	
2.3 BOVISA: LE ORIGINI DEL QUARTIERE	pag. 17
2.3.1 Sviluppo dell'area nei diversi piani regolatori	
2.3.2 Le ferrovie e l'arrivo delle industrie a Bovisa	
2.3.3 Lo sviluppo industriale a Bovisa	
2.4 PROGETTO DELLE AREE DISMESSE	pag. 23
2.4.1 I Progetti per l'area Garibaldi-Repubblica	

3- SCALO FARINI	pag. 29
3.1 LETTURA DELLO SCALO FARINI ATTRAVERSO LE CARTE	pag. 29
3.1.1 Sviluppo storico dell'ex scalo ferroviario di via Farini	
3.2 EMERGENZE STORICHE DELL'AREA DELL' EX SCALO FARINI	pag. 33
3.2.1 Villa Simonetta	
3.2.2 Il Cimitero Monumentale	
3.2.3 La dogana e le attrezzature dello scalo Farini	
3.3 SCALO FARINI OGGI	pag. 41
3.3.1 Il Progetto delle area dismesse	
3.3.2 I Progetti per lo scalo Farini	
3.3.3 Analisi schematica dei tracciati	
3.4 VIABILITA'	pag. 51
3.4.1 Infrastrutture in fase di progetto	
3.4.2 Studi sugli sviluppo dei flussi di traffico	
3.4.3 Analisi delle infrastrutture e dei trasporti	
3.4.4 Proposte di progetto sulla viabilità locale	
3.4.5 Strada di collegamento Repubblica-Autostrade	

## RELAZIONE DI PROGETTO

## TAVOLE DI PROGETTO

## BIBLIOGRAFIA



## ABSTRACT

La dismissione dello scalo Farini e la conseguente necessità, del Comune di Milano, di riconvertire l'area, costituiscono l'occasione da cui prende avvio il progetto.

Il dossier è suddiviso in tre argomenti principali: il primo descrive lo sviluppo della rete ferroviaria a Milano studiando le carte storiche di ogni scalo ferroviario, in modo da avere un quadro generale delle trasformazioni della città che ci ha permesso di capire in che modo la ferrovia ha sovrapposto il proprio disegno a quello delle campagne. La seconda parte è un approfondimento sulle aree Garibaldi-Repubblica e Bovisa, adiacenti allo Scalo Farini. Lo studio di queste aree è necessario per rintracciare le origini di quei segni del territorio che ne hanno determinato la conformazione e che ancora oggi permangono nei tracciati e nella morfologia del costruito. L'ultima parte riguarda lo scalo Farini, viene approfondito lo studio dell'area attraverso le carte storiche e le trasformazioni che ha subito nel tempo, con il supporto dei piani regolatori.

Particolare attenzione abbiamo dedicato alle emergenze storiche che caratterizzano l'area (cimitero monumentale e Villa Simonetta) studiando l'evoluzione che hanno avuto nel corso della storia, l'importanza che tutt'ora rivestono per la città.

Inoltre lo studio della viabilità è stata importante per capire le trasformazioni che sono in atto a Milano. L'obiettivo è quello di dotare la città di un sistema infrastrutturale capillare ed efficiente.

La ricerca storica di quest'area è stata fondamentale per la progettazione, in particolare ci ha permesso di capire quali sono le trame urbane più importanti che caratterizzano il progetto, che si pone come alternativa ai modi di costruzione della città contemporanea.

Con il masterplan si ricerca un metodo che definisca un'idea di città in grado di modificare la città esistente, diventando un modello applicabile al territorio circostante. In particolare abbiamo approfondito la parte più a nord dell'area, l'edificio lungo Via Valtellina, che si misura con la scala del contesto, mantiene la continuità della cortina stradale e si articola al suo interno grazie a un sistema di corti con spazialità differenti.



## INTRODUZIONE

L'area di progetto per dell'ex scalo Farini di Milano offre la possibilità, all'interno dello scenario delle trasformazioni della nuova Milano, di tracciare le linee strutturali di un progetto che aspira a definirsi come un momento della costruzione dell'intera città piuttosto che come un ulteriore quartiere che si allinei a quelli già previsti. Rappresenta un'ipotesi di progetto che identifica delle caratteristiche importanti sui temi della città.

Il Comune di Milano, insieme a Ferrovie dello Stato e Regione Lombardia, ha dato avvio alla trasformazione delle aree dismesse negli scali ferroviari nell'ambito del territorio comunale (Farini, Greco, Lambrate, Rogoredo, Porta Romana, Porta Genova e San Cristoforo).

Si tratta di un processo che, per la strategica delle aree e per le quantità coinvolte, è in grado di contribuire in modo determinante ai mutamenti della città di Milano nei prossimi anni, non solo in relazione all'Expo, ma anche in vista di un necessario riordino del sistema di connessioni che, alla grande scala, proiettano la città nella sua più ampia regione.

Il progetto si pone come alternativa ai modi di costruzione della città contemporanea, nel tentativo di ricomprendere in un nuovo disegno le differenti trame urbane che a tratti riaffiorano nel tessuto continuo dell'edificato. Cogliendo la sfida del Comune di Milano e assumendo come dato convenzionale i rapporti insediativi indicati nell'accordo di programma, il progetto mantiene l'obiettivo di verificare la congruenza di tali indici applicandoli, comunque, a un'idea di città che espone e chiarifica le ragioni della sua costruzione.

---





## 1. SVILUPPO DELLA RETE FERROVIARIA A MILANO

Fin dalle origini dell'attivazione e dello sviluppo delle linee di trasporto su ferro, a Milano come nelle altre città europee, l'infrastrutturazione ha prodotto opere e manufatti che hanno trasformato, modificato e talvolta plasmato la struttura urbana complessiva.

Le linee ferrate hanno interagito e modellato l'impianto del tessuto urbano, non solo nella struttura dell'edificato, ma anche nei rapporti tra i diversi spazi aperti. Il sistema ferroviario ha orientato l'ampliamento delle nuove estensioni esterne e periferiche, confrontandosi con nuovi tracciati fuori mura o marcando tracciati consolidati e confermati, determinando nuovi limiti e bordi, orientando le successive trasformazioni in modo decisivo. L'infrastrutturazione ha anche comportato il coinvolgimento di estesi suoli necessari alla logistica, al funzionamento e al mantenimento del sistema ferroviario stesso, delimitando ambiti a regime speciale, zone di scali merci e movimentazione dei convogli. In corrispondenza degli scali ferroviari, la città pubblica è sospesa e il limite che separa le due realtà diviene progressivamente un margine urbano sfrangiato e frammentato, caratterizzato da fasce di tessuto disgregato, strade che si interrompono o si piegano per lambire perimetralmente le aree interdette. Milano in questo senso è un caso esemplare: l'avvento della ferrovia ne favorisce lo sviluppo produttivo e industriale ma, allo stesso tempo, inserendosi nella città con una logica diversa da quella territoriale, finisce per configurarsi come una frattura che vincola lo sviluppo morfologico della stessa città.

La rete ferroviaria italiana avviò il suo sviluppo nei decenni compresi tra il 1840 e il 1860, quando la rete ferroviaria si determina come elemento indispensabile al progresso economico. La prima strada a rotaie di ferro da Milano a Monza, inaugurata nel 1840, si sviluppa lungo lo storico tracciato per Monza, con la stazione prossima a Porta Nuova.

La stazione venne presto spostata in un nuovo fabbricato

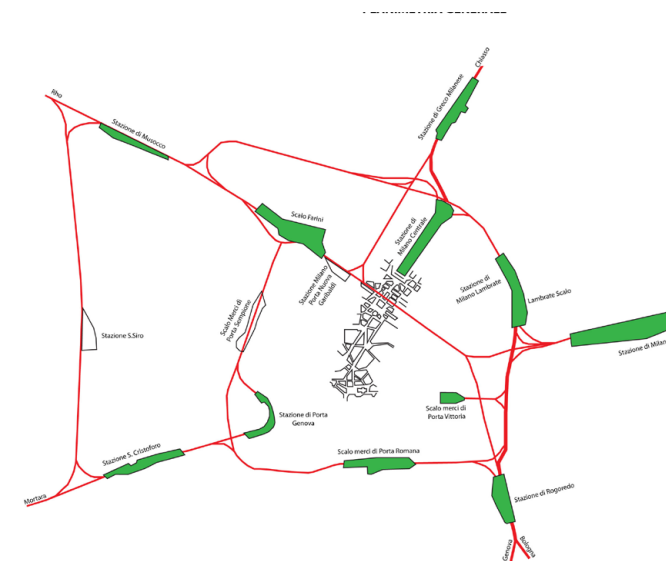
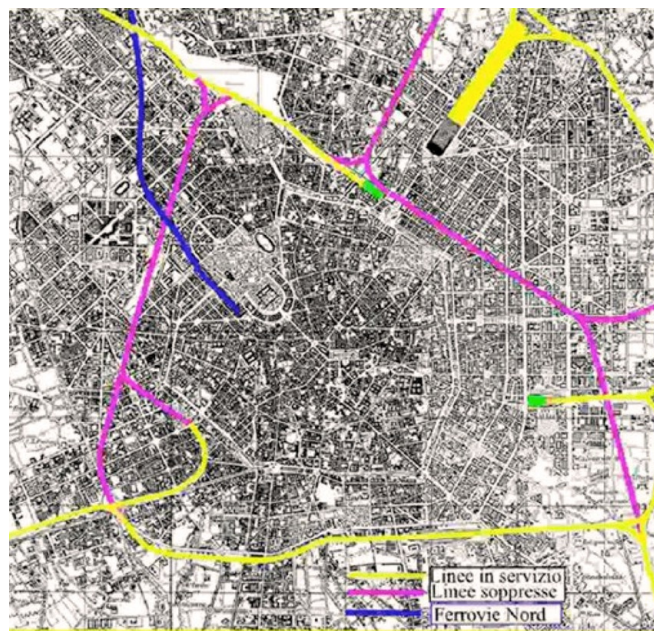
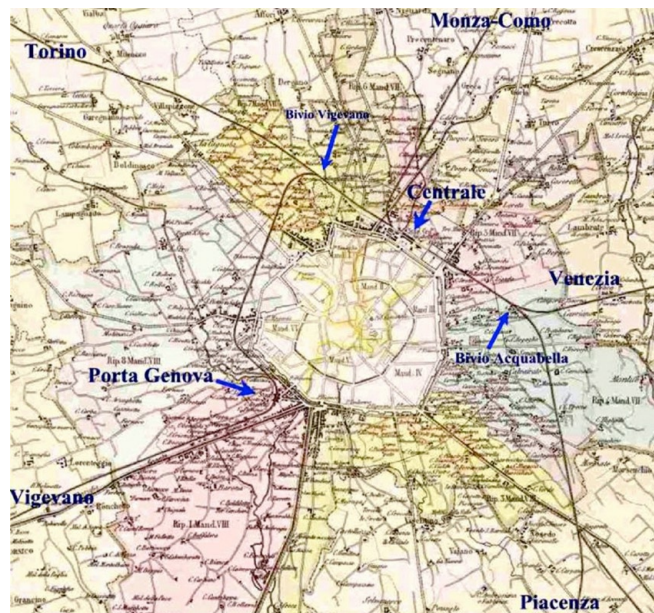


fig.1 Assetto ferroviario a Milano nel 1873. Si può notare a nord est, appena al di fuori delle mura, la prima Stazione Centrale, una stazione passante che si pone perpendicolarmente al lazzaretto, che viene attraversato dalla linea ferrata, e che si pone come linea di frattura tra la città all'interno della cinta ferroviaria e quella al di fuori, che si configura come periferia e la stazione di Porta Genova. Appare inoltre evidente come la linea ferrata avvolga il cimitero monumentale.

fig.2 Riordinamento dei servizi ferroviari di Milano (1905-1911). Si noti come la stazione Centrale diventi ora stazione di testa, si chiude l'anello ferroviario che avvolge la città di Milano e i due scali (Sempione e Garibaldi) vengono dismessi in favore del nuovo scalo Farini con il conseguente abbandono dei collegamenti della Centrale con Porta Garibaldi e con Porta Sempione, e di costruire le linee di raccordo degli impianti milanesi in modo tale da consentire l'espansione edilizia secondo il piano regolatore della città, senza ostacolare la viabilità.

fig.3 La stazione di Porta Nuova, o delle Varesine, cui confluiscono le linee locali per Novara, Gallarate e Varese rimasta in funzione per altri trent'anni, viene dismessa con l'entrata in servizio, nel 1963 della nuova Stazione di Porta Garibaldi. Questa stazione, che fu realizzata arretrando di circa 800 m il precedente fronte delle Varesine, fu ampliata nel 1966.

viaggiatori, attivo nel 1850, (attuale Caserma della Guardia di Finanza in via Melchiorre Gioia) .

Parallelamente si sviluppava il tronco ferroviario Milano-Treviglio con il completamento, nel 1857, dell'intero percorso Milano-Venezia, che aveva il suo recapito nella stazione di Porta Tosa, su cui afferiranno, dal 1861, anche i treni della linea di Piacenza e di Pavia.

I nuovi impianti ferroviari resero necessaria la definizione e la localizzazione della prima Stazione Centrale di Milano, che venne prevista all'interno del Lazzaretto, a nord-est, appena fuori le mura, come una stazione passante. Essa impose un nuovo disegno urbano circostante: dal vasto piazzale antistante si apriva una ampia via di comunicazione con il centro della città, via Principe Umberto, oggi via Turati, con un sottopassaggio che attraversava i bastioni tra Porta Venezia e Porta Nuova. L'entrata in servizio della prima Centrale implicò l'abbandono della stazione di Porta Tosa, con la conseguente modificazione dei tracciati dei binari, in particolare quelli che si dirigevano verso sud-est per raccordarsi con le linee di Treviglio-Venezia e di Piacenza.

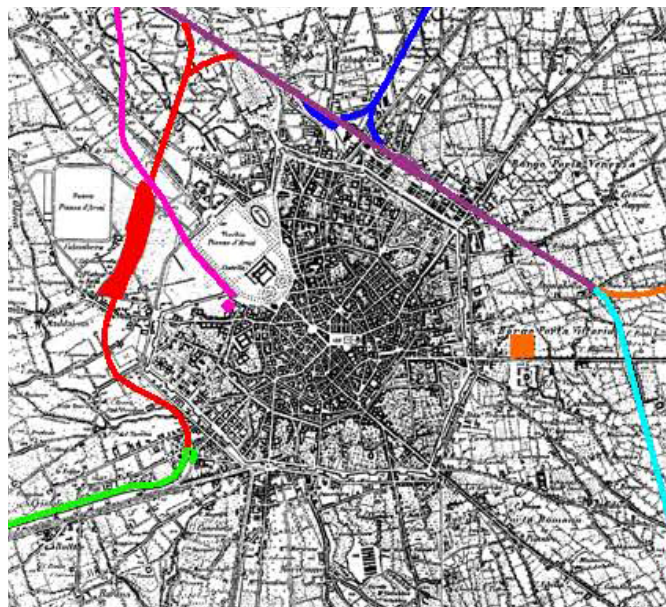
La linea per Vigevano (1870) fu collegata con un lungo raccordo che aggirava tutto il lato ovest della città, diramandosi dalla Milano-Torino al confine nord del Cimitero Monumentale.

L'importanza sempre crescente dello sviluppo ferroviario e gli interventi che esso mise in atto, determinarono quindi un sistema che avvolse progressivamente il perimetro a nord-est della città con una cintura di binari che condizionò e indirizzò fortemente le linee di sviluppo urbano. Verso il 1880 Milano era ormai il punto cruciale di incrocio fra le direttrici ferroviarie Nord-Sud ed Est-Ovest alla scala territoriale; si era inoltre sviluppata come polo dell'industria ferroviaria con la presenza di stabilimenti industriali di materiale rotabile.

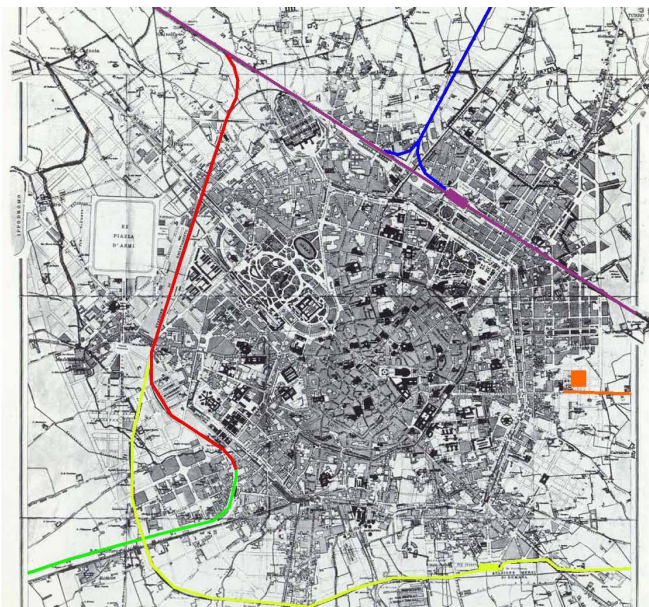
Oltre alla Centrale, il piano di riassetto prevedeva un ampliamento dello scalo merci di via Farini andando ad occupare la maggior parte dell'area a Nord del Cimitero Monumentale, nel triangolo di San Rocco. Un nuovo

grande scalo di smistamento merci sarebbe sorto oltre Lambrate, accanto alla linea di Venezia; un ulteriore nuovo scalo merci a Porta Vittoria sarebbe stato destinato esclusivamente al traffico ortofrutticolo, per alimentare l'adiacente mercato. Infine dovevano essere potenziate le stazioni di Rogoredo, sulla linea per Bologna, e di San Cristoforo sulla linea di Vigevano.

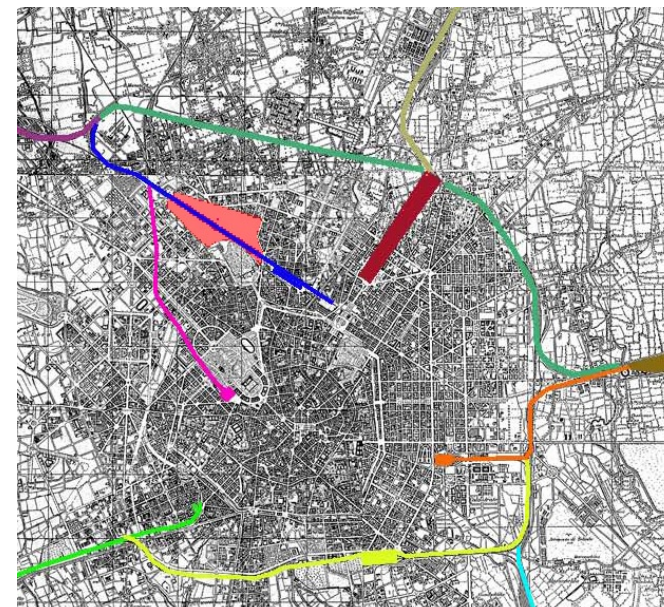
Il riassetto ferroviario concluso negli anni '30, razionalizzò il sistema ferroviario, ma la città si trovò priva di un collegamento ferroviario diretto fra le linee provenienti da sud-est e quelle dirette a nord-ovest. Con l'arrivo del Passante Ferroviario, progettato verso la fine degli anni '60, iniziato nel 1984, vi è proprio la riconnessione di quanto soppresso negli anni '30. Il Passante oggi segue la direttrice Garibaldi-Liberazione-Tunisia-Regina Giovanna-Dateo, ripercorrendo quindi, in sotterranea, il vecchio tracciato della ferrovia per Venezia-Piacenza, soppressa agli inizi degli anni '30. Analogamente la galleria Garibaldi segue il primo tratto della vecchia ferrovia per Monza-Como (anch'esso soppresso).



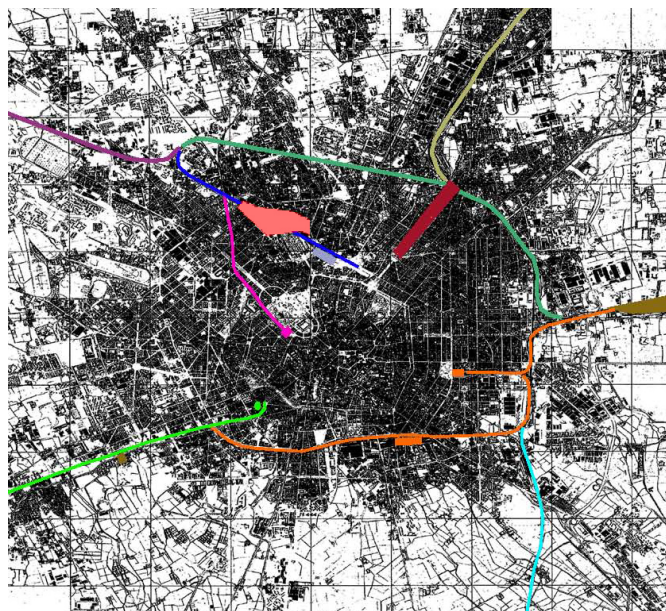
1888



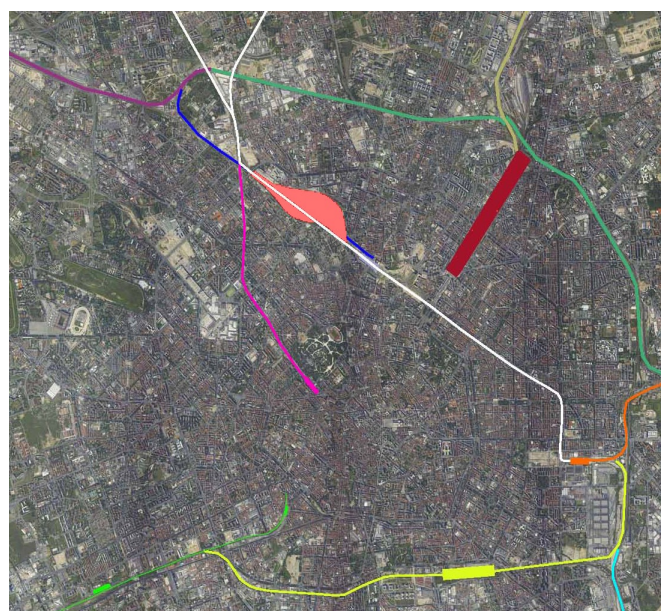
1906



1936



1956



2007

Tabella sinottica del sistema ferroviario di Milano alle diverse soglie storiche:

**LEGENDA:**

- Stazione di Porta Nuova (1840-1859)
- Stazione di Porta Tosa, linea Milano-Treviglio (1846)
- linea Milano-Pavia (1851)
- Stazione di Porta Genova, linea Milano-Vigevano (1868-1870)
- Stazione di Cadorna (1879)
- Scalo merci di Porta Sempione (1884)
- Scalo merci di Porta Romana-circonvallazione (1895)
- Scalo merci di Lambrate-circonvallazione (1905)
- Nuova linea Milano-Monza da stazione Centrale (1911)
- Scalo Farini (1911)
- Raccordo Milano Centrale-Torino (1914)
- Raccordi (Lambrate, Monza, Torino) (1914)
- Nuova Stazione Centrale (1931)
- Nuova Stazione di Porta Garibaldi (1963-1972)
- Passante Ferroviario (1984-2005)



## 1.1 SCALI FERROVIARI

In questo contesto gli scali merci in disuso e in dismissione sono suoli che si rimettono in gioco, entro il disegno complessivo della città. Sono luoghi che possono concorrere al miglioramento delle criticità e labilità della città.

Le aree di trasformazione che di seguito poniamo in risalto, presentano valori urbani differenti e si collocano in eterogenei assetti viabilistici. Per la loro collocazione, per le problematiche infrastrutturali all'intorno e per la loro dimensione, la conversione delle aree deve necessariamente cogliere l'opportunità di rispondere alle problematiche sia alla scala urbana che a quella locale. In questo senso sono stati redatte le Linee Guida dell'Accordo di programma (aprile 2009, in variante al PRG vigente per la trasformazione delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione e il potenziamento del sistema ferroviario milanese) che descrivono gli obiettivi e i vincoli previsti per la riqualificazione delle aree degli scali.

### 1.1.1 Scalo Lambrate

L'ambito urbano in cui si colloca lo scalo di Lambrate si situa nel settore orientale di Milano, al di fuori della cintura ferroviaria nell'omonimo quartiere della periferia est. Si caratterizza per la presenza consistente delle infrastrutture, che hanno avuto un ruolo nella formazione del tessuto urbano e ne hanno accentuato il carattere d'intercluso.

Lambrate nasce come comune autonomo, e vi rimane fino al 1923 quando viene annesso a Milano.

Il primo capitolo della pianificazione generale a Milano è costituito dal Piano dell'ingegnere Cesare Beruto. E' interessante notare che in questo periodo il Comune di Lambrate non subisce ancora alcuna conseguenza derivante dall'espansione edilizia di Milano.

Non era ancora stata completata l'attuazione del piano Beruto che viene proposto per Milano un nuovo Piano

regolatore Pavia-Masera.

Si prevede l'espansione edilizia in zona Est, in particolare è previsto: il tratto iniziale di Via Feltre ed il prolungamento delle strade radiali di Viale Monza, Viale Padova, Via Porpora e Via Pacini fino alla Stazione di Lambrate, costruita verso il 1914. La prima stazione era stata ubicata all'Ortica verso la seconda metà del XIX secolo, oggi il vecchio edificio è ancora visibile come sede del dopolavoro dei ferrovieri.

Il rapporto con la ferrovia è l'elemento saliente del Piano del 1912. Viene prevista la ristrutturazione della rete esistente: la cintura ferroviaria viene estesa a Nord e a Est.

È in questa fase dei primi decenni del '900 che si osservano i primi cambiamenti significativi nell'area di Lambrate. L'assetto strutturale della zona viene modificato dal passaggio della ferrovia, dalla costruzione del terrapieno ferroviario, dalle nuove linee formatesi al bivio dell'Acquabella nella zona dell'Ortica. Sono questi interventi di tipo infrastrutturale che trasformeranno il carattere dell'intera zona fino a fargli assumere la fisionomia di periferia urbana.

La presenza della ferrovia su due lati, a ovest e a sud, la strada provinciale a nord e la Tangenziale ad est, hanno certamente ostacolato le relazioni all'intorno, in special modo con il quartiere dell'Ortica e con la zona di Città Studi, che si trova appena oltre il rilevato della ferrovia. L'area dello scalo, di forma allungata, si pone all'estremità ovest del quartiere, in adiacenza alla ferrovia che corre in rilevato, in posizione baricentrica tra le vie Rombon e Cima.

Lambrate è caratterizzata da un tessuto edilizio e funzionale di tipo misto, residenziale artigianale e produttivo, che si è sviluppato nel dopoguerra in presenza di uno dei comparti industriale più importanti della città, costituito dagli stabilimenti della Innocenti-Maserati (che si collocarono nell'area nel 1933), rimasti attivi fino agli inizi degli anni '90.

Per molti anni, dopo la chiusura degli impianti, e la dismissione progressiva del suo indotto, l'area, in stato



a7



b1

di abbandono, ha rappresentato uno degli scenari post industriali più significativi di Milano.

Gli obiettivi della Variante relativi a una riqualificazione urbanistica delle aree dello scalo in dismissione, sono finalizzati al ridisegno del margine urbano e degli spazi aperti. La presenza di funzioni di eccellenza come l'Università, nell'adiacente Città Studi e all'interno dell'ambito, ha orientato la scelta di insediare funzioni connesse alle necessità dell'utenza come la residenza universitaria.

Relativamente all'accessibilità, obiettivi forti di progetto dovranno garantire

sull'area delle salvaguardie per la realizzazione di un nuovo sistema di trasporto pubblico locale, preferibilmente su ferro. In coerenza con gli obiettivi del PTG, del piano del verde, e dei programmi dell'Amministrazione attualmente allo studio si deve garantire, all'interno dell'area, la connessione ai sistemi di verde e di ciclo-pedonalità presenti e previsti nell'ambito. Possono condizionare la pianificazione la presenza del vincolo aeroportuale di Linate che consente un'altezza massima di 32 metri .

### 1.1.2 Scalo Rogoredo

Lo scalo Rogoredo risulta in un contesto fortemente infrastrutturato compreso, da una parte, ad Est della linea ferroviaria, dalla vasta area di riqualificazione Montecity-Rogoredo, e dall'altra parte, nel versante urbano ovest, dalla presenza di una vasta area industriale e artigianale. Magazzini, depositi e capannoni in parte anche commerciali, caratterizzano gli isolati prossimi allo scalo in dismissione. Più residenziali si configurano invece gli isolati gravitanti su Piazzale Corvetto e Piazzale Bologna, ambiti decisamente più urbani e consolidati. La particolarità di quest'area è la sua stessa collocazione che permette di essere considerata come un importante nodo della rete del trasporto ferroviario metropolitano.

La particolarità di quest'area è la sua stessa collocazione che permette di essere considerata come un importante

nodo della rete del trasporto ferroviario metropolitano.

Sono evidenti le potenzialità della connessione di diverse parti del quadrante nord-sud della città. Rogoredo dunque, con la sua stazione attiva fin dal 1891 e la sua posizione strategica è considerata porta sud-est della città.

Cambiamenti dovuti ai Piani regolatori:

Col piano Pavia-Masera (1911), si raddoppia a levante la circonvallazione berutiana, che aveva come scopo quello di collegare la Via Emilia (Sud-Est) con Viale Monza (Nord), mancando pertanto di ogni funzione come canale per il traffico di transito." "Non si tenne in alcun conto del fatto che la città non aveva obbedito agli indirizzi ed alle limitazioni della maglia di espansione berutiana..." "È da ricercare in quel piano, in quel momento l'origine dell'insania di lottizzare i giardini privati per agevolare la speculazione edilizia..." . Giuseppe De Finetti, Milano: "Costruzione di una città".

"Il piano Albertini (1934) stende le sue maglie sino quasi al confine del territorio comunale ed in qualche luogo anzi lo oltrepassa. Questo piano rimane fedele allo schema monocentrico dei piani precedenti".

Nella metà dell'800 la rete ferroviaria nazionale progredì rapidamente e proprio per la presenza di infrastrutture su ferro e su gomma che nel 1886 si insediò a Rogoredo il primo nucleo d'insediamento siderurgico Rogoredo quindi nasce come quartiere operaio alla fine dell'800 e la sua storia è legata a quella della grande industria milanese.

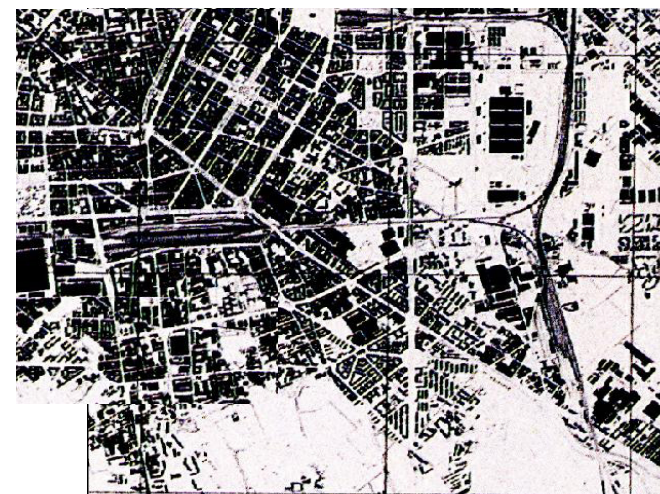
Originariamente il confine con la città era segnato dal Redefossi (1872), canale scavato per scopi difensivi in epoca moderna, mentre nel 1934 sarà lo scalo ferroviario a porsi come barriera tra Milano e il quartiere.

Rogoredo ha sempre mantenuto la configurazione di borgo autonomo e fu conglobata al Comune di Milano col Regio Decreto del 9 settembre 1923. Fino al 1923 Rogoredo fa parte dei territori del comune di Chiaravalle e si costituisce in modo autonomo rispetto a Milano lungo il lato orientale della via Emilia.

Le fasi d'espansione tra la 1° e la 2° Guerra Mondiale



a2



b2

furono caratterizzati dalla costruzione di 2 nuovi quartieri abitativi: uno per i ferrovieri e altro per i dipendenti della Redaelli. Nel secondo intervento si ripropone il modello di città-giardino come nucleo autonomi ed isolato.

L'attuazione del PRG (1953) prevede il potenziamento industriale a Nord ed una crescita controllata a Sud con il mantenimento della attività agricole. Fino agli anni '60 Rogoredo mantiene le sue caratteristiche.

Negli anni '70, a seguito della pesante crisi della siderurgia europea, la Redaelli inizia il suo declino. L'arrivo della Tangenziale Est, qui ultimata nel 1974, tagliò in due il quartiere, dividendo il nucleo originario dalla naturale prosecuzione della via principale (via Rogoredo), dall'inizio della statale Emilia, e dall'imbocco dell'Autostrada del Sole; il piccolo agglomerato di case rimaste al di là della tangenziale prenderà il nome di San Martino, dalla piccola Chiesa presente.

Nel 1984 la chiusura finale della Redaelli e della Montedison creò un "vuoto" nel tessuto urbano.

Nell'ambito di trasformazione Rogoredo si prevede il completamento del tessuto urbanistico mediante la realizzazione di nuovi complessi a destinazione terziaria e commerciale. La definizione del sistema dello spazio pubblico prevede uno sviluppo lineare delle aree a verde, al fine di integrare il sistema delle relazioni ciclo-pedonali.

### 1.1.3 Scalo Porta Genova

L'area si caratterizza per una logica insediativa che ha nel tempo moltiplicato i tracciati delle infrastrutture alla scala territoriale: alle vie di terra si è affiancata la via d'acqua e infine la via di ferro nel 1870, quando la linea per Mortara-Vigevano fu collegata alla Milano-Torino, che correva a nord del Cimitero Monumentale, diramandosi con un lungo raccordo che aggirava tutto il lato ovest di Milano.

L'infrastrutturazione ferroviaria della metà dell'800 da una parte ri-disegna il sistema di connessioni con i bastioni e il centro storico, costruendo la stazione

come fronte urbano e residenziale; dall'altra organizza l'insediamento industriale nel versante nord verso la campagna formando il margine frastagliato lungo la linea del ferro.

Il progetto di apertura della nuova Via di Porta Genova risale al 1871 ed è firmato dall'ingegnere dell'Ufficio Tecnico Comunale Cesare Beruto. Il disegno corrisponde alla necessità di collegare la stazione esterna alle mura con la Cerchia dei Navigli, attraverso un lungo asse rettilineo che penetra Milano. Viene quindi creato questo nuovo viale e, all'altezza dei caselli daziari di Porta Genova, Piazza Cantore.

Immediatamente successivo è il Piano Regolatore del Nuovo Quartiere di Porta Genova redatto sempre nel 1871 dallo stesso Beruto. Questo quartiere rappresenta uno dei primi esperimenti dell'Ufficio Tecnico milanese in materia di espansione urbana. Esso era formato principalmente dalla via Vigevano e dal corso San Cristoforo, le quali partendo dal piazzale davanti alla stazione si dirigono la prima verso Porta Ticinese e il secondo verso Porta Genova.

Il quartiere preesistente subisce quindi processi di sventramento e regolarizzazione.

Tutt'oggi l'assetto urbano di quest'area presenta caratteri tipici dell'urbanistica ottocentesca.

Nel 1925 il quartiere di Porta Genova è costituito essenzialmente da corpi di fabbrica rettangolari con cortili chiusi o semichiusi adibiti per il cetto piccolo borghese con alloggi a riscatto di discrete dimensioni che presentavano buona cura delle finiture e dei particolari decorativi.

Il tessuto urbano tard'ottocentesco si confronta con i primi borghi edificati esterni alle antiche mura spagnole di Milano. Il tessuto urbano ad ovest dello scalo si articola in un reticolo ortogonale di strette e rettilinee vie. Il disegno si infrange in corrispondenza dello scalo e l'edificazione su cortina assume caratteri progressivamente più discontinui in prossimità della ferrovia.

Il tessuto edilizio verso Via Savona è denso e compatto, funzionalmente misto. Molto differente è la



a3



b3

situazione nella fascia compresa tra via Tortona e la linea ferroviaria, ove originarie funzioni produttive e artigianali si sono trasformate in terziario, residenza e nuovi servizi privati gravitanti sul settore espositivo del circuito moda/design/comunicazione, modificando radicalmente la composizione sociale e le dinamiche d'uso dell'ambito. Il tessuto ad est della linea del ferro è un tessuto complessivamente consolidato, caratterizzato dalla compresenza di residenza con attività artigianali e produttive prevalentemente all'interno degli isolati.

Attualmente per quanto riguarda gli indirizzi strategici che l'Amministrazione Comunale ha definito per la trasformazione dello scalo di Porta Genova, gli obiettivi sono connessi alla forte volontà di realizzare il parco lineare parallelamente all'asta Naviglio Grande. Le Linee Guida entro questo quadro si ancorano a tre principali vincoli progettuali: la prevalente destinazione a spazi pubblici e a verde della superficie complessiva di riqualificazione; il rispetto delle caratteristiche paesaggistiche storiche; la continuità ciclo-pedonale lungo tutto lo sviluppo dell'ambito fino a San Cristoforo. Il progetto di trasformazione dello scalo ferroviario si confronta con l'obiettivo di facilitare la comunicazione tra quadranti urbani prossimi ma separati: dovrà realizzare un assetto urbanistico che da una parte connetta i quartieri ove oggi si incunea la linea ferroviaria e dall'altra realizzi una polarità funzionale in corrispondenza della ex stazione ferroviaria.

#### 1.1.4 Scalo Porta Romana

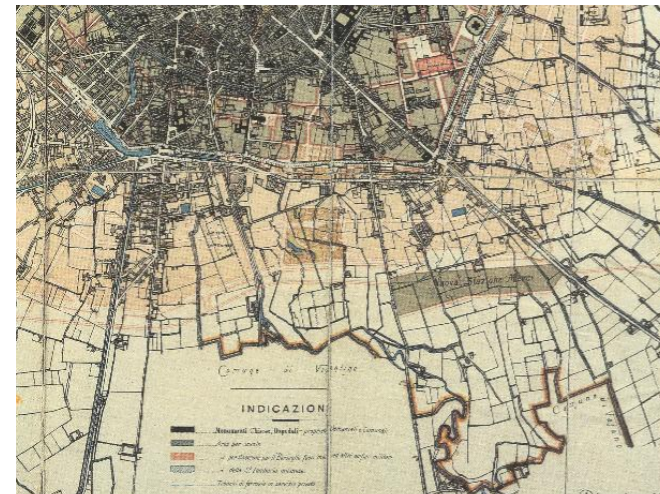
Verso il 1880 Milano è ormai il punto cruciale di incrocio fra le direttrici ferroviarie Nord-Sud ed Est-Ovest. Dai suoi impianti dipendevano non solo i traffici che la interessavano direttamente, ma anche quelli dell'Italia intera. La città era inoltre un polo importante dell'industria ferroviaria, con la presenza di varie grandi fabbriche, come ad esempio l'officina di costruzione delle locomotive della Breda verso Sesto San Giovanni. Vista la criticità della situazione, nel 1884 fu insediata

una commissione di studio, con l'incarico di esaminare la situazione ferroviaria milanese. Le conclusioni sottolinearono che gli impianti erano concentrati a Nord e ad Ovest della città, mentre nulla esisteva ad Est e a Sud, benché in quei punti arrivassero linee di grandissima importanza (Venezia, Bologna, Genova). Si evidenziava per tanto la necessità di aprire una nuova stazione a Sud-Est nei pressi di Porta Romana.

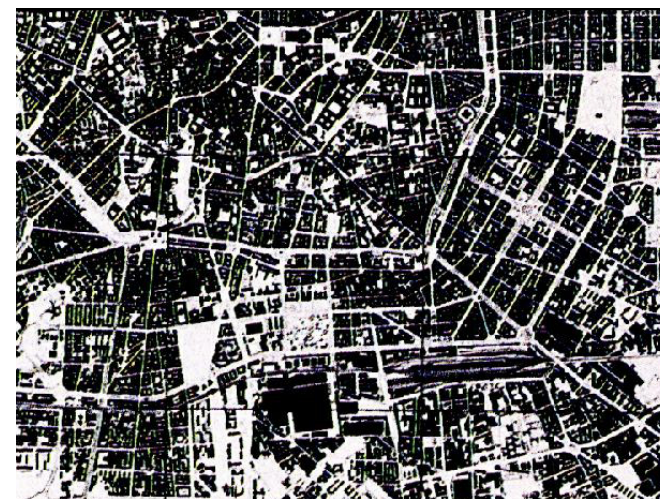
Questa necessità fu introdotta nelle linee del Piano studiato da Cesare Beruto (1884), anche se l'effettiva apertura dello scalo avvenne nel luglio del 1896; il Piano definì l'orientamento e la costituzione degli ampliamenti della città tard'ottocentesca; fuori dalle maglie e dagli isolati disegnati esteriormente alla circonvallazione dei bastioni il piano Beruto ritaglia gli ambiti e le aree dei nuovi scali merci ferroviari che, nel caso specifico dello scalo di Porta Romana, non subisce modificazioni o aggiornamenti successivi, mantenendo la sua forma e i suoi caratteri invariati fino ad oggi.

La cintura ferroviaria sud e lo scalo Romana hanno favorito e determinato una forte differenziazione dei caratteri urbani e architettonici presenti nei tessuti a nord e a sud della cintura stessa: il versante nord si affaccia verso il centro della città e presenta caratteri urbani e residenziali tipici della città tard'ottocentesca e novecentesca, mentre a sud si formano aree industriali e artigianali più sfrangiate, edificazione mista e frammentaria, con dimensioni maggiori degli isolati in cui si perde progressivamente la cortina edilizia, presente solo nel primo tratto di via Brembo, prossimo a Corso Lodi.

In questa zona quindi la presenza di tracce della partizione agricola su cui si infrangono o si deformano i disegni urbani della pianificazione berutiana, determina locali e minuti ambiti di discontinuità. Si ribadisce come la matrice di formazione di questa parte di città è comunque riconducibile alle linee e agli orientamenti che configurano l'espansione fuori dai bastioni prescritta dal piano Beruto: il reticolo berutiano viene assimilato, puntualizzato ed esteso dal piano Pavia-Masera del



a4



b4



1912, che non apporta modifiche rilevanti nella porzione di città a nord dello scalo ferroviario Romana.

Nel 1918 venne inaugurata la stazione passeggeri, che verrà distrutta a seguito dei bombardamenti della seconda Guerra Mondiale.

Ricostruita, ebbe un ruolo marginale per quanto riguarda il trasporto viaggiatori, mentre lo scalo merci movimentava un diverso numero di treni.

Dal 2004 è stata attivata la linea suburbana S9 Milano San Cristoforo – Seregno: la stazione ha visto di conseguenza un cospicuo aumento del numero di passeggeri. Quando la linea S 9 verrà esercitata a pieno regime, presso la stazione fermeranno quattro treni l'ora per senso di marcia, al contrario lo scalo è in via di demolizione. Il progetto dell'area dello scalo dovrà pensare e realizzare un nuovo assetto urbanistico capace di stabilire relazioni dirette tra i quartieri a nord e a sud dello scalo stesso. La nuova polarità fisica, morfologica e funzionale potrà contribuire alla razionalizzazione e ottimizzazione degli scambi, delle reti e dei flussi metropolitani.

La Variante in Accordo di Programma propone nell'ambito di trasformazione Romana un sistema dello spazio pubblico complessivo che dovrà realizzare un nuovo parco urbano unitario, di forma compatta e di connessione dei tessuti posti a nord e a sud.

### 1.1.5 Scalo Greco Pirelli

La stratificazione delle trame storiche propria dell'area della Bicocca, quell'importante porzione di tessuto urbano alla periferia nord di Milano, è leggibile attraverso l'analisi delle trasformazioni urbanistiche che la caratterizzano.

Le trame più antiche, risalenti al periodo in cui il costruito costituiva ancora l'eccezione rispetto alla campagna, sono quelle composte dal sistema di campi, rogge, filari di alberi e cascine, in cui si colloca, agli inizi del '400, la Bicocca degli Arcimboldi, edificio tanto distintivo da far sì che l'intero territorio assumesse la stessa denominazione.

Agli inizi del '900 il progetto Quartiere Industriale

Milano prevede la trasformazione dell'area Bicocca in zona industriale e l'apertura di un vialone di collegamento tra Milano e Monza su cui appoggiare lo sviluppo lineare del quartiere. L'espansione del settore nord della città va quindi ad assorbire i borghi rurali di Greco, Gorla, Crescenzago e Precotto, e vede l'insediamento di numerose industrie tra cui la Pirelli alla Bicocca.

Il piano industriale porta alla creazione, evidente nelle carte, di una grande Y intorno a Sesto S. Giovanni.

Nonostante il progetto insediativo non venga portato a termine, si assiste ad una crescente espansione edilizia lungo la direttrice del vialone che però, non essendo regolata da alcun piano, porta ad un'edificazione disomogenea e disordinata a circondare la grande Y.

Dopo la meta degli anni '70, a partire dai processi di dismissione, delocalizzazione e riorganizzazione dell'impresa e più precisamente nel 1985, la Pirelli indice un concorso internazionale per la riconversione dell'area delle ex officine con la creazione di un polo di ricerca, in seguito sostituito dall'insediamento dell'Università degli Studi. Il progetto vincitore, quello di Gregotti, dispone gli isolati parallelamente alla ferrovia e mantiene la viabilità interna degli ex stabilimenti Pirelli.

Così ad oggi la stazione di Greco separa due situazioni insediative molto diverse: il quartiere Bicocca organizzato secondo una precisa maglia ortogonale e il quartiere Greco sviluppatosi senza un disegno urbano preciso.

La stazione di Greco è un nodo di importanza a livello urbano, considerata la grande portata di utenti che confluiscono in Bicocca, poiché garantisce rapporti con la stazione Centrale e con Garibaldi e inoltre tramite passante, secondo i piani delle F.S. e del comune di Milano, collega Fiera, Portello e Bovisa.

Prima del piano Albertini la zona nord ovest di Milano era dotata di ben due scali: uno di smistamento ( quello del Sempione) e uno merci ( quello di Porta Garibaldi). Lo scalo di smistamento, si collocava all'incirca nell'area compresa fra le attuali vie Ippolito Nievo e Reggimento Savoia Cavalleria; cominciò a funzionare nel 1883. Successivamente venne riassorbito nel tessuto urbano in



a5



b5

quanto troppo vicino al centro e quindi di impedimento allo sviluppo della città. In questi anni infatti gli insediamenti residenziali ed industriali andavano allargandosi a macchia d'olio.

Nel 1873 entrò in funzione anche lo scalo merci di Porta Garibaldi la cui posizione (diversa da quella dell'attuale omonima stazione) era abbastanza vicina alla Centrale, al di là del Naviglio della Martesana, e più a ovest della seconda stazione di Porta Nuova che cessò la sua funzione e l'edificio divenne sede della dogana. Porta Garibaldi era una piccola stazione per il servizio merci. Sul raccordo con la linea di Monza erano disposti i magazzini del materiale fisso mentre, tra il Naviglio della Martesana e la Centrale, il deposito delle locomotive e le officine. In seguito al piano Albertini lo scalo Garibaldi, insieme allo scalo Sempione, furono soppressi in favore dello scalo Farini. A circa 800 m dal fronte della piccola stazione delle Varesine, a partire dal 1963, fu costruita l'attuale stazione di Porta Garibaldi. I caratteri distintivi dell'area Garibaldi posta al confine tra la città storica e il territorio metropolitano, sono dati dalla presenza di un grande vuoto prodotto dai cambiamenti dell'assetto ferroviario, dalla guerra, dalla vicinanza alle mura e da un alto grado di accessibilità per la presenza di numerose infrastrutture della mobilità. Nell'area dello scalo Garibaldi è in attuazione un profondo rinnovamento urbanistico che il cui piano si può distinguere in tre grandi zone: la Città della Moda, il polo istituzionale con la Nuova sede della Regione Lombardia, i nuovi uffici del Comune di Milano e l'area verde dei giardini di Porta Nuova.

#### 1.1.6 Scalo Farini

L'area si presenta come un grande intervallo urbano dove si infrange il disegno della maglia ottocentesca degli isolati berutiani, con margini poco definiti, soprattutto a sud dell'area, causati sia dalla presenza degli impianti ferroviari, che occupano l'area dalla metà dell'ottocento, sia dalla presenza del Cimitero Monumentale costruito

nel 1866 appena fuori i bastioni di Porta Volta a ridosso della linea ferroviaria, tra il ponte di via Farini e via Luigi Nono.

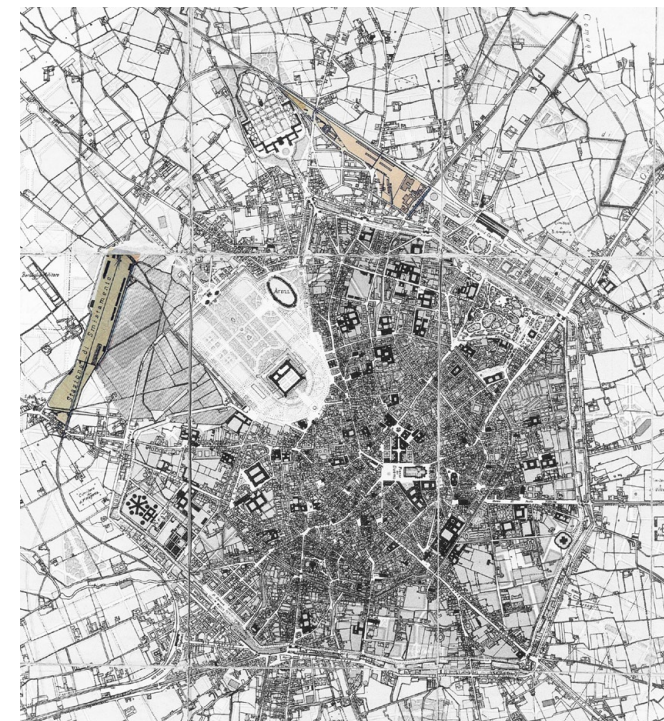
L'intero ambito occupa una posizione strategica nella città, collocandosi su una delle direttrici principali di sviluppo e di accesso, lungo l'asse del Passante e delle linee FS e FNM servite dalle non lontane stazioni Garibaldi e Bovisa. Lungo questa diagonale nord-ovest/sud-est si susseguono molti importanti interventi che concorrono alla modificazione della città dal centro verso la periferia: il progetto Garibaldi- Repubblica in via di realizzazione, le aree di Bovisa e Bovisa-Gasometri, il parco di Quarto Oggiaro, Cascina Merlata, le aree dell'Expo 2015, il Polo esterno della Fiera.

La presenza della cintura ferroviaria e la localizzazione dello scalo merci Farini, condizionano pesantemente lo sviluppo dell'area. Si insediano funzioni miste produttive e residenziali, soprattutto verso nord-ovest, che vanno nei decenni a saturare il territorio agricolo esterno alla città, determinando una discontinuità del tessuto che permane fino ai giorni nostri.

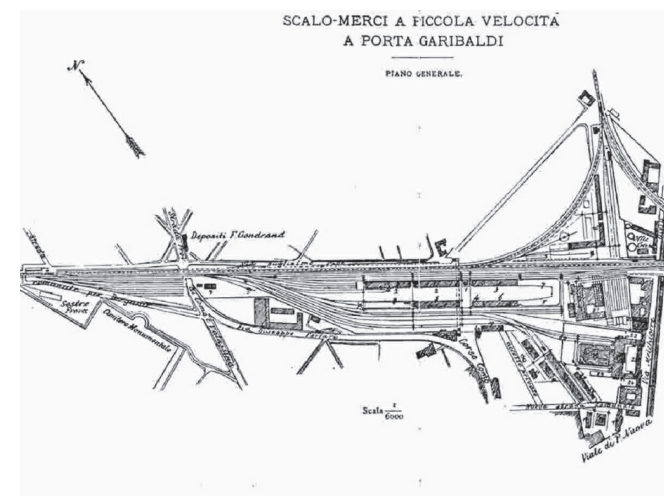
All'interno dell'ambito in dismissione si trovano anche aree e immobili storicamente legate allo scalo merci, come gli immobili della Dogana, dell'Intendenza di Finanza e delle Poste, nonché alcune aree di proprietà comunale a sud che saranno interessate dal progetto di trasformazione e riqualificazione complessivo.

La trasformazione urbanistica dell'area è articolata in due ambiti di trasformazione. Il primo, con superficie di circa 620.000 mq appartenente al Comparto Nord, è relativo all'ex scalo merci vero e proprio, posto nel settore nord-ovest della città, compreso a nord tra le vie Valtellina e dell'Aprica, a sud Stilicone e Delfico, e tra due viabilità in rilevato: il cavalcavia Bacula a nord-ovest e il ponte di via Farini a sud-est. Il secondo, è costituito dall'immobile delle Poste di Piazzale Lugano, storicamente appartenente allo scalo e ad esso raccordato, che occupa un'area di circa 22.000 mq.

Il tema dell'infrastruttura e della mobilità riveste in quest'ambito una rilevanza strategica: la maglia urbana



4



5

è di formazione novecentesca, congestionata nei pochi tracciati che superano la barriera ferroviaria e priva di connessioni locali trasversali tra i diversi quartieri, mentre le condizioni di accessibilità del trasporto pubblico possono ritenersi buone, se si considerano le autolinee circolari 90, 91 e 92, la linea tranviaria 3, la stazione Lancetti del Passante Ferroviario, la vicinanza con la linea metropolitana 2 a Garibaldi e la futura linea 5 a Cenisio.

Le aree dello scalo si collocano in una zona semicentrale, accessibile, priva di grandi aree a verde, con una discreta dotazione di servizi, caratterizzata da un tessuto misto: residenziale, produttivo, terziario e artigianale che presenta frange di degrado e disordine morfologico soprattutto nelle vicinanze dello scalo e del Cimitero Monumentale.

Sono prevalenti funzioni residenziali a sud verso i quartieri compresi tra l'asse del Sempione, viale Monte Ceneri/cavalcavia Bacula e via Procaccini, e terziario-produttivo-artigianali a nord verso i quartieri storici di Bovisa e Dergano.

Alla scala urbana le opportunità di quest'area sono rappresentate dalla capacità del progetto di mettersi in relazione con i grandi piani che si stanno sviluppando sull'asse di sviluppo nord-ovest (Bovisa-Quarto Oggiaro-Expo), alla scala locale la capacità creare nuove relazioni morfologiche fra i quartieri separati della ferrovia e di dotare la zona di nuovi spazi a verde e nuovi servizi qualificati.

La sua trasformazione dovrà tenere conto del recupero delle aree di frangia ed essere attenta alle aree sensibili e alle presenze storico architettoniche (villa Simonetta, edificio ex Dogana). La prossimità con il tessuto urbano consolidato all'intorno, rende l'area idonea alla ricostruzione della continuità funzionale e tipologica tra le parti che separa.

La saldatura morfologica tra i tessuti urbani adiacenti sarà consentita anche da interventi di copertura parziale della linea ferroviaria, che rimarrà in esercizio sull'asse centrale dell'area.

La Variante per lo Scalo Farini consentirà pertanto la trasformazione di un'importante settore della città che sconta attualmente la presenza dello scalo dismesso, recuperando all'area un ruolo di "cerniera" fra nuove centralità urbane.

I nuovi insediamenti consentiranno inoltre la definizione di nuovi margini urbani e di un nuovo parco di livello cittadino, connesso al sistema esistente e futuro dello spazio pubblico del settore nordovest.

La carenza di connessioni viarie dovuta alla presenza del grande scalo ferroviario contribuisce alle criticità di alcuni tratti viari e dei nodi. Con la trasformazione urbanistica dell'area pertanto, oltre alle viabilità di servizio ai nuovi insediamenti e di connessione alla rete locale, verranno realizzate le connessioni viarie tra il sistema Farini-Monumentale e quello autostradale a nord e connessioni di trasporto pubblico tra la stazione Bovisa, la stazione Lancetti e la M5 prevista in via Cenisio.

Nelle linee-guida si prescrive che l'area di Farini venga trattata come un'area ambientale all'interno della quale favorire la mobilità lenta e il trasporto pubblico, concentrando il traffico di attraversamento su determinate direttrici.

*Nella pagine precedenti:  
ESTRATTI DELLE CARTE STORICHE SIGNIFICATIVE DEI  
DIVERSI SCALI*

- a) Piano del Beruto (1885)  
sovrapposta a Carta IGM (1888)*
- b) Carta IGM (1972)*
- 1) Scalo Lambrate*
- 2) Scalo Rogoredo*
- 3) Scalo Porta Genova*
- 4) Scalo Porta Romana*
- 5) Scalo Greco-Pirelli*

*fig. 4 Piano del Beruto in cui è evidente la collocazione e la conformazione dello scalo di smistamento del Sempione e quello merci di faribaldi*

*fig. 5 Dettaglio del vecchio merci di Porta Garibaldi*



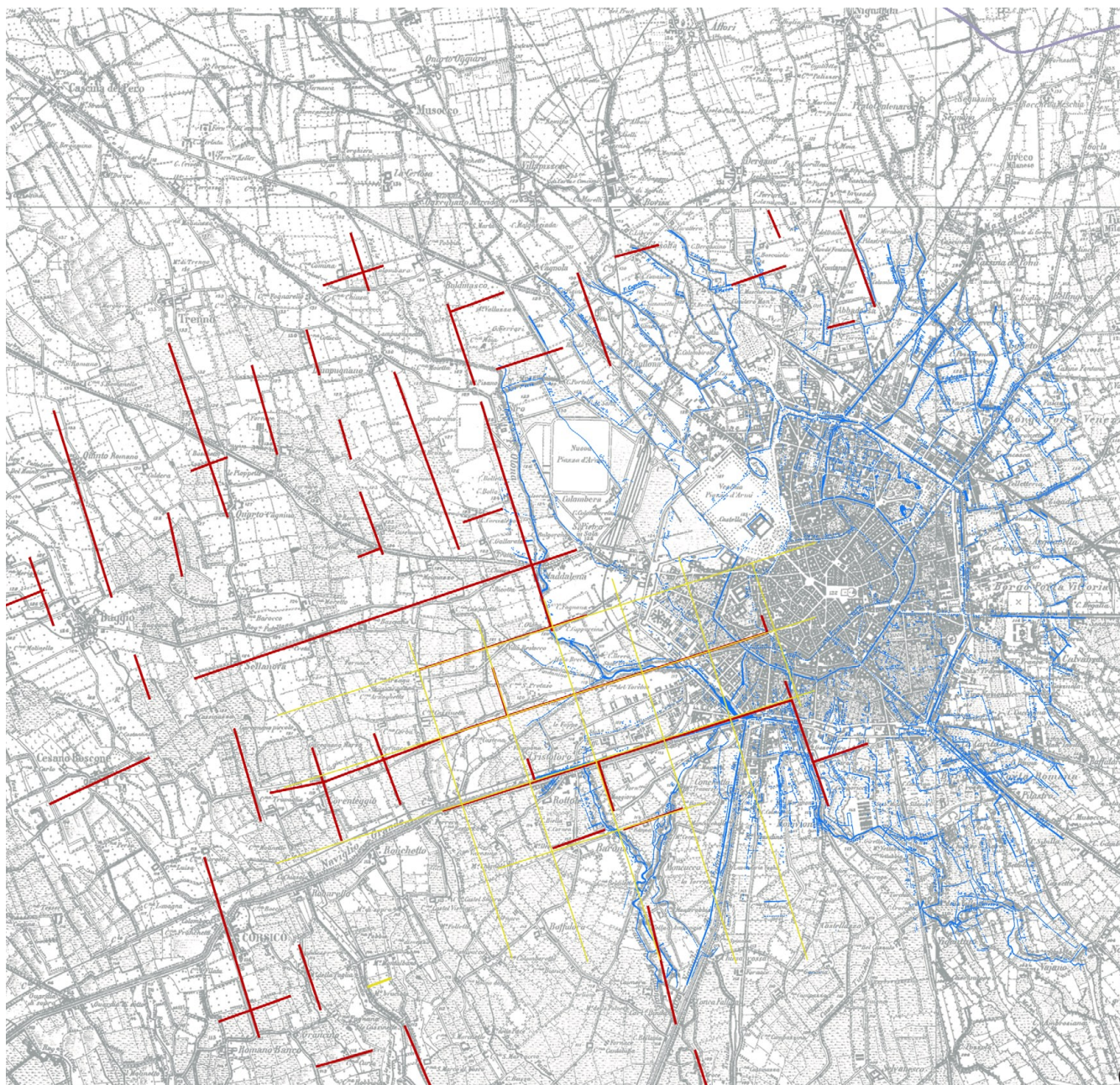
## 2 GARIBALDI- REPUBBLICA, BOVISA

### 2.1 ORIGINE DELLE AREE: SCALO FARINI, GARIBALDI-REPUBBLICA, BOVISA

Per capire in che modo questa parte di città si è costruita nel tempo è necessario rintracciare le origini di quei segni del territorio che ne hanno determinato la conformazione e che ancora oggi permangono nei tracciati e nella morfologia del costruito.

Le aree corrispondenti all'attuale Scalo Farini, Garibaldi-Repubblica e Bovisa mostrano, alla soglia del Catasto Teresiano, i caratteri tipici dell'organizzazione della campagna padana. Seppure sia difficile riconoscere segni specifici della centuriazione romana, di cui permangono pochi allineamenti, sono evidenti i caratteri della sua organizzazione del territorio, dal sistema di controllo delle acque, al sistema dei collegamenti, tradotti nel disegno delle trame dei canali e dei campi. Nonostante la struttura agricola padana e in particolare Milano, punto d'intersezione tra la linea delle risorgive e la Via Emilia, presenti un orientamento nord-ovest sud-est che governa il sistema dei canali d'irrigazione, non è facile riscontrare, in questa porzione di territorio, un'omogeneità negli allineamenti dei campi. Questo fenomeno è in parte dovuto al fatto che l'orientamento dei campi spesso veniva influenzato dalla presenza di edifici a corte che, singolarmente o aggregati, determinavano la trama dei campi stessi secondo un intreccio di vie d'acqua e di percorsi secondari. Unica eccezione sono i campi coltivati contigui all'asse per la vecchia Comasina, tracciato capace di imporre un preciso orientamento al territorio circostante. Particolare importanza assume poi la presenza del Naviglio della Martesana che, raccogliendo le acque provenienti dall'Adda, impone un suo ordine, diverso rispetto a quello dei canali e determina un proprio sviluppo lungo la sua direttrice.

*fig. 6 sovrapposizione della carta idrografica di Milano (1888) e la ricostruzione della centuriazione romana nella parte occidentale del territorio milanese ad opera di Mariavittoria Antico Gallina ("il rapporto città-campagna: brevi riflessioni", 1992)*



## 2.2 LETTURA DELL'AREA GARIBALDI-REPUBBLICA ATTRAVERSO LE CARTE

### 2.2.1 Sviluppo Storico Ex scalo Garibaldi

Fin dalla metà dell'Ottocento, alle soglie dell'epoca industriale, il suburbio settentrionale era costituito da borghi sorti a lato delle strade di grande comunicazione (Dergano, Affori e Bruzzano sulla Comasina, Niguarda presso la Valassina e Greco, Segnano e Pratocentenaro sulla strada per Monza).

Queste strade di grande comunicazione per il nord, di epoca romana, erano:

La Strada verso Modicia (Monza) che si biforcava verso i due rami del lago di Como.

La Strada di Decio (Valassina) che arrivava a Erba, Asso e il Lario orientale.

La via Cumana, di fondamentale importanza commerciale e militare che arrivava in Germania.

La loro importanza era sottolineata dal fatto che penetravano in città innestandosi, nei pressi di Porta Nuova, sul cardo romano che era orientato secondo la centuriazione.

Una fitta rete di strade campestri, di cui sopravvive ancora qualche residuo, collegava tra loro i nuclei rurali più modesti e le numerose cascate isolate disposte longitudinalmente rispetto alle vie d'acqua.

Quest'ultime assumono importanza dal 1323 quando furono regimentate con il Redefossi, un fossato in cui erano state fatte convogliare le acque del Seveso, il cui tracciato venne poi fortificato mediante i bastioni nel 1546. Il Naviglio della Martesana, costruito nel 1453 e derivato dall'Adda, assume particolare importanza per l'irrigazione e il sistema industriale e ha determinato lo sviluppo di quest'asse.

L'area, che faceva parte amministrativamente dei Corpi Santi di Porta Comasina, Porta Volta e Porta Nuova, si sviluppava in una fascia compresa tra i borghi storici esterni al tessuto consolidato entro le mura.

All'interno di un sistema di Basiliche sorgeva in questa

zona la Basilica di San Simpliciano, che fu elemento decisivo per gli scambi tra territorio e capoluogo e per incentivare la permeabilità urbana della Comasina e lo sviluppo extramurario del borgo.

L'area in oggetto, prima dell'avvento della ferrovia, non era ancora interessata da grandi processi infrastrutturali; solo dalla seconda metà del XIX secolo si andò a caratterizzare anche per la presenza di rilevanti emergenze quali il nuovo Cimitero monumentale (1863), la nuova Stazione Centrale fuori dai Bastioni di porta Nuova (1864) e la realizzazione del viadotto ferroviario attraverso lo sventramento del Lazzaretto.

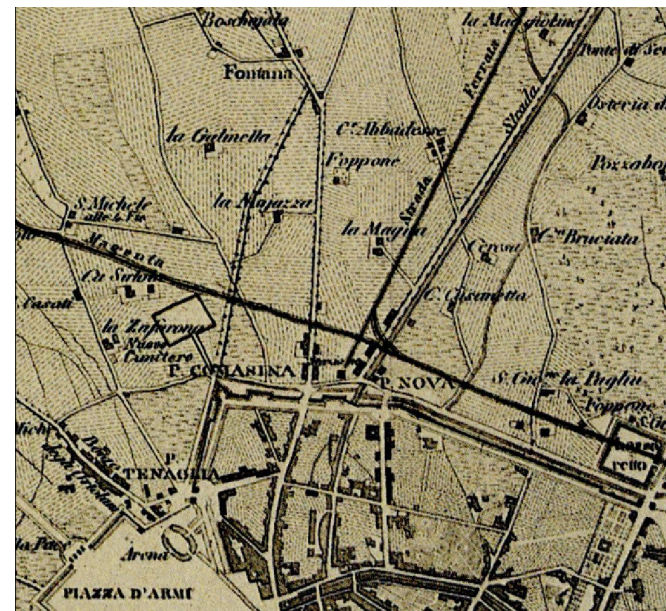
La trasformazione più significativa dell'area si avvia a partire dalla seconda metà dell'Ottocento quando compaiono i primi tracciati ferroviari che collegavano Milano a Monza, Treviglio e Torino. La ferrovia, che sovrappone il proprio disegno a quello delle campagne, tagliando il territorio secondo una direttrice Est-Ovest, determina da subito una cesura nei confronti della città. L'edificazione appare concentrata da un lato, in un sistema di grandi corti lungo i bastioni spagnoli e l'asse della strada Comasina; dall'altro nel sistema di grosse fabbriche e case operaie disposte come una città lineare lungo il Naviglio della Martesana.

Il territorio è ancora fondamentalmente rurale e segnato dalla presenza regolare delle cascate. La linea ferroviaria modificò l'assetto dell'area: a nord deviò più ad ovest il tracciato della Comasina, trasformandola nell'attuale via Farini e segnò i confini dell'attuale quartiere Isola; mentre a Sud gli isolati appaiono fondamentalmente completati nella rete viaria e nell'edificazione.

È in questo periodo che l'area in esame comincia ad assumere una fisionomia industriale, con l'attestamento delle attività produttive lungo le vie d'uscita alla città.

Tra il 1884 e il 1889 con il piano di ampliamento dell'ingegnere Cesare Beruto si tenta di razionalizzare e ordinare la città.

L'obiettivo era quello di collegare i borghi alla città attraverso un sistema viario composto da anelli concentrici originati dall'andamento delle mura e da assi di



a



b

penetrazione che convergevano verso un unico centro, il Duomo.

A differenza del quartiere attorno alla Porta Garibaldi, sorto su piani di lottizzazione privata, il quartiere Isola si sviluppò tenendo in considerazione le indicazioni del Piano: il risultato fu un disegno urbano più chiaro con una maggiore costanza nei nuovi tracciati che si confronta con alcune preesistenze che vengono assorbite nel nuovo disegno.

Il quartiere mantiene un fronte stradale continuo, pur variando nelle altezze.

Il lotto apparentemente ordinato lungo i tracciati, nasconde però al suo interno tipologie e forme svariate.

Tre eventi del dopoguerra, tra loro connessi, hanno modificato profondamente la situazione della zona:

- il progetto di costruire qui il Centro Direzionale
- la progressiva espulsione delle fabbriche e della residenza popolare
- la copertura del Naviglio della Martesana e la riforma del sistema ferroviario con la costruzione della nuova Stazione Centrale, come stazione di testa e non più passante.

La ferrovia isola l'area e recide anche le principali direttrici stradali, impedendo il collegamento tra centro e territorio, avvolgendo la città secondo un perimetro che allarga di molto la precedente cintura, dove occorre servire i nuovi massicci insediamenti industriali che nei primi del Novecento vengono decentrati verso Sesto San Giovanni, lasciando aree libere.

La nuova Stazione impone l'abbattimento della vecchia e del rilevato ferroviario che viene oggi ripristinato in sede sotterranea attraverso l'attuazione del Passante ferroviario.

La scelta del luogo fu influenzata dalla volontà di speculatori fondiari che possedevano da quelle parti vaste aree suscettibili di urbanizzazione e grandi stabilimenti industriali.

Le sistemazioni urbanistiche conseguenti alla nuova Stazione configuravano una compatta e regolare lottizzazione.

Sul prolungamento dell'asse della vecchia stazione rimase, verso nord-ovest, il rilevato dei binari che raccoglievano gli arrivi delle linee locali per Novara, Gallarate e Varese, che andarono a costituire l'ultima modesta stazione di Porta Nuova, o delle Varesine, rimasta in funzione per altri trent'anni, fino all'entrata in servizio, nel 1963 della nuova Stazione di Porta Garibaldi.

Questa stazione, che fu realizzata arretrando di circa 800 m il precedente fronte delle Varesine, fu ampliata nel 1966 con l'attivazione di un tratto sotterraneo, la "Galleria Garibaldi", lunga circa 2 km, che spunta a nord di piazza Carbonari, al bivio di Mirabello, dove i binari si diramano verso Greco e verso Lambrate.

Il riassetto ferroviario concluso negli anni '30, mise in ordine molte cose, ma privò la città di un collegamento ferroviario diretto fra le linee provenienti da sud-est e quelle dirette a nord-ovest.

A questa carenza sopperirà, circa 75 anni dopo, il Passante Ferroviario.

Da un lato la Stazione Centrale e i relativi raccordi crearono nuovi condizionamenti e strozzature come per esempio la saturazione residenziale di viale Zara, mentre su viale Monza l'urbanizzazione avrebbe avuto luogo solo nel secondo dopoguerra.

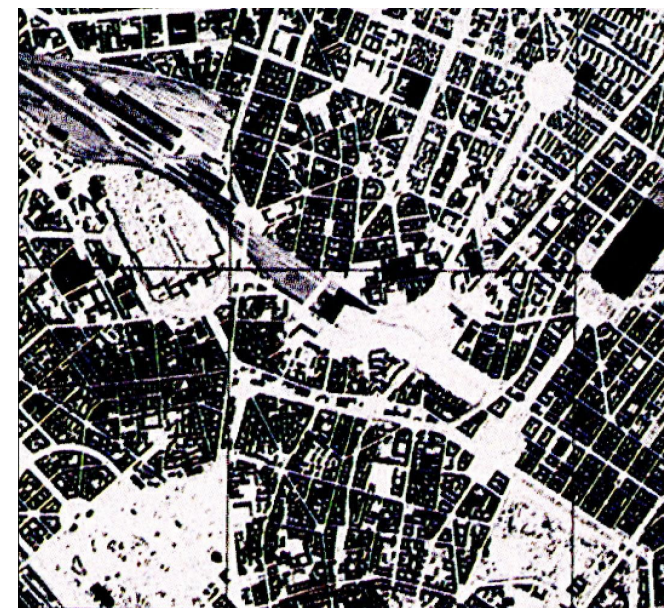
La copertura della Martesana in via S. Marco e l'allargamento di corso Garibaldi intendevano proporre anche entro i Bastioni una situazione di percorribilità al traffico e di sfruttamento immobiliare.

Nella fascia tra il Cimitero Monumentale e la Stazione Centrale, l'ICP attuava solo tre piccoli interventi: il quartiere Monza oggi Lagosta (1925), il quartiere Crespi oggi Belinzaghi (1928) e il quartiere Carabelli oggi Mirabello (1939).

All'inizio degli anni Trenta Milano è caratterizzata da un'espansione che supera le previsioni del piano regolatore vigente e l'ingegner Cesare Albertini viene incaricato di formulare un nuovo piano. Questo ricalca la struttura radiocentrica della città progettata dal Beruto, espandendola a macchia d'olio sul territorio circostante. Prima del piano Albertini la zona nord ovest di Milano



c



d

era dotata di ben due scali: uno di smistamento ( quello del Sempione) e uno merci ( quello di Porta Garibaldi). Lo scalo di smistamento, si collocava all'incirca nell'area compresa fra le attuali vie Ippolito Nievo e Reggimento Savoia Cavalleria, cominciò a funzionare nel 1883.

Successivamente venne riassorbito nel tessuto urbano in quanto troppo vicino al centro e quindi di impedimento allo sviluppo della città.

In questi anni infatti gli insediamenti residenziali ed industriali andavano allargandosi a macchia d'olio.

Nel 1873 entrò in funzione anche lo scalo merci di Porta Garibaldi la cui la posizione (diversa da quella dell'attuale omonima stazione) era abbastanza vicino alla Centrale, al di là del Naviglio della Martesana. Porta Garibaldi era una piccola stazione per il servizio merci. Sul raccordo con la linea di Monza erano disposti i magazzini del materiale fisso mentre, tra il Naviglio della Martesana e la Centrale, il deposito delle locomotive e le officine.

In seguito al piano Albertini lo scalo Garibaldi, insieme allo scalo Sempione, furono soppressi in favore dello scalo Farini.

L'inefficacia del piano Albertini spinse il comune a ricercare nuove proposte.

Il piano A.R., redatto a partire dal 1944 da un gruppo di architetti, di cui facevano parte Albini, Gardella e Bottoni, fu una delle più importanti proposte: esso mirava al contenimento della popolazione e al raggiungimento del concetto di Città-Regione attraverso il decentramento industriale e la costruzione di assi attrezzati di penetrazione nella città.

Esso prevedeva la costruzione di un vasto quartiere di uffici che doveva estendersi nell'area dell'ex Scalo Sempione fino a quella dell'ex Fiera Campionaria.

Ad accogliere il nuovo quartiere venne però designata dal PRG, nel 1953, una zona prossima alla Stazione Centrale, poiché dotata di particolari facilità di accesso da qualunque punto della città e della regione e dotata di aree libere.

La costruzione di grandi assi attrezzati di penetrazione porta a una conseguente riorganizzazione del tessuto

attraverso la realizzazione di quartieri residenziali autonomi per un'organica espansione della città.

Nel 1963 viene completata la Stazione, definito il piano delle metropolitane urbane e avviata la costruzione di grattacieli sui terreni Breda e Pirelli.

Le aree liberate con l'arretramento della Stazione Garibaldi formano un deserto urbano su cui per anni si sono insediate attività nomadi e solo oggi sono state riassegnate ad un uso di tipo terziario.

Nell'area dello scalo Garibaldi è in attuazione un profondo rinnovamento urbanistiche il cui piano si può distinguere in tre grandi zone: la Città della Moda, il polo istituzionale con la Nuova sede della Regione Lombardia, i nuovi uffici del Comune di Milano e l'area verde dei giardini di Porta Nuova.



7



8

*Nelle pagine precedenti:*

*TAVOLA SINOTTICA DEGLI ESTRATTI DELLE CARTE STORICHE SIGNIFICATIVE NELL'AREA DELLO SCALO GARIBALDI-REPUBBLICA*

*fig. a Carta di Antonio Bossi (1850)*

*fig. b Piano del Beruto (1885)*

*fig. c Carta IGM (1914)*

*fig. d Carta IGM (1972)*

*fig. 7 Stazione di Porta Nuova delle linee Varesine (1940)  
fig. 8 Lavori di sterro per la costruzione della nuova stazione delle linee Varesine e cavalcavia di via Farini (1950)*





nel mantenersi di una complessa cultura produttiva intrecciata negli scambi tra la città e l'Hinterland.  
Sviluppo dell'area nei vari piani regolatori

Nonostante la Cascina Bovisa venga annessa al comune di Milano già dal 1873, il suo territorio non viene preso in considerazione dal piano di Beruto del 1889 che si ferma, da questa parte di Milano, col tracciamento dell'anello di circonvallazione di via Jenner. Il piano Beruto, che conferma il modello di espansione radiocentrica, prevede infatti per l'attuale zona 7 solo l'urbanizzazione di via Farini, con un reticolo di strade ad essa perpendicolari o parallela, dal Derganino e delle zone adiacenti alla sede ferroviaria fino al limite della circonvallazione. Il piano si risolve in un disegno geometrico di strade e piazze senza prevedere zonizzazione funzionale. Mancano cioè delle regole per l'espansione urbana, lo sviluppo industriale, le destinazioni d'uso, le aree libere all'interno del costruito, le aree rurali.

Per quanto riguarda gli impianti ferroviari il piano Beruto prevede tra l'altro la creazione degli scali merci, tra cui lo scalo Farini, dove il piano definiva l'urbanizzazione della via Farini con una rete di strade parallele e perpendicolari, una lottizzazione estesa fino alla ferrovia con gli isolati che seguivano l'orientamento dell'asse del Sempione e a nord del cimitero venivano costruiti due nuovi raccordi ferroviari per consentire ai treni provenienti da Torino e

Treviglio l'accesso al nuovo scalo merci del Sempione.

Il piano Pavia Masera del 1912 continua l'espansione con un tracciato indifferenziato nelle funzioni e della configurazione fisica, rendendo edificabile quasi tutto il territorio comunale, cominciando a configurarsi al di là della circonvallazione, in zona Bovisa, piazzale Schiavone, piazzale Bausan e via degli Imbriani.



9



10



11

*Nella pagina precedente:*  
**TAVOLA SINOTTICA DEGLI ESTRATTI DELLE CARTE STORICHE SIGNIFICATIVE NELL'AREA DELLO SCALO BOVISA**

*fig. a Carta di Antonio Bossi (1850)*

*fig. b Piano del Beruto (1885) sovrapposta a Carta IGM (1888)*

*fig. c Carta IGM (1914)*

*fig. d Carta IGM (1972)*

*In questa pagina:*

*fig. 9 Veduta aerea dell'area tra Dergano e Bovisa (1920)*

*fig. 10 Ferrovie Nord a Bovisa*

*fig. 11 Facciata Liberty della Ceretti Tanfani su via Durando.*

## 2.3.2 Le ferrovie e l'arrivo delle industrie a Bovisa

I primi impianti industriali comparvero alla Bovisa a fine Ottocento. La ragione principale che rendeva quest'area particolarmente adatta alla localizzazione di fabbriche e distretti produttivi era data dalla sua grande accessibilità.

Nella seconda metà dell'Ottocento, infatti, furono progressivamente realizzati i tracciati e le stazioni delle Ferrovie dello Stato e delle Ferrovie Nord, che proprio a Bovisa si incrociavano consentendo a persone, merci e materie prime di viaggiare con una rapidità mai vista prima. Già nel 1880 la rete ferroviaria milanese aveva raggiunto una organizzazione assai simile a quella attuale e negli anni seguenti avrebbe giocato un ruolo di grande rilievo nello sviluppo economico e industriale della regione milanese.

L'area di Bovisa, inoltre, godeva di un ulteriore fattore di vantaggio perché si trovava localizzata lungo la direttrice che congiungeva la città con le aree industriali del nord Milano e soprattutto, in seguito all'apertura del Traforo del San Gottardo nel 1882, direttamente con l'Europa centrale. Questa circostanza, unita al fatto che la profondità della falda consentiva la costruzione di grandi fabbricati senza problemi di stabilità, fece sì che la Bovisa si trasformasse da lì a pochi anni in un grande e importante distretto industriale, tanto da guadagnarsi in un annuario dell'epoca l'appellativo di "piccola Manchester di Milano".

I settori chimico-farmaceutico e meccanico rappresentarono i comparti industriali più rilevanti a Bovisa e diedero vita a due veri e propri distretti produttivi: le imprese più importanti furono rispettivamente la Giuseppe Candiani, per la produzione di acido solforico (la prima industria a insediarsi a Bovisa, nel 1882) e la Ceretti & Tanfani per la produzione di impianti di sollevamento e di trasporto.

Nei primi anni del Novecento, nell'area accanto alla ferrovia, furono messe in attività anche le Officine del Gas,

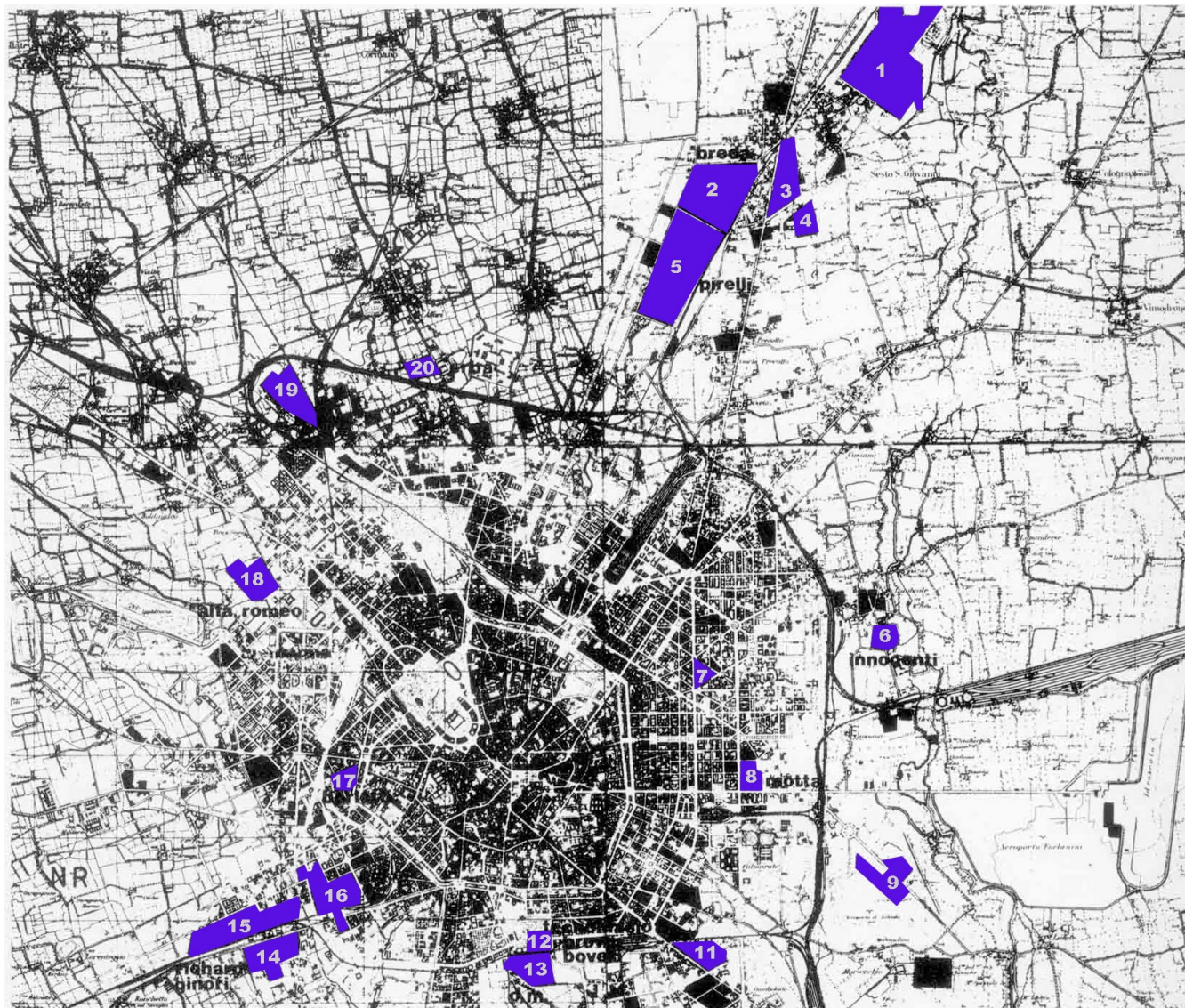


fig. 12 Localizzazione delle maggiori industrie nella periferia di Milano al 1940:

1, Falk; 2, Breda; 2, Magneti Marelli; 4, Ercole Marelli; 5, Pirelli; 6, Innocenti; 7, Bianchi; 8, Motta; 9, Caproni; 10, Redaelli; 11, Vanzetti; 12, Brown Boveri; 13, Officine Meccaniche; 14, Richard Ginori; 15, Officine Elettroferroviarie; 16, CGE; 17, Borletti; 18, Alfa Romeo; 19, Face; 20 Carlo Erba.

12

l'impianto più grandioso e più imponente d'Italia per la produzione e la distribuzione del gas e la lavorazione dei sottoprodotti. Accanto a questi "giganti", anche altre attività produttive di dimensioni minori trovarono nel corso del tempo la propria localizzazione a Bovisa.

Nel 1907 la Fratelli Branca Distillerie trasferì qui la lavorazione del famoso Fernet e di altri liquori, la cui produzione era stata avviata nel 1845 negli stabilimenti di corso Porta Nuova. Nel 1924 Luigi Zaini scelse Bovisa come nuova sede per la propria produzione di cioccolato e caramelle, fin dal 1913 localizzata in via De Cristoforis.



### 2.3.3 Lo sviluppo industriale a Bovisa

A-Giuseppe Candiani e la nascita dell'industria chimica.

Il primo industriale che scelse di localizzare i propri stabilimenti a Bovisa fu Giuseppe Candiani, che con Antonio Biffi può essere considerato il pioniere della chimica italiana.

Nel 1882 costruì alcuni stabilimenti, lungo la strada Bovivasca, sulla via della Stazione delle Ferrovie Nord.

Accanto alla Candiani sorsero negli anni seguenti numerosi stabilimenti chimici che diedero vita ad un vero polo della chimica inorganica di base e secondaria. Nel 1886 si avviò la produzione di perfosfato in un'industria a Bovisa che insieme alla Candiani fu poi aggregata nel 1920 alla Montecatini. Contemporaneamente si insediarono altre industrie chimiche, la fabbrica dei saponi Calamari, la Edoardo Piatti, la Sessa Cantù e la Brill.

Nel 1892 Bovisa diventa il centro della chimica italiana Carlo Erba che insediò i propri stabilimenti farmaceutici lungo via Comasina. Sempre a Dergano si trova un'altra industria appartenente al settore chimico: la fabbrica d'incostrio e stampa Lorilleux.

Le presenza di numerose varietà produttive collegate alla chimica di base e secondaria fecero di Bovisa il polo d'eccellenza nel panorama italiano.

La Bovisa, tuttavia, è strettamente relazionata a questo



BOVISA IERI



BOVISA OGGI

settore produttivo anche dal punto di vista fisico e costruttivo: infatti, le ceneri di pirite, venivano utilizzate per la costruzione degli terrapieni delle abitazioni di Bovisa e della stessa stazione.

#### B-La Ceretti & Tanfani e l'industria meccanica.

Accanto alla produzione chimica, a fine '800 fecero la comparsa a Bovisa anche le industrie meccaniche, che avrebbero rappresentato un altro settore importante di attività. Nel 1894 gli ingegneri Ceretti e Tanfani fondarono l'omonima industria meccanica per la produzione di impianti di sollevamento e di trasporto, specializzata nella produzione di apparecchi per il trasporto a fune di persone e materiali (nell'ambito navale, sidellurgico, chimico e nelle grandi opere di terra) e famosa soprattutto per l'invenzione della teleferica. Le Ceretti & Tanfani non fu tuttavia l'unica industria meccanica a localizzare i propri impianti alla Bovisa: grazie alle vicinanza alle aree di Sesto San Giovanni, a Legnano e alla forte accessibilità garantita dalla ferrovia, nell'area si insediarono nel tempo numerose altre imprese come:

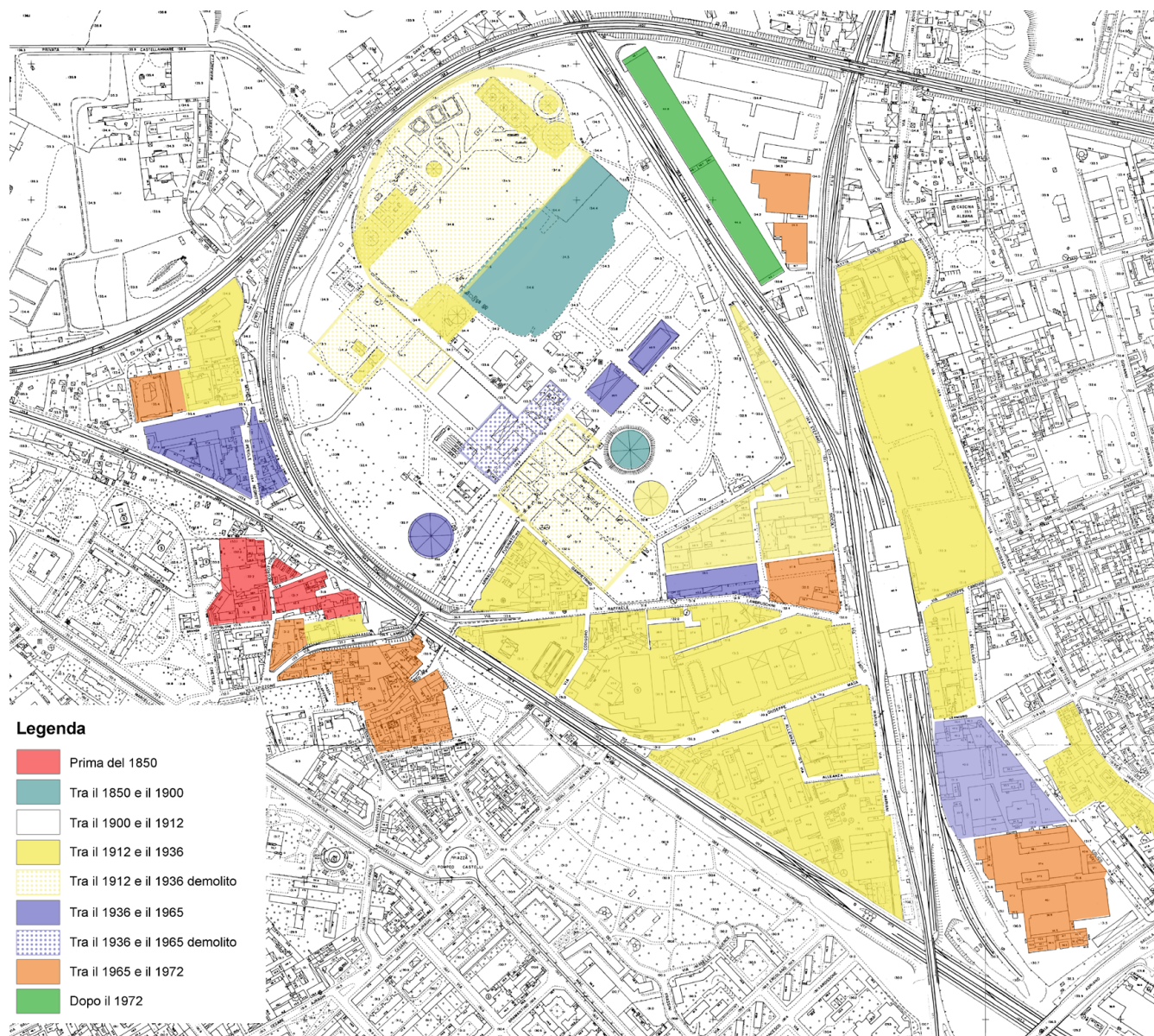
- la Origoni per la produzione di lamiera (1894)
- le Officine Meccaniche per le costruzioni metalliche e bullonerie (1900)
- la Paccagnini per le minuterie metalliche (1905),
- la Società Italiana Smeriglio, produttrice di mole abrasive (1905),
- le Officine metallurgiche Brogli (1907).

Il panorama della Bovisa a fine secolo era quindi quello di un quartiere industriale caratterizzato da un'ampia diversificazione produttiva.

#### C- L'officina del Gas

Accanto alle industrie del settore chimico e meccanico, all'inizio dell'900 fecero la comparsa in Bovisa, grandi stabilimenti per la produzione, lo stoccaggio e la distribuzione del gas.

L'industria era stata portata in Italia nel 1856 da



#### Legenda

- Prima del 1850
- Tra il 1850 e il 1900
- Tra il 1900 e il 1912
- Tra il 1912 e il 1936
- Tra il 1912 e il 1936 demolito
- Tra il 1936 e il 1965
- Tra il 1936 e il 1965 demolito
- Tra il 1965 e il 1972
- Dopo il 1972

fig. 13 Planimetria dell'area Bovisa con l'identificazione delle soglie storiche degli insediamenti edilizi e industriali suddivise per colori.

un'impresa francese e nel 1863 fu nominata anonima Union De Gaz. I primi impianti furono costruiti fuori dalle mura delle porte Ludovica, Venezia, e Nuova, ma il progressivo aumento del fabbisogno in crescita rese necessaria la realizzazione di strutture più ampie e capaci. A quell'epoca infatti il gas rappresentava il mezzo di alimentazione dell'illuminazione e del riscaldamento.

Nei 1905 entrò in funzione, il più grande stabilimento d'Italia per la produzione distribuzione del gas e la lavorazione dei sottoprodotti, l'Officina del Gas di Bovisa localizzata all'interno del nuovo anello ferroviario in una posizione di forte accessibilità.

Fino al 1920 la gestione dell'Officina del Gas Bovisa fu della Union De Gaz, successivamente nacque la società di Gas e Coke. Nel 1930 la gestione passò al comune di Milano, che nel 1935 la affidò alla società Edison, la quale a sua volta nel 1981 la cedette all'AEM (Azienda Elettrica Municipale), in seguito rinomina Azienda Energetica Municipale.

A causa dell'introduzione del metano l'azienda entrò in crisi con la conseguente dismissione ed i gasometri diventarono simbolo del passato industriale della zona.

Di questa attività sono rimaste belle palazzine della direzione ed alcuni luoghi di produzione e deposito dell'area gasometri.

Dei 800.000 mq dismessi quasi 450.000 appartenevano al gasometri della azienda energetica municipale.

Nel 1994 si ebbe la dismissione totale di gasometri che rimangono elementi di forte testimonianza del passato la Bovisa. Sono depositi, uffici, edificati che riprendono il solenne stile degli edifici ottocenteschi inglesi (mattoni scuri a vista, frontoni e angolari in sequenza, serramenti metallici a trama fitta).

#### D-Un nuovo ruolo per la Bovisa

Per Bovisa ci sono grandi progetti per riorganizzare il sistema infrastrutturale, per ampliare il polo universitario, per insediare un nuovo polo direzionale di AEM e del museo del presente.

Con la realizzazione del passante si riaprono i rapporti centro-periferia. Nel 1980 gli scritti al Politecnico aumentano notevolmente, nacque quindi l'idea di un ampliamento.

La localizzazione del Politecnico è conseguente di questa straordinaria accessibilità su ferro e gomma.

Nel 1989 iniziano i primi corsi in Bovisa mai col 1994 che il Polo si amplia nell'Ex Ceretti-Tanfani (Via Durando).

Nel 1999 viene aperta la sede d'ingegneria negli ex-cantieri della FBM (via la Masa).

La Bovisa ha bisogno di un'opera di riqualificazione funzionale fisica.

“..se alla speranza è consentita prendere la forma di una modesta quasi metodologica, diremo che la Bovisa, come tutti i luoghi che hanno molto vissuto, ha bisogno di uno sguardo progettuale e, con amorosa sollecitudine, sappia in primo luogo riconoscere le forze positive che la percorrono, perché possono divenire di elementi generatori del mutamento, della connessione, della convivenza, della rinascita” (V.Erba, M.Molon, “Bovisa, una

riqualificazione possibile”)

La presenza del politecnico è scatenante nei confronti di questa riflessione

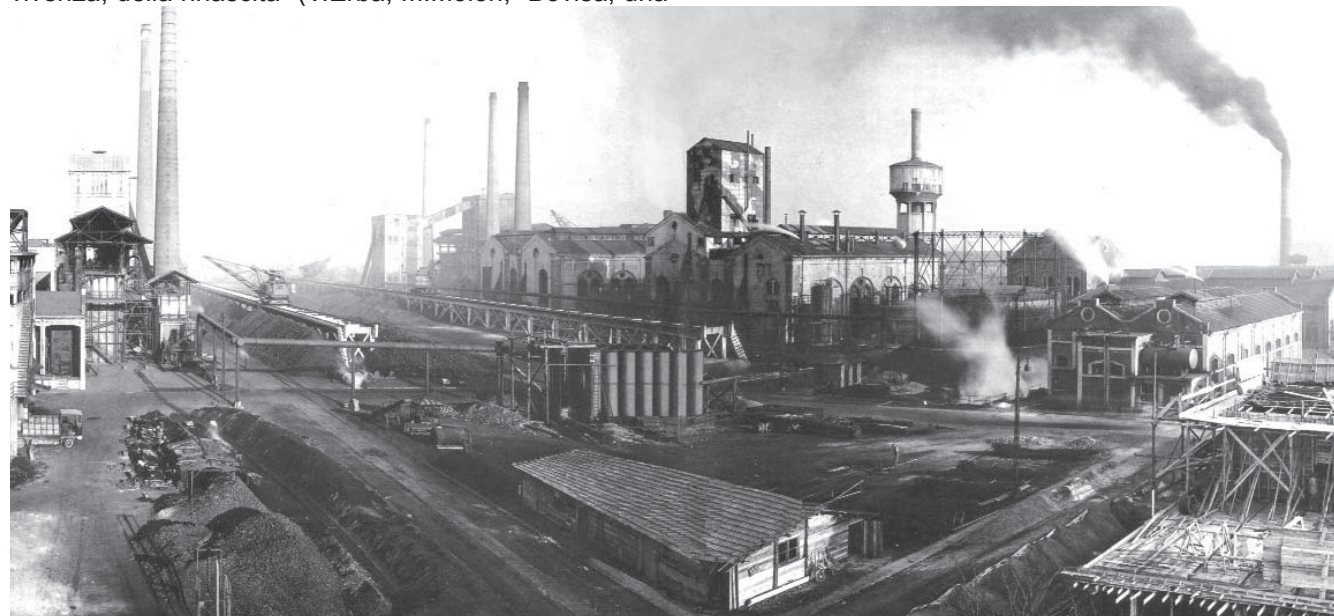
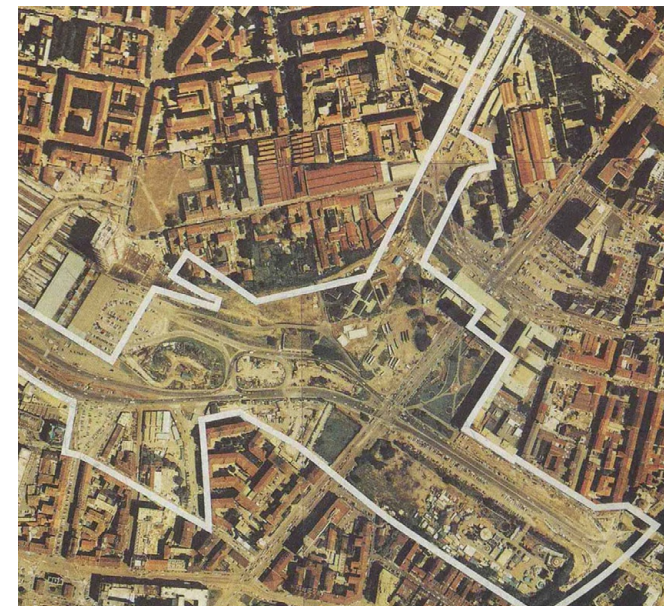


fig. 14 Veduta degli impianti di produzione del gas (inizio '900)

## 2.4 PROGETTO DELLE AREE DISMESSE

Il recupero e la riconversione di grandi aree dismesse, in particolare di quelle in passato sede di opifici industriali, e la riqualificazione di zone urbane, e tra queste possono essere comprese le stazioni ferroviarie, costituiscono un tema che, a partire dalla metà degli anni Ottanta, ha focalizzato l'attenzione soprattutto nell'ambito delle politiche locali, provocando spesso divisioni e immobilismo decisionale sulle scelte progettuali dentro e fuori le amministrazioni pubbliche. Certo non era facile affrontare queste tematiche in quegli anni. Con gli strumenti a disposizione, non era possibile portare avanti un approccio globale e interdisciplinare e ricercare un equilibrato e moderno mix tra intervento pubblico e azione privata: la rigidità delle leggi viventi; l'assenza di una netta separazione tra indirizzo politico e gestione amministrativa. Oggi il quadro è mutato e le interessanti esperienze di riqualificazione urbana di Milano si rivelano essere casi studio assai significativi per valutare sia i punti di successo sia le criticità nell'applicazione pratica, interventi certamente non esaustivi e quindi migliorabili, al fine di colmare lacune e imperfezioni che si sono nel tempo verificate, ma che hanno gettato le basi di un mutamento di rotta culturale nelle modalità di governo del territorio. Progetti come quelli derivanti dal concorso per l'area Garibaldi-Repubblica o per la Bovisa, possono diventare materiale utile per affrontare la trasformazione di un'area simile, quella dello scalo Farini; accomunata dalla due prima citate non solo perché anch'essa è stata sede di uno scalo ferroviario importante, ma anche per la propria posizione strategica e centrale per lo sviluppo di Milano. L'apertura del mercato ferroviario e il conseguente processo di separazione societaria tra l'esercizio del servizio di trasporto e la gestione di infrastrutture, con l'ingresso di nuovi operatori privati, ha sicuramente posto le premesse per una progressiva valorizzazione delle aree dismesse delle stazioni ferroviarie.

Queste aree diventano urbanisticamente interessanti perché, un tempo ai bordi della città, oggi sono state inglobate dallo sviluppo della città stessa e per questo diventano strategiche per una strategia di relazioni verso l'esterno, che proceda da fatti che accadono nel cuore di Milano per proiettarli verso l'esterno e che si articola intorno a temi diversi come moda, design, e nuove funzioni istituzionali che rafforzino la presenza degli enti territoriali. La centralità dell'area Garibaldi-Repubblica, il livello di infrastrutturazione, e la consistente quantità di aree pubbliche consentono di prefigurare lo sviluppo in quest'area come un'operazione di grande respiro che offre la possibilità alcuni temi strategici per lo sviluppo e la visibilità della città, non solo a livello europeo. Il problema della area Garibaldi-Repubblica presenta caratteri simili allo scalo Farini per varie ragioni. L'area è caratterizzata da un frazionamento delle proprietà che vede in gioco soggetti con interessi diversi. Era necessario comporre questi interessi in un quadro che non sia la semplice aggregazione di singoli interventi, ma che costituisca un processo complessivo di investimenti consistenti sull'insieme dell'area e di realizzazioni coordinate capaci di realizzare i caratteri di eccellenza richiesti. L'altra area qui analizzata, e che ritrova elementi comuni con lo scalo Farini è la zona Bovisa, oramai al centro di un profondo processo di trasformazione a partire dall'insediamento delle strutture universitarie del Politecnico di Milano che ha contribuito in modo sostanziale alla modifica del ruolo urbano dell'area. Le previsioni di piano regolatore sono state solo in parte attuate con la creazione del nodo ferroviario di Bovisa Fnm e del passante ferroviario, pertanto le aree delle Ferrovie Nord e le aree dismesse di via Candiani, Varè e Bovisasca costituiscono una delle maggiori risorse territoriali in trasformazione. E' chiaro quindi che con la dismissione di aree industriali e scali ferroviari Milano si ritrova con una puzzle di aree ancora inutilizzate che, per la loro centralità e il loro valore in termini non solo economici ma anche e soprattutto urbanistici, diventano una risorsa per uno sviluppo della città sensato e coerente. Lo studio e la analisi di



15



16

operazioni precedenti di riuso di queste aree può risultare sicuramente utile per approcciarsi al progetto di un'altra area in dismissione, lo Scalo Farini, e per ricercare un metodo comune che possa delineare le linee guida del progetto stesso. Il tema in tutti i tre casi, Garibaldi-Repubblica, Bovisa, Farini, è quello di ripensare un vuoto, uno squarcio improvviso e inaspettato all'interno di un tessuto fortemente urbanizzato. Il grande vuoto diventa il punto di approdo di diverse parti di città che qui si fronteggiano, sosta all'interno del tessuto saturo della città.

#### 2.4.1 I progetti per l'area Garibaldi-Repubblica

Il concorso Garibaldi Repubblica è stata un'occasione straordinaria per definire un'idea di città, per dare indicazione sui modi di sviluppo di una città fortemente monocentrica, che deve al suo monocentrismo la sua autodistruzione.

Il dibattito è stato sommario e si è limitato a difendere gli interessi di quartiere, scambiando il programma con una semplice speculazione sulle aree. Il concorso è stata una delle tante occasioni mancate, che non ha saputo sollevare le questioni che avrebbero contribuito a definire un modo possibile di sviluppo di città. Vediamo quali:

1. L'area Garibaldi Repubblica è un'area ferroviaria dismessa situata sull'asse nord-ovest lungo il quale sono previste altre dismissioni. Obbliga ad un progetto complessivo della città, in un punto delicato in cui i piani ottocenteschi non hanno potuto, a causa della ferrovia, saldare il centro storico con l'espansione successiva. Togliendo la ferrovia si apre un varco che consente una riflessione sui rapporti fra centro e prima periferia.

2. La seconda questione, fondamentale per Milano, è quella della scelta fra il monocentrismo esistente e il policentrismo come via di riqualificazione. Ogni occasione di progetto su aree di tali dimensioni e con

funzioni urbane di tale importanza deve essere assunta per proporre una modificazione del modello di sviluppo. Garibaldi Repubblica, essendo punto di convergenza adiacente al centro storico di due grandi direttrici (nord-ovest, nord-est) ed essendo attraversato da importanti linee di trasporto pubblico è potenzialmente un'area in rapporto diretto con la regione e oltre territoriale; si era inoltre sviluppata come polo dell'industria ferroviaria con la presenza di stabilimenti industriali di materiale rotabile.

Oltre alla Centrale, il piano di riassetto prevedeva un ampliamento dello scalo merci di via Farini andando ad occupare la maggior parte dell'area a Nord del Cimitero Monumentale, nel triangolo di San Rocco. Un nuovo grande scalo di smistamento merci sarebbe sorto oltre Lambrate, accanto alla linea di Venezia; un ulteriore nuovo scalo merci a Porta Vittoria sarebbe stato destinato esclusivamente al traffico ortofrutticolo, per alimentare l'adiacente mercato. Infine dovevano essere potenziate le stazioni di Rogoredo, sulla linea per Bologna, e di San Cristoforo sulla linea di Vigevano.

Il riassetto ferroviario concluso negli anni '30, razionalizzò il sistema ferroviario, ma la città si trovò priva di un collegamento ferroviario diretto fra le linee provenienti da sud-est e quelle dirette a nord-ovest. Con l'arrivo del Passante Ferroviario, progettato verso la fine degli anni '60, iniziato nel 1984, vi è proprio la riconnessione di quanto soppresso negli anni '30. Il Passante oggi segue la direttrice Garibaldi-Liberazione-Tunisia-Regina Giovanna-Dateo, ripercorrendo quindi, in sotterranea, il vecchio tracciato della ferrovia per Venezia-Piacenza, soppressa agli inizi degli anni '30. Analogamente la galleria Garibaldi segue il primo tratto della vecchia ferrovia per Monza-Como (anch'esso soppresso).

Questo consente di intendere la nuova forma urbana in quel punto con una certa autonomia senza l'obbligo di continuità con i tessuti adiacenti.

3. La terza considerazione riguarda più da vicino l'area e introduce il tema dei grandi vuoti urbani. Questo tema



17



18



pone la necessità di fissare nuove regole al progetto urbano che sappiano assumere i grandi vuoti urbani come spazi di relazione. L'architettura moderna ha ribaltato, rispetto alla città ottocentesca, i rapporti fra spazi costruiti e spazi liberi, intendendo il grande vuoto come nuovo contesto entro cui la città si costruisce per parti discrete.

Dare senso ai vuoti urbani che non sono più assenza di città, ma luoghi destinati alla natura, in cui si rendono evidenti le relazioni fra quegli insediamenti che vi si affacciano.

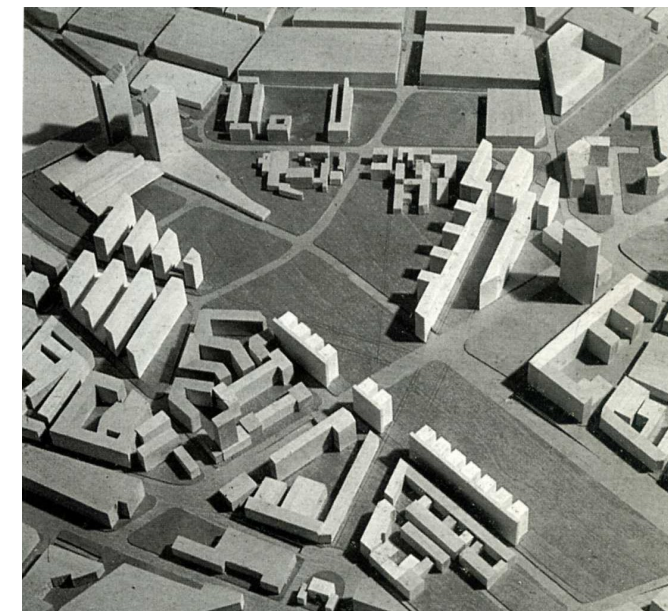
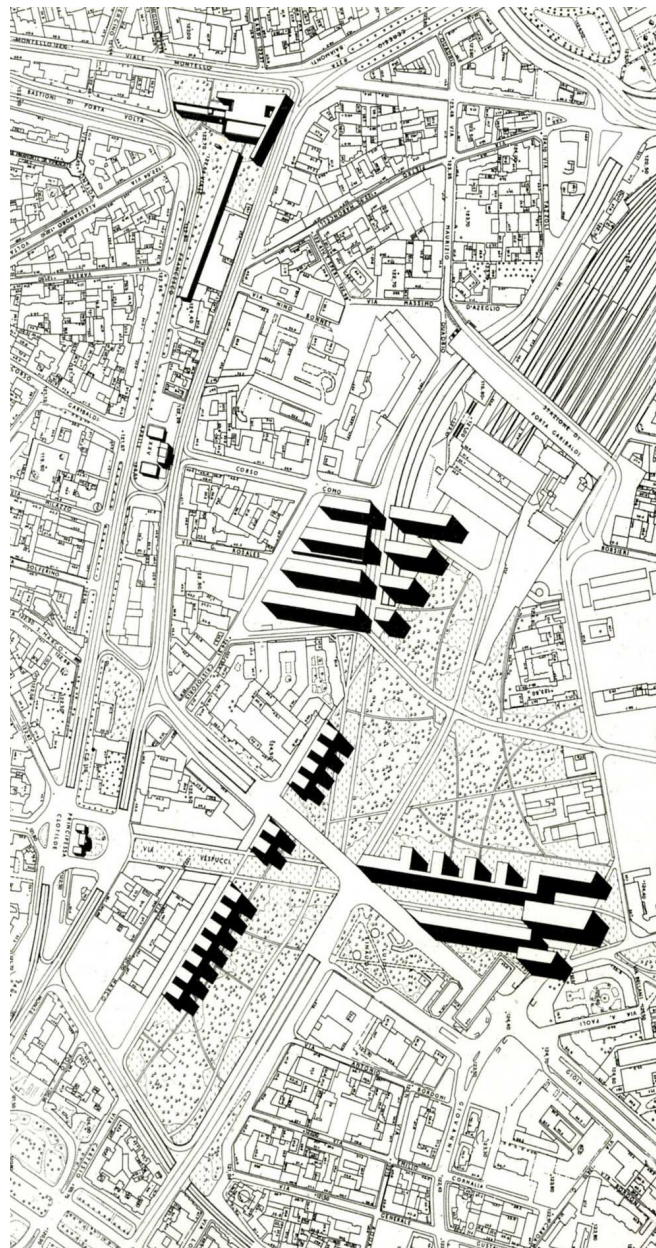
L'area Garibaldi-Repubblica ha vocazione di nuovo centro urbano in diretta relazione con il nord ovest e il nord est, assi di importanti insediamenti residenziali e produttivi.

Cercando di dividere i progetti in gruppi si può partire da due progetti molto simili nell'impostazione: quello di Grassi e di Rossi. Ambedue scelgono fra le relazioni possibili quella con il centro storico. In ambedue i progetti l'area è il luogo dell'incrocio fra un suo asse longitudinale e la prosecuzione di corso Porta Nuova.

Questa relazione risolta in modo differente nei due progetti, tuttavia sia Grassi che Rossi sembrano voler assumere il centro storico e le sue mura in quel punto come riferimento privilegiato. Le mura sono evocate da un nuovo bastione parallelo all'antico da Rossi, sono riconoscibili in un nuovo margine urbano costruito dalla residenza da Grassi. Questa è una scelta forte e chiara che assume il centro C'è poi una seconda scelta presente in molti progetti tra cui quello di Canella, Polesello, Kleihues e Bisogni, in cui la direttrice nord-ovest è assunta come asse dell'intervento.

Con alcune varianti che arricchiscono il sistema delle relazioni sull'area.

Il progetto Canella costruisce l'incrocio della direttrice nord-ovest con l'asse perpendicolare (Melchiorre Gioia) con un edificio tronco-piramidale che fissa con forza il centro delle due direzioni fondamentali. Il progetto Polesello affida ad un sistema di torri composte a due e a quattro la costruzione dell'asse sul quale vengono



20

19

allineati i luoghi pubblici della "città di vetro". Kleihues allinea lungo la direttrice nord-ovest due file parallele di torri secondo un ordine che sottomette alla direttrice stessa tutte le scelte del progetto. Bisogni orienta un grande vuoto urbano ancora secondo il nord-ovest. Sono quattro progetti che intendono affrontare il tema della definizione di una parte di città nuova in un contesto privo di qualità urbana, quattro progetti che contengono un'idea di città di cui vogliono essere parte.

La volontà di Canella di costruire il punto di incrocio, di relazioni a grandi distanze con un edificio "di timbro barbarico", sottende un'idea di città costruita per punti forti e fortemente significativi. E ancora la piattaforma in quota di Polesello serrata fra le torri è luogo di passaggio, di arrivo e di partenza, di un fascio di infrastrutture lungo una direttrice. Una "stazione urbana" di una grande città territorio di cui la direttrice è un asse. Anche il grande vuoto urbano di Bisogni può essere inteso in questo senso: come luogo di sosta lungo una direttrice della grande città-territorio.

Questo è l'interesse di questi progetti che sanno andare oltre la particolarità del luogo e dare istruzioni per la costruzione di una città nuova, policentrica e di nuove dimensioni territoriali.

La caduta delle regole dei tessuti ottocenteschi obbliga alla definizione di nuove regole. Pochi dei progetti presentati si assumono questo compito, anzi alcuni, primo fra tutti quello di Bernard Huet e in certo modo quello di Emilio Battisti, ribadiscono la logica ottocentesca. Una scelta che si preclude ogni possibilità di prefigurare una città di nuove dimensioni, che sappia inglobare grandi spazi destinati alla campagna, dando a questi luoghi forme significative.

Milano, ma tutte le città europee oggi, per svilupparsi deve affrontare il tema delle sue periferie. Per affrontare questa questione non può che abbandonare il suo modello monocentrico e trovare le forme di costruzione di una città policentrica che si costruisce a partire dalle infrastrutture viarie (pubbliche e private) e dalla sua realtà

territoriale, cioè da quei poli storicamente determinati che attendono di essere interconnessi in una nuova unità urbana.

Su queste infrastrutture si insedieranno le nuove unità urbane che devono sapersi caricare del significato delle grandi istituzioni civili. Questo nell'hinterland come nei centri urbani. L'area Garibaldi-Repubblica è un'occasione per mettere alla prova questa idea di città.

E' chiaro il ruolo che assume l'architettura in questa prospettiva. All'architettura è affidato il ruolo rappresentativo delle istituzioni e dei luoghi in cui si insediano. Alla nozione di isolato si sostituisce quella di "isola urbana" circondata dalla campagna, collegata ad altre dalle infrastrutture viarie. Queste isole dovranno costruire i luoghi delle istituzioni, l'architettura dovrà rappresentarne il valore. A ben guardare questo punto di vista non è nuovo nella storia dell'architettura della città. In un contesto diverso, per dimensione e struttura, la cultura dell' Illuminismo propone un ruolo analogo dell'architettura.

In un periodo in cui si consolidano le grandi istituzioni urbane, all'architettura è affidato il compito di rappresentarne il valore. Malgrado la differenza dei contesti in cui ci troviamo ad operare e delle dimensioni delle grandi città europee, rimane valido il principio per cui all'architettura è affidato il compito di rendere palese il senso dei luoghi, affinché i cittadini sappiano riconoscersi in essi, riconoscere in essi la loro cultura. Solo attraverso questo riconoscimento è possibile quell'orgoglio civico che fa della città un corpo collettivo. E' da questo punto di vista che va discusso il progetto Nicolin, vincitore del concorso, la cui prima attenzione sembra essere quella di riconoscere una certa "naturalità" dei modi di costruzione della città contemporanea. Un nuovo naturalismo che sembra sacrificare ogni intento rappresentativo. Questa è una scelta che mette in gioco il ruolo stesso dell'architettura.

2.4.2

*Nelle pagine precedenti:*

*fig. 15-16 Foto aeree dell'area Garibaldi- Repubblica*

*fig. 17-18 Immagini dell'area della stazione Garibaldi, 1989*

*fig. 19-20 Area Garibaldi-Repubblica a Milano, 1991, concorso ad inviti con N. Dego, E. Grassi, M. Baggio, T. Llopis, G. Zanel-la - Secondo premio*

### 2.4.2 I Progetti per l'area Bovisa

Nei progetti elaborati per il concorso del nuovo insediamento del Politecnico a Bovisa emergono importanti questioni relative agli approcci progettuali nei confronti di un'area particolarmente significativa per lo sviluppo culturale della città e per le prospettive di tutta l'area nord di Milano.

I partecipanti al concorso hanno interpretato il tema dell'area perimetrata dal sedime ferroviario, ricorrendo spesso ad immagini consolidate entro memorie storiche: recinto, isola, cittadella, murazione, cesura, e subendo, per certi versi, un disegno già definitorio predisposto dall'accordo di programma in cui viene sostanzialmente già individuata un'idea di città.

Le previsioni del piano si rivolgevano in sintesi a tre temi funzionali: il nuovo insediamento universitario del Politecnico di Milano (comparto "U" di 200384 mq s.l.p.), funzioni residenziali, orientate in parte all'attività universitaria, con attrezzature per il commercio (comparto "R" di 27.000 mq s.l.p.) ed il nuovo polo operativo della AEM S.p.a. (comparto "P" di 40.000 mq s.l.p.) oltre agli impianti tecnologici, il verde pubblico ed i parcheggi ad uso pubblico; i progetti di concorso hanno affrontato diversamente il rapporto con le indicazioni urbanistiche declinandole alla scala architettonica degli edifici in alcuni casi (Ishimoto architectural & engineering firm, Aldo Rossi S.r.l., Austin Italia S.p.A., Intertecno S.p.A., Tekne Italia S.p.A, Technit e Politecnica Società Italiana di Ingegneria S.c.a.r. l.), mediando le indicazioni programmatiche attraverso diversi orientamenti e densità (Serete Italia S.p.A., Fiat engineering S.p.A.) o rifiutando completamente l'impostazione urbanistica (DH&A-Douat Hartland & associates) verso una diversa e originale idea di città.

Nei risultati è possibile articolare una lettura attraverso la strutturazione degli spazi verdi (186.000 mq s.l.p.), in cui il tema del parco diventa il tessuto connettivo dei ritagli programmatici del Piano Particolareggiato: un sistema a croce strutturato tra una grande area a verde stesa

tra la stazione di Villapizzone e la nuova biblioteca, attraversato dal sedime della nuova metro tramvia a servizio dell'area. Nel progetto primo classificato ex-aequo di Ishimoto Architectural & Engineering firm, coerente nell'impostazione con le indicazioni del piano, il tema dell'interfaccia trova nella suggestione del canale-naviglio l'idea che struttura il parco a isole; intersezione di sosta che articolano i percorsi pedonali verso i porti delle diverse funzioni universitarie, residenziali e dei servizi; in Serete Italia S.p.A con Architectural studio e Studio Associato Brusa e Pasquè, primo classificato ex-aequo, l'impostazione di parco prevista dal piano si dilata sul sedime della metrotramvia fino a diventare tema centrale, grande spazio vuoto autoreferente, in cui la diagonale tra la stazione di Villapizzone e la nuova biblioteca concentra i percorsi pedonali; un green illimitato nelle possibilità di utilizzazione compresa quella segnaletica plurisensoriale.

Fiat Engineering S.p.A. con Roberto Gabetti e Aimaro Isola progetto secondo classificato, assume l'idea di un reticolo concettuale riferibile al principio insediativo classico, che diventa matrice di uno spazio articolato in



21

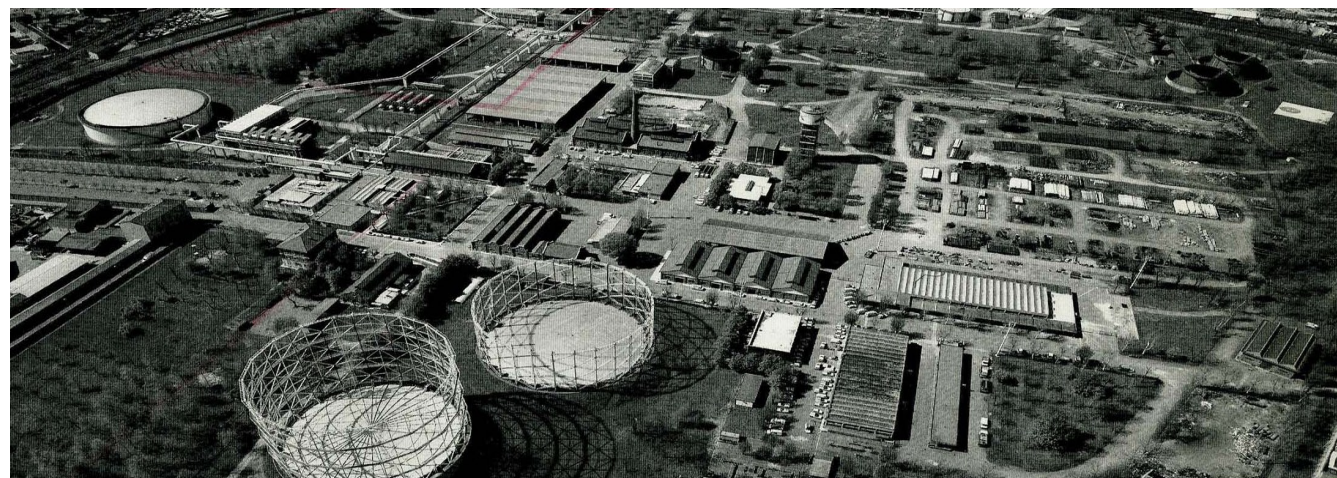


fig. 21-22 Immagini storiche dell'area dei gasometri

22

più suol e frammentato tra aree verdi che diventano il leitmotiv di un intervento tra artificio e natura. Il progetto terzo classificato di Aldo Rossi s.r.l. vede invece le presenze architettoniche organizzate in stanze, tradursi in un disegno del parco strutturato attorno ad una strada verde sul sedime della metrotramvia, che tende ad assumere caratteristiche urbane in corrispondenza degli insediamenti con la creazione di spazi centrali a piazza; nel progetto quarto classificato, Austin Italia S.p.A. con Malara associati e Pica Ciamarra, il sedime del parco diventa scena per gli edifici universitari, spalti di una grande esplanade verde per spettacoli che articolandosi in movimenti del terreno, propone un progetto in grado di mediare nuovi suoli artificiali con il paesaggio. Intertecno S.p.A. con Panos Koulermos e Leonardo Fiori, giudicato al quinto posto, nel richiamare alla memoria paesaggi sironiani attua un progetto di insieme in cui il verde viene assoggettato alle logiche attuative; Tekne Italia S.p.A con Mario Bellini, sesto classificato del concorso, organizza il progetto, istruito alle indicazioni del bando, mediando il tema del parco tra la densità dei temi stagionali dei Giardini di Boboli (bosco) e i grandi spazi aperti (grande prato) del campus di Cambridge, fino a contaminare nel caso del polo operativo di AEM S.p.A., la copertura dell'edificio. Technit, settimo classificato del concorso subordina al tema delle emergenze il disegno del parco affidando alle preesistenze architettoniche il ruolo di landmark in grado di segnare la memoria storica del luogo. Politecnica Società Italiana di Ingegneria S.C.A.R.L., giudicato all'ottavo posto, concentra la sua attenzione sul comfort ambientale dando vita ad un parco mosso che ricalca senza tradire le indicazioni del bando.

DH&A-Douat Hartland & Associates, classificati al nono e ultimo posto, esplorano la possibilità di una diversa modalità di insediamento urbano; un segno riconoscibile, un campus villaggio in cui il tema del verde viene subordinato alla scala del segno diventando elemento che si declina alle diverse scale, tra il giardino privato e la grande isola verde.

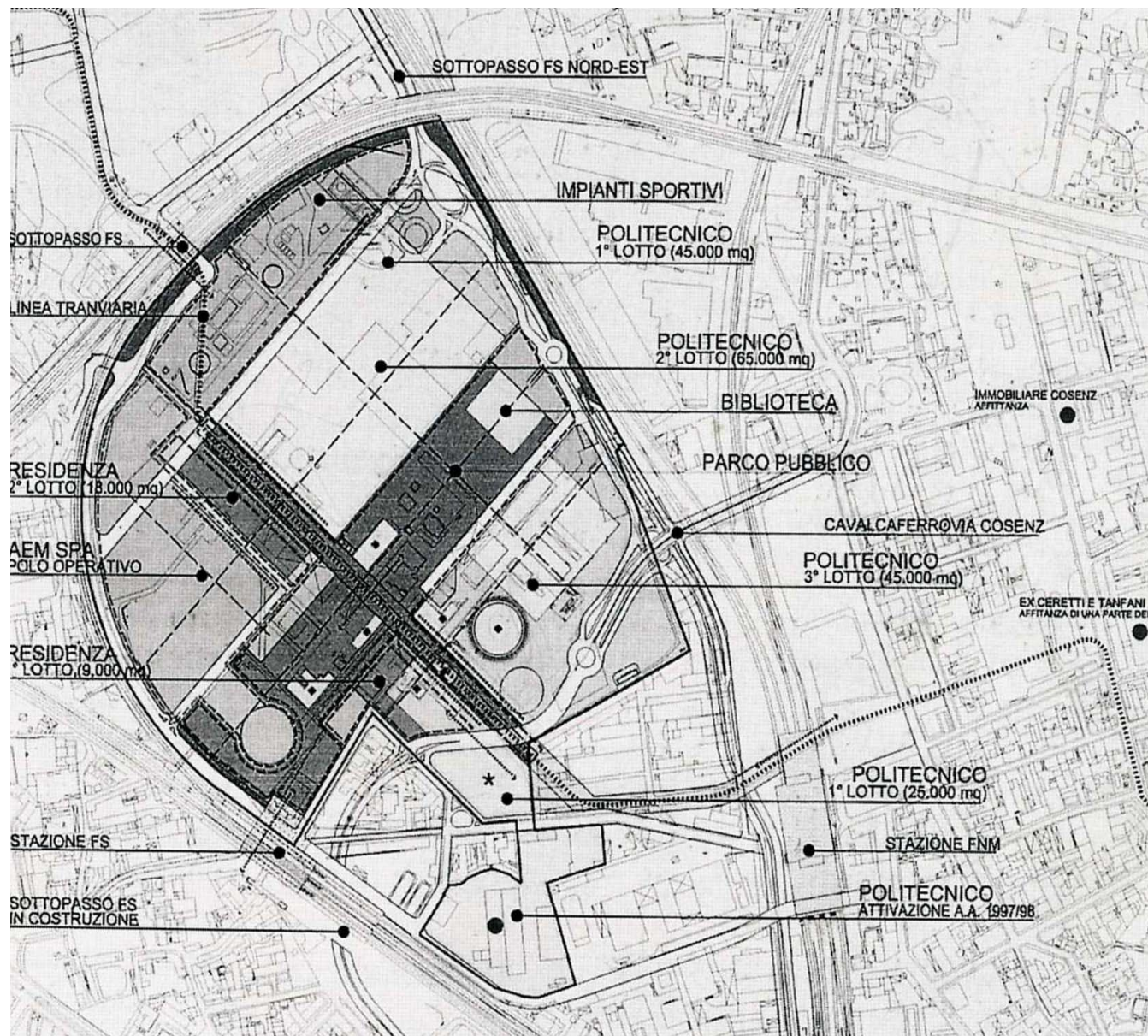


fig. 23 Accordo di programma per l'insediamento del nuovo Polo Universitario del Politecnico di Milano a Bovisa

### 3- SCALO FARINI

#### 3.1 LETTURA DELLO SCALO FARINI ATTRAVERSO LE CARTE

##### 3.1.1 Sviluppo storico dell'ex scalo ferroviario di via Farini

Fino all'inizio dell'Ottocento l'area faceva parte amministrativamente dei Corpi Santi di Porta Comasina e di Porta Tenaglia e si sviluppava in una fascia compresa tra i borghi storici esterni al tessuto consolidato entro le mura. In un territorio caratterizzato dalla lottizzazione agricola, l'edificato si riduceva quindi a piccoli borghi sorti lungo le strade di accesso alla città, le strade postali della Comasina, della Varesina e del Sempione dove si incontravano i primi insediamenti di Bovisa, Dergano, Affori e Bruzzano. Una traccia ancora leggibile di questo assetto è quella del Borgo degli Ortolani, insediamento sorto in prossimità di una via d'accesso alla città e incuneato a fianco di corso Sempione. A questo si sommava una rarefatta presenza di cascinali a corte chiusa o disposti longitudinalmente rispetto alle vie d'acqua i cui collegamenti determinavano una fitta rete di strade rurali. È il caso di villa Simonetta, collegata alla città attraverso una via secondaria e con un impianto a corte aperta allineato secondo la direttrice di un canale d'irrigazione.

L'area in oggetto, prima dell'avvento della ferrovia, non era ancora interessata da grandi fenomeni di urbanizzazione, quando però, dopo un processo di sovrapposizioni successive essa entra a far parte del sistema urbano di Milano, altri tracciati si aggiungono a quello agrario compromettendo i tessuti precedenti.

La linearità dei rapporti tra la città storica, la città murata e il territorio circostante, la razionalità dei collegamenti tra struttura urbana e territorio vengono negati a partire dalla seconda metà dell'ottocento, dai modi prescelti per

regolare e ordinare lo sviluppo della città all'esterno dei bastioni.

Parallelamente all'avvento dei primi tracciati ferroviari, un nuovo asse, ortogonale alla punta del bastione di Porta Comasina collegava la città al nuovo Cimitero Monumentale, grande vuoto tra la città a cui fa fronte l'ingresso e il tessuto esterno al perimetro dei bastioni, con il quale non riesce a confrontarsi.

La trasformazione più significativa dell'area si avvia a partire dalla seconda metà dell'Ottocento quando compaiono i primi tracciati ferroviari che collegavano Milano a Monza, Treviglio e Torino. La ferrovia sovrappone il proprio disegno a quello delle campagne, tagliando il territorio secondo una direttrice Est-Ovest e la modalità di inserimento del trasporto ferroviario nel tessuto urbano, fatta per cinture e non per penetrazioni, determina da subito una cesura nei confronti della città. È in questo periodo che l'area in esame comincia ad assumere una fisionomia industriale, con l'attestamento delle attività produttive lungo le vie d'uscita alla città.

Il primo tentativo di razionalizzare l'espansione della città oltre le mura si ha tra il 1884 e il 1889 con il piano di ampliamento dell'ingegnere Cesare Beruto. L'obiettivo era quello di collegare i borghi alla città attraverso un sistema viario composto da anelli concentrici originati dall'andamento delle mura e da assi di penetrazione che convergevano verso un unico centro, il Duomo. La logica dominante tendeva però ad essere omologatrice rispetto alle differenze con cui il piano si veniva a confrontare e alcune preesistenze venivano assorbite nel nuovo disegno. Il predominio della forma si traduce nel quartiere Isola e Bovisa dove sono ancora evidenti i caratteri contrastanti dati dall'intersezione della maglia del piano con i diversi orientamenti dell'edificato esistente, stessa sorte tocca al consolidato borgo degli Ortolani.

Due rettilinei perpendicolari fra loro e simmetrici all'asse del Sempione congiungevano la Piazza d'Armi con il Cimitero Monumentale, il cui asse di collegamento alla città veniva ulteriormente rafforzato mediante il suo

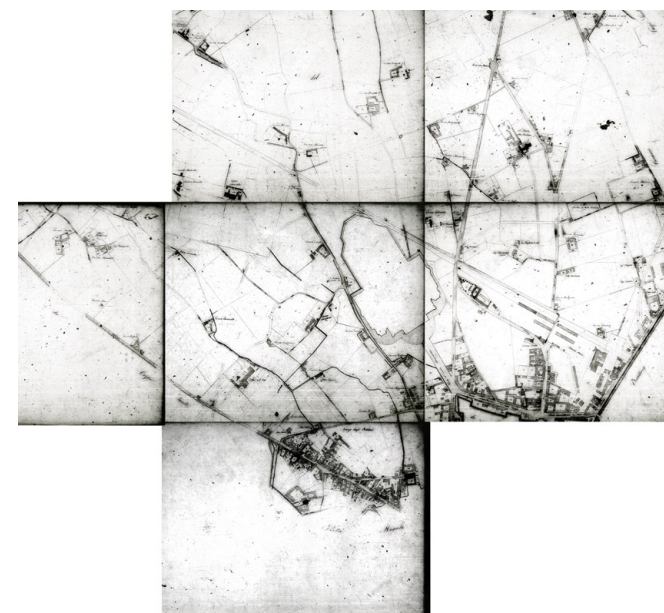
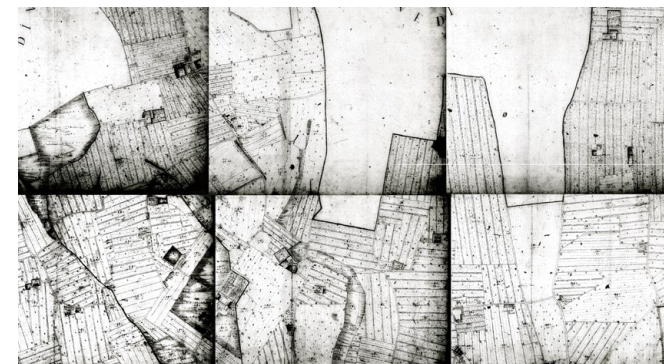


fig. 1 Estratto del Catasto Teresiano (1722)

fig. 2 Estratto del Catasto Lombardo Veneto (1866)



avvicinandosi alle infrastrutture il tracciato si interrompe irregolarmente, il perimetro dell'isolato si frantuma: capannoni industriali e condomini riempiono casualmente il vuoto tra città compatta e il muro della ferrovia. A sud dello scalo, l'edilizia residenziale è organizzata in grandi isolati rigidamente determinati dalla maglia del Sempione che si strutturano internamente in modo disomogeneo sia funzionalmente che tipologicamente. La città esterna alla cinta ferroviaria cresce fino alla saturazione del tessuto per congiungersi ai nuclei storici di Bovisa e Dergano e il suo isolamento è dovuto all'accumularsi di infrastrutture unite al mantenimento del tracciato agricolo. La città sembra crescere intorno allo scalo come attorno ad uno ostacolo senza che le scelte urbanistiche operate per le aree adiacenti modifichino la sua superficie. I tracciati viari sembrano quasi "rimbalzare", lo aggirano senza attraversarlo e la tensione tra i due versanti dello scalo ferroviario, aumenta la sua marginalità con la presenza di attività di autotrasporti e officine.

Analogamente per quanto visto per i bordi, l'ulteriore sviluppo della ferrovia genera nuove "isole": tali sono le aree a cavallo dei rilevati ferroviari di Villapizzone e Bovisa, la principale delle quali verrà occupata nel 1920 dalla centrale dei gasometri dell'Azienda Energetica Municipale.

Il confine tra città ed infrastruttura è definito chiaramente da una strada che circonda il muro dello scalo ed un esempio è via Valtellina, viale alberato segnato dagli edifici della dogana, che ospita la rimessa dei tram interurbani. Se per l'aerea Nord la ferrovia è stata un ostacolo alla discesa verso il centro, per le aree che gravitano su corso Sempione essa ha rappresentato una seconda eccezione nei confronti delle regolarità della maglia. Anche la Villa Simonetta e il Cimitero Monumentale diventarono delle presenze estranee al tessuto urbano che le circondava.

All'inizio degli anni Trenta Milano è caratterizzata da un'espansione che supera le previsioni del piano regolatore vigente e l'ingegner Cesare Albertini viene

incaricato di formulare un nuovo piano. Questo piano ricalca la struttura radiocentrica della città progettata dal Beruto, espandendola a macchia d'olio sul territorio circostante. Il piano si riduce però a essere un mero piano di lottizzazione indifferenziata, chiuso da una grande anulare esterna che contiene la città e ignora i suoi rapporti con la regione.

L'inefficacia del piano Albertini spinse il comune a ricercare nuove proposte. Il piano A.R., redatto a partire dal 1944 da un gruppo di architetti, di cui facevano parte Albini, Gardella e Bottoni, fu una delle più importanti proposte: esso mirava al contenimento della popolazione e al raggiungimento del concetto di Città-Regione attraverso il decentramento industriale e la costruzione di assi attrezzati di penetrazione nella città.

Anche se il piano non ebbe concrete applicazioni influenzò la redazione del P.R.G. del 1953, che, con l'inserimento del piano urbano in uno schema di piano regionale prevedeva anch'esso il decentramento industriale in favore della creazione di un centro direzionale regionale, nonché la costruzione di grandi assi attrezzati di penetrazione all'aggregato urbano con la conseguente riorganizzazione del tessuto residenziale attraverso la realizzazione di quartieri residenziali autonomi per un'organica espansione della città. Le nuove industrie si sarebbero quindi previste a completamento degli isolati esistenti confermando nell'area Farini la presenza di attività miste.

Il piano del 1953 non riuscì però a colmare le lacune create con il piano Albertini. Il tessuto edilizio veniva saturato con la costruzione di nuovi isolati, aumentando la congestione del traffico in città e portando nell'area dello scalo Farini una concentrazione di dotazioni infrastrutturali, in seguito alla costruzione della nuova stazione Garibaldi, che portarono a un forte sviluppo industriale e determinarono il carattere misto dell'area.

*Nella pagina seguente:  
TAVOLA SINOTTICA DEGLI ESTRATTI DELLE CARTE  
STORICHE SIGNIFICATIVE NELL'AREA DELLO SCALO  
FARINI*

*fig. a Carta di Antonio Bossi (1850)  
fig. b Piano del Beruto (1885)  
fig. c Carta IGM (1914)  
fig. d Carta IGM (1972)*





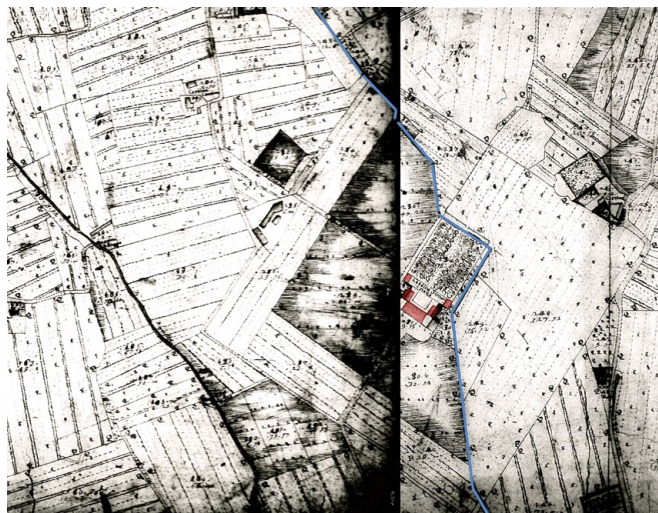
### 3.2 EMERGENZE STORICHE DELL'AREA DELL'EX SCALO FARINI

#### 3.2.1 Villa Simonetta

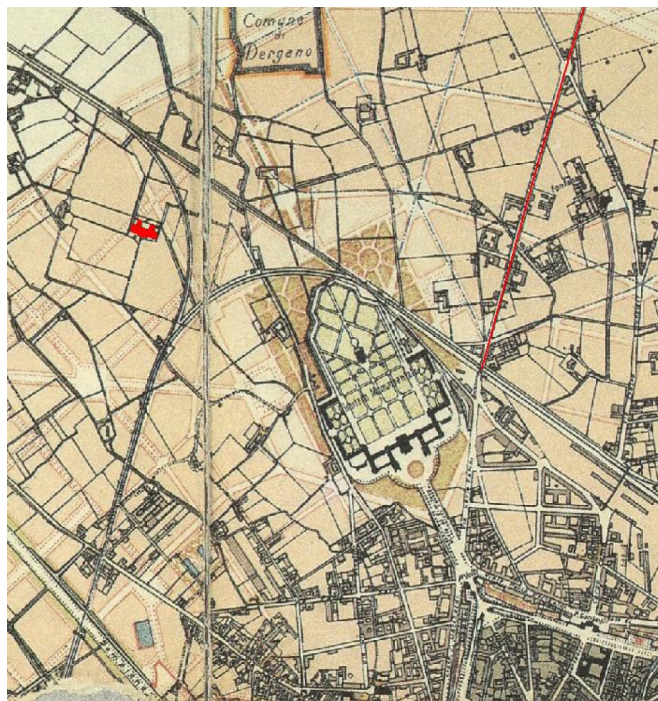
Tra gli elementi notevoli che si possono riconoscere nell'area dello scalo Farini vi è la Villa Simonetta, manufatto di origine rinascimentale che rappresenta uno dei più importanti esempi di villa suburbana milanese, particolarmente interessante sia dal punto di vista tipologico sia per quanto riguarda il rapporto, biunivoco, che essa ha instaurato con il territorio, sebbene oggi non più riconoscibile. Infatti, se l'antica divisione fondiaria determina la giacitura del primo nucleo della villa, un semplice blocco rettangolare con un orientamento NOO/SEE, successivamente è la villa stessa a imporre la propria regola alla campagna e alle acque, tanto da deviare l'inclinazione del cavo Peschiera in corrispondenza del proprio giardino. Così, a partire dal '500, con i lavori di ristrutturazione, la Villa entra a far parte di un progetto che coinvolgerà non solo l'edificio in sé, ma anche il disegno del suolo strettamente circostante, secondo quei principi rinascimentali che aspiravano al controllo e alla misura dello spazio. Oggi tale ordinamento è soffocato dal sovrapporsi di disegni di più recente formazione, in particolare l'orientamento nord-ovest determinato dall'asse del Sempione e riconfermato dal piano Beruto. Dall'analisi delle carte storiche, non sempre fedeli nel riportare il corretto orientamento della villa, risulta difficile rintracciare nei segni del territorio quelle giaciture che possono aver determinato la disposizione e l'impianto della villa, è tuttavia possibile riscontrare un legame con il tracciato della antica via Comasina.

Quello che è oggi Villa Simonetta è il risultato di molti adattamenti e riconversioni succedutesi nell'arco di secoli.

La costruzione del primo nucleo di Villa Simonetta risale al 1502, quando il cancelliere di Ludovico il Moro,



3



4



5

fig. 3 Dettaglio del Catasto Teresiano ( 1722) che mostra la Villa Simonetta. In particolare si può notare chiaramente il rapporto della villa con le trame della campagna, i campi che vi afferiscono si disegnano sulla base del suo orientamento, mentre questa regola si infrange allontanandosi dalla villa stessa. La villa si pone nel centro di un grosso quadrilatero disegnato da trame perpendicolari e paralleli all'asse della villa. Si nota come il cavo, che aveva orientamento NO/SE, si piega nei pressi della villa per adeguarsi alla giacitura dominante della villa stessa.

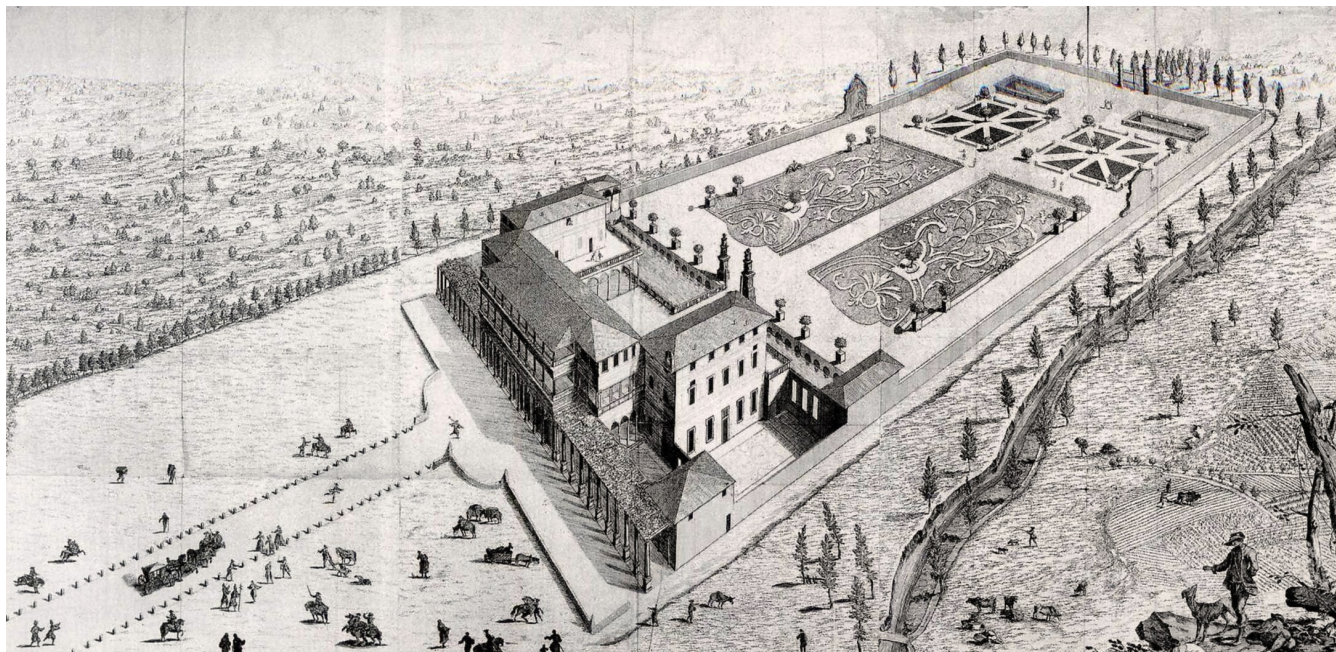
fig. 4 Estratto del Piano Beruto (1884-89) in cui è ancora evidente la capacità della villa di disegnare la campagna, permangono i vecchi tracciati del grande quadrilatero che la circondava, nonostante siano spezzati dai due raccordi della ferrovia. Inoltre è possibile leggere il possibile legame tra la giacitura della villa e quella della via Comasina.

fig. 5 Estratto della foto aerea che illustra le differenze di giaciture tra la Villa Simonetta, la città che si è costruita sulla trama dell'asse del Sempione, la linea della ferrovia e la città a Nord dello scalo Farini.

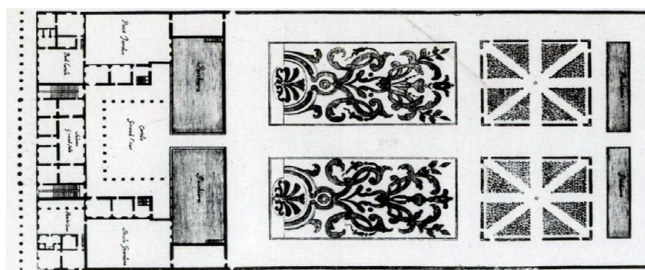
Gualtiero Bascapè, acquista un fondo agricolo, coltivato a vigna dall'Ospedale Maggiore nei Corpi Santi di Porta Comasina, fuori dalle mura cittadine. Ordina quindi la costruzione di una villa residenziale e di rappresentanza, in suo nome chiamata "La Gualtera". La costruzione consta di un unico massiccio volume rettangolare, con il fronte principale aperto da un porticato, su cui si affacciano le cucine, il forno e tutti gli ambienti di servizio, compresa una cappella, giunta a noi più o meno integra, mentre verso il giardino si apre la grande sala; il piano superiore ospita invece il piano nobile, con le camere e una grande loggia. Le facciate presentano i caratteri di una residenza suburbana di prestigio di tradizione lombarda quattrocentesca, con decorazioni in cotto.

Alla morte del Bascapè, nel 1508, la villa viene donata alla famiglia Rabia che intraprende dei lavori che le conferiscono per la prima volta lo status di "palatio". In particolare questi lavori di rinnovo della villa comportano lo sviluppo di una singolare soluzione architettonica che alla nitida massa muraria centrale fiancheggia due portici angolari simmetrici.

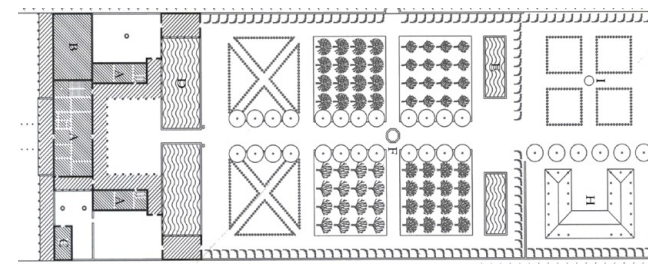
Acquistata dal governatore di Milano, Ferrante Gonzaga, nel 1547, la vecchia "Gualtera" viene ulteriormente ampliata e trasformata dall'architetto pratese Domenico Giunti in una sontuosa residenza di rappresentanza collocata in un contesto agreste, poi nota come la "Gonzaga". In particolare il nucleo originale, ampliato e alzato di un piano, tende progressivamente ad aprirsi verso l'ambiente esterno, prima attraverso ampi loggiati, poi rompendo il quadrilatero di matrice castellana per disporsi secondo uno schema ad U con due elementi porticati simmetrici sormontati da terrazze. Non si tratta, infatti, di una semplice ristrutturazione, ma di una radicale trasformazione che riconfigura completamente la villa, anche nelle dimensioni e nel suo rapporto con la campagna, tanto che essa non solo organizza e disegna l'interno del suo "recinto nobile", ma anche le rogge, le colture e le vie, misurando in questo modo



6



7



8

fig. 6 Vista a volo d'uccello della Villa Simonetta, incisione di Marcantonio Dal Re (1726)

fig.7. Pianta della "Gonzaga", incisione di Marcantonio Dal Re (1726)

fig. 8 Ipotesi di ricostruzione della villa e dei giardini ad opera dell'architetto Fulvio Pagani. A) corpo dominicale B) cucine e cantine C) cappella D) peschiere E) peschiere minori F) fontana G) casa del fattore H) casotto I) fontanino L) casamenti rustici

il territorio circostante. Si configura quindi come una villa rinascimentale, strutturata secondo una sequenza prospettica di spazi che si aprono verso il giardino e il paesaggio.

L'architetto procede aggregando volumi separati, tangenti al nucleo preesistente, a formare una struttura ad U che si apre verso il giardino. La singolarità della soluzione, poco funzionale per quanto riguarda i percorsi, trova spiegazione sia nella volontà di distinguere funzionalmente le ali, adibite ad ufficio, dall'abitazione, sia in quella di conservare e rendere riconoscibile il nucleo quattrocentesco. La facciata principale, oggi su strada, viene alleggerita dall'applicazione di un portico, formato da 9 archi retto da pilastri e semicolonne addossate, sovrastato da due ordini di logge con balaustre ornate, mentre le ali verso il giardino, molto più semplici dal punto di vista compositivo, sono caratterizzate da loggiati posti al piano più alto. L'impianto a u viene chiuso verso il giardino da due peschiere, configurando un nuovo rapporto con il territorio circostante.

Nel 1555 la villa passa alla famiglia Simonetta, da cui prese il nome con cui è oggi conosciuta.

Tra il XVII e il XIX sec. la villa è oggetto della rappresentazione che ne fa Marcantonio Dal Re, e appare nel pieno del suo splendore, isolata nella campagna, circondata da un bel giardino all'italiana, ma anche arricchita da una serie di loggiati, come la passeggiata terrazzata che metteva in comunicazione le due ali laterali, la cui esistenza è dubbia.

Questa capacità della villa di organizzare prospetticamente i suoi elementi e le parti del suo intorno, giardino e latifondo, viene meno con la prima espansione ottocentesca e, soprattutto, con la costruzione della ferrovia, che condanna l'intero paesaggio circostante ad un inesorabile declino accentuato dal brusco cambiamento di destinazione d'uso, connesso alla posizione ai margini della città consolidata, di Ospedale per colerosi. Da questo momento la villa assume il

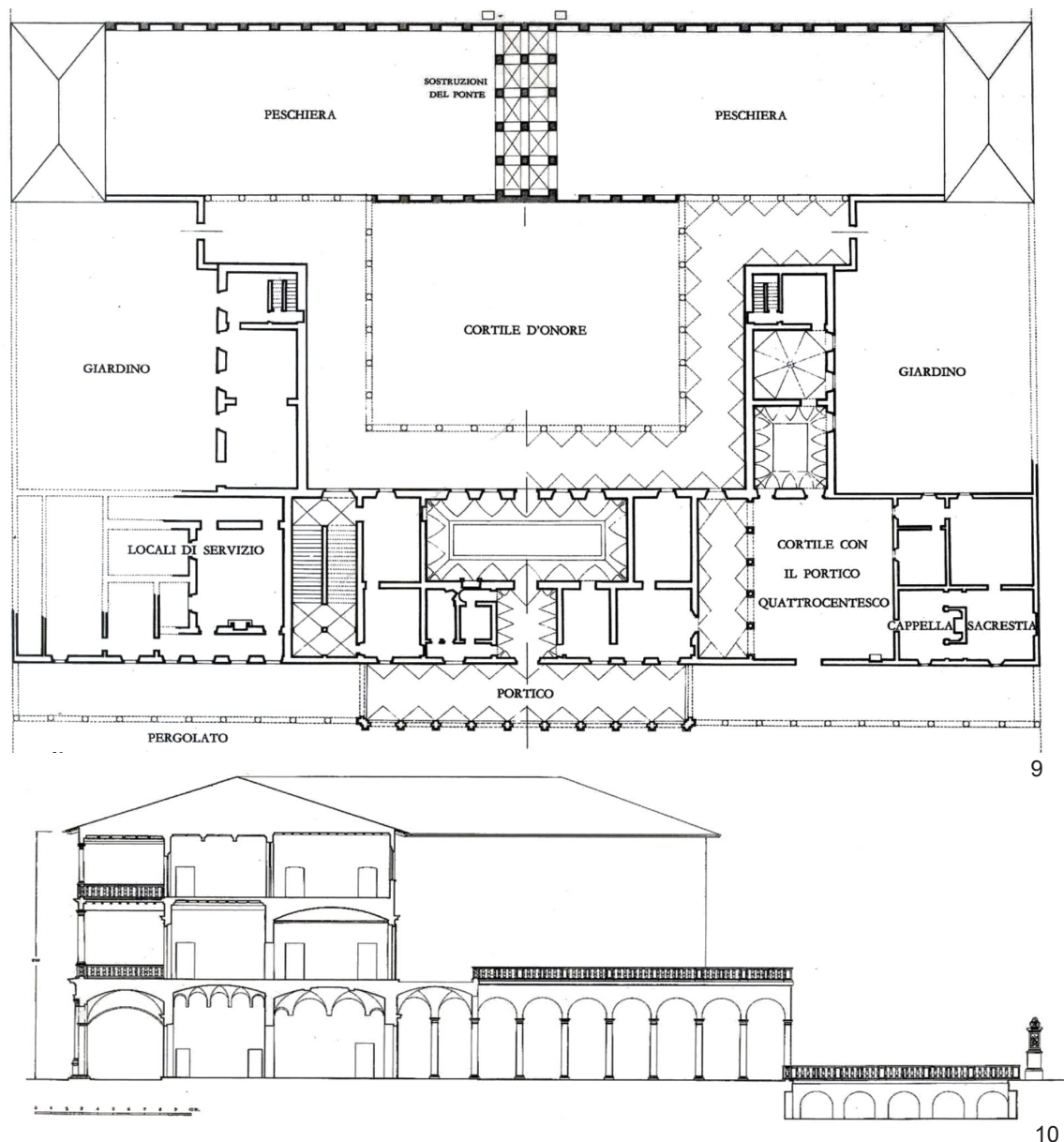
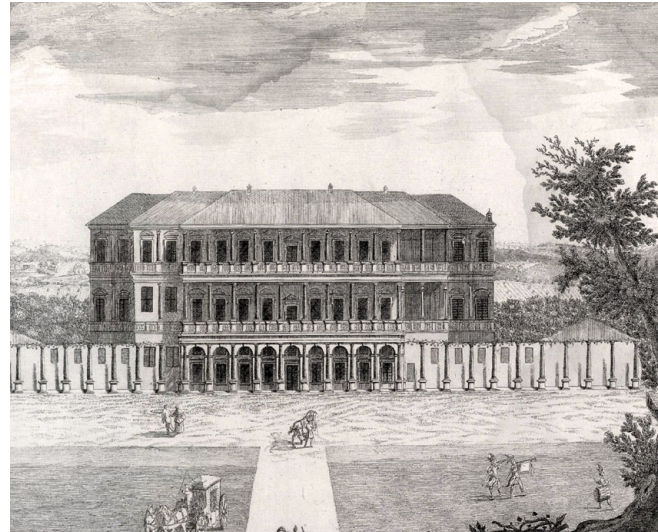


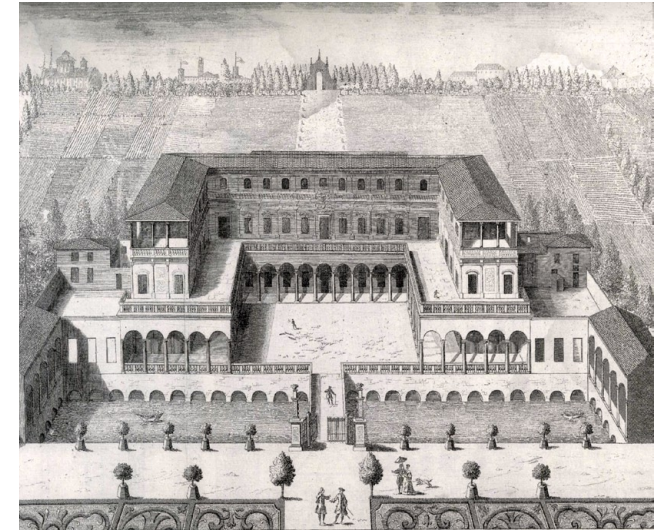
fig. 9 Pianta generale della Gonzaga con ipotesi di restauro integrativo (da U.TARCHI)

fig. 10 Sezione trasversale della villa

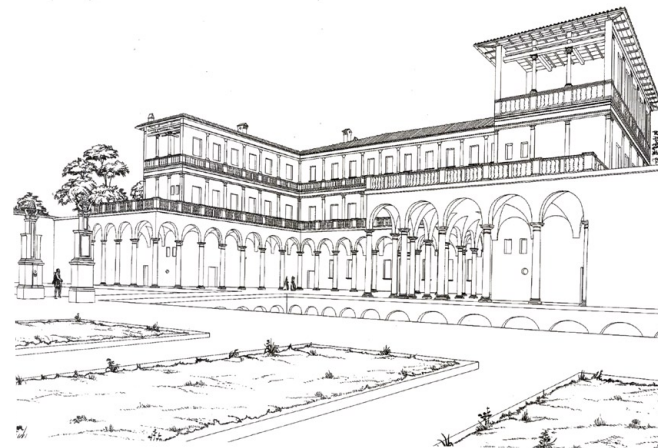
ruolo di mero contenitore per le più svariate attività: da fabbrica di candele a officina meccanica, da casa operaia a caserma, da falegnameria fino a osteria. Durante la seconda Guerra Mondiale i bombardamenti degli scali ferroviari limitrofi la colpiscono profondamente, distruggendone la facciata e determinando il totale abbandono delle strutture. Dagli anni '60, il Comune, divenuto proprietario del complesso, si è impegnato con gli abitanti della zona in una bonifica ambientale e in un restauro che ha portato ad una ricostruzione degli ambienti per adibirli a scuola musicale.



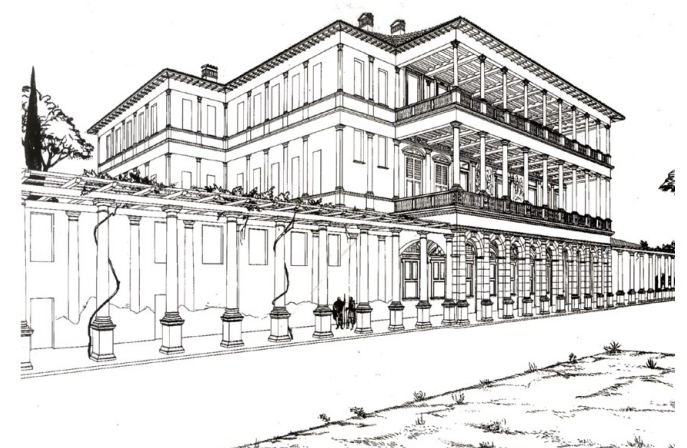
11



12



13



14

fig. 11-12 Vedute dei prospetti meridionali e settentrionale della Villa Simonetta, incisione di Marcantonio Dal Re (1726)

fig. 13-14 Vedute prospettive dei fronti anteriore e posteriore secondo l'ipotesi ricostruttiva di U.TARCHI.

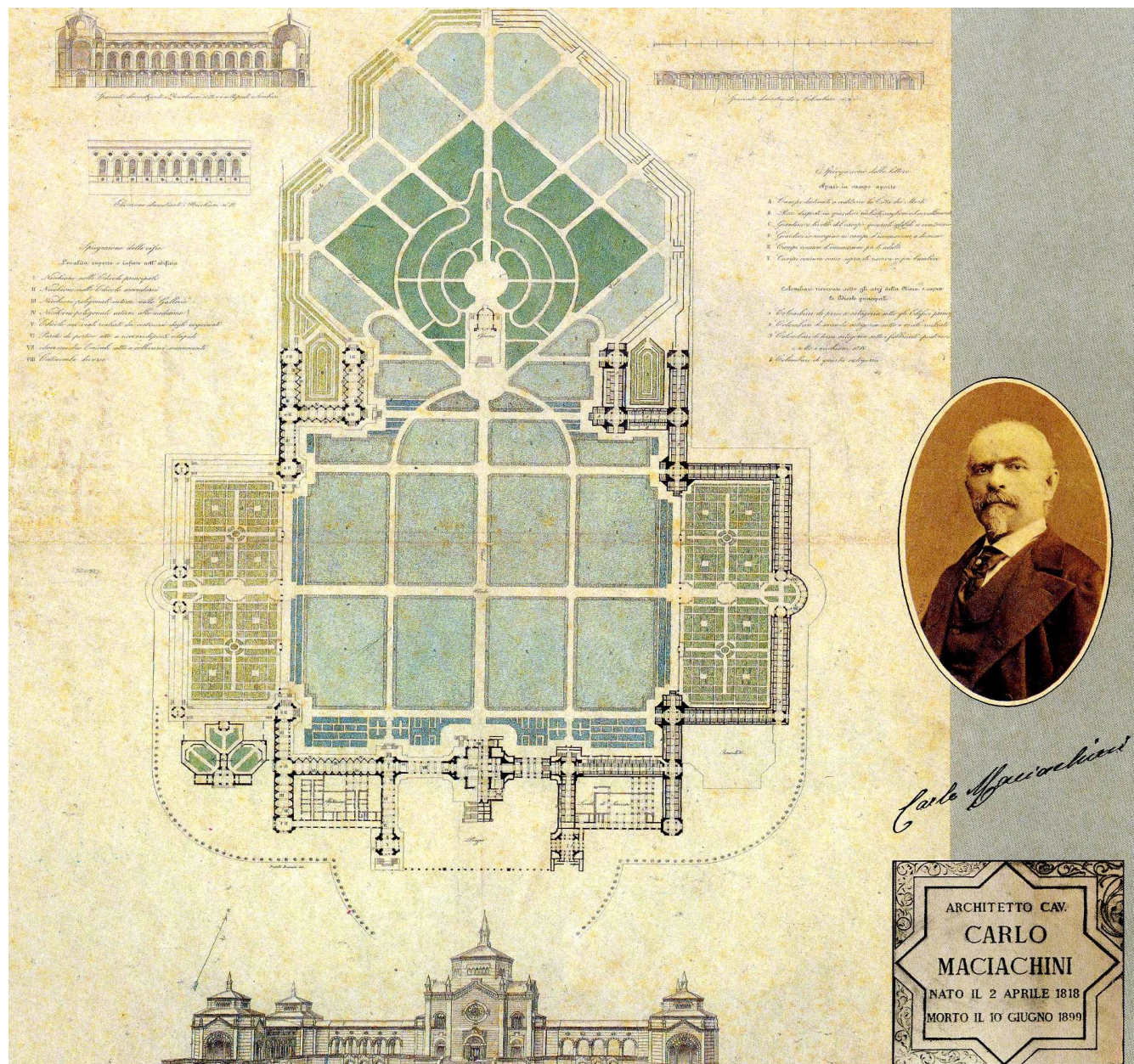
### 3.2.2 Il Cimitero Monumentale

Un'altra emergenza con cui l'area di progetto deve fare i conti è costituita dal Cimitero Monumentale. Esso si configura come un enorme recinto che da una parte fa da fronte prospettico alla città e dall'altra si apre verso il tessuto esterno al perimetro dei bastioni, purtroppo brutalmente tagliato dalla forte presenza delle attrezzature e dei binari dello scalo Farini. Il cimitero è monumentale anche nelle dimensioni: il viale d'accesso, largo 40 m, conduce nell'ampia piazza antistante, su cui si affaccia l'ingresso di questa enorme corte aperta che, da un capo all'altro, misura 260 m e che copre un'area di ben 250.000mq.

Il cimitero sorge al di fuori della cinta dei bastioni, sul sedime dell'antico cimitero della Mojazza, in seguito alla promulgazione dell' "Editto di Saint-Cloud" che, all'inizio del XIX sec., impone in tutto l'impero napoleonico il trasferimento, per motivi igienici, dei luoghi di sepoltura all'esterno del nucleo abitato. Pertanto anche la città di Milano provvede a collocare il nuovo cimitero nell'area a nord ovest della città, all'esterno del bastione di Porta Volta.

La decisione definitiva della creazione di un nuovo cimitero per l'intera città di Milano risale al 1829, ma si deve attendere il 1838 per la pubblicazione di un apposito bando di concorso, il cui esito è ritenuto non soddisfacente dalla commissione esaminatrice, che non premia infatti nessuno dei progetti presentanti e che, successivamente, definisce una rosa di cinque progettisti per la stesura di ulteriori progetti, tra i quali si distingue quello dell'architetto Aluisetti. Egli, dopo alcune ipotesi progettuali, decide di modificare l'orientamento del cimitero preesistente, ruotandolo di 90 gradi in modo da disporre l'ingresso al cimitero in asse con la punta del bastione di Porta Volta.

In seguito alla morte del progettista, la direzione del progetto viene affidata a Carlo Maciachini, vincitore del concorso indetto nel 1863. Egli elabora un nuovo



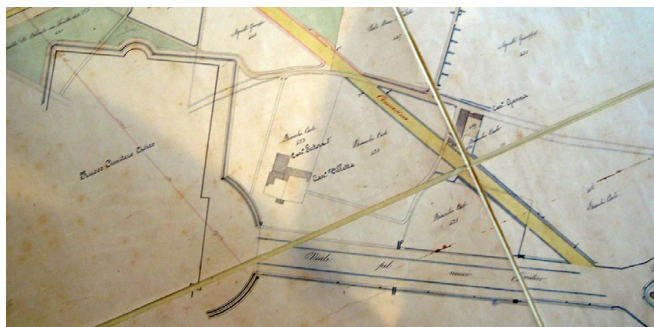
progetto, senza tradire le direttive del suo predecessore, che aderisce ai dettami dell'architettura neoclassica ottocentesca: l'elemento di spina del progetto è il forte asse di simmetria, prolungamento dell'asse del bastione, che ancora il cimitero alla città anche attraverso l'ampio viale alberato antistante il cimitero. Tale asse, seppur interrotto dalla cesura della linea ferrata, viene oggi ribadito dalla giacitura di via Degli Imbriani, che ne prosegue il disegno interrotto fino all'antico nucleo della Bovisa.

La conformazione rettangolare del recinto presenta una particolare distribuzione planimetrica che si organizza in base all'incrocio ortogonale di due assi principali e di numerosi assi secondari e che raggruppa sul fronte le principali strutture architettoniche, disponendole come in una gran corte d'onore affacciata sulla città, mentre al centro del grande vuoto recintato si colloca il Famedio, da cui si dipartono le ali porticate che lasciano trasparire il paesaggio retrostante del cimitero. All'interno di questa maglia sono ospitati i diversi monumenti funerari che si distinguono per varietà di gusto, di scelte artistiche e di credo religioso che contribuiscono alla definizione di un linguaggio architettonico eclettico, che si rifà alla tradizione lombarda medioevale, come testimoniato dalla scelta dei materiali e della bicromia bianco-nera.

Il 5 giugno 1887 venne inaugurato il Famedio: un campo riservato ad onorare i milanesi più illustri. Questo risulta avere pianta a croce greca con una cupola ottagonale, e poiché al suo interno trovano sepoltura, appunto, milanesi eminenti, il cimitero ospita monumenti, cappelle, statue ed opere d'arte di importanti architetti e scultori, tra cui Luca Beltrami, Mosé Bianchi, Pietro Cascella, Giacomo Manzù, Francesco Messina, Medardo Rosso, Vincenzo Vela, Ettore Ximenes, Adolfo Wildt.



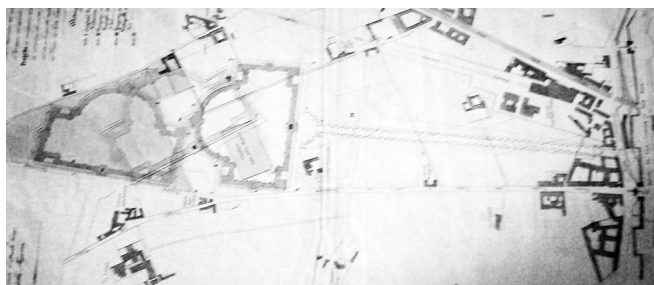
16



17



19



18

fig. 15 Progetto del Cimitero Monumentale, arch. Carlo Maciachini (1863)

fig. 16 Foto aerea dello stato di fatto (1992)

fig. 17 Apertura del viale che dalla punta del bastione conduce al cimitero

fig. 18-19 Studi di progetto di Aluisetti, con la rotazione del cimitero stesso (1857)

### 3.2.3 La dogana e le attrezzature dello scalo Farini

L'edificazione dello Scalo Farini avviene successivamente alla dismissione dello Scalo del Sempione (1905).

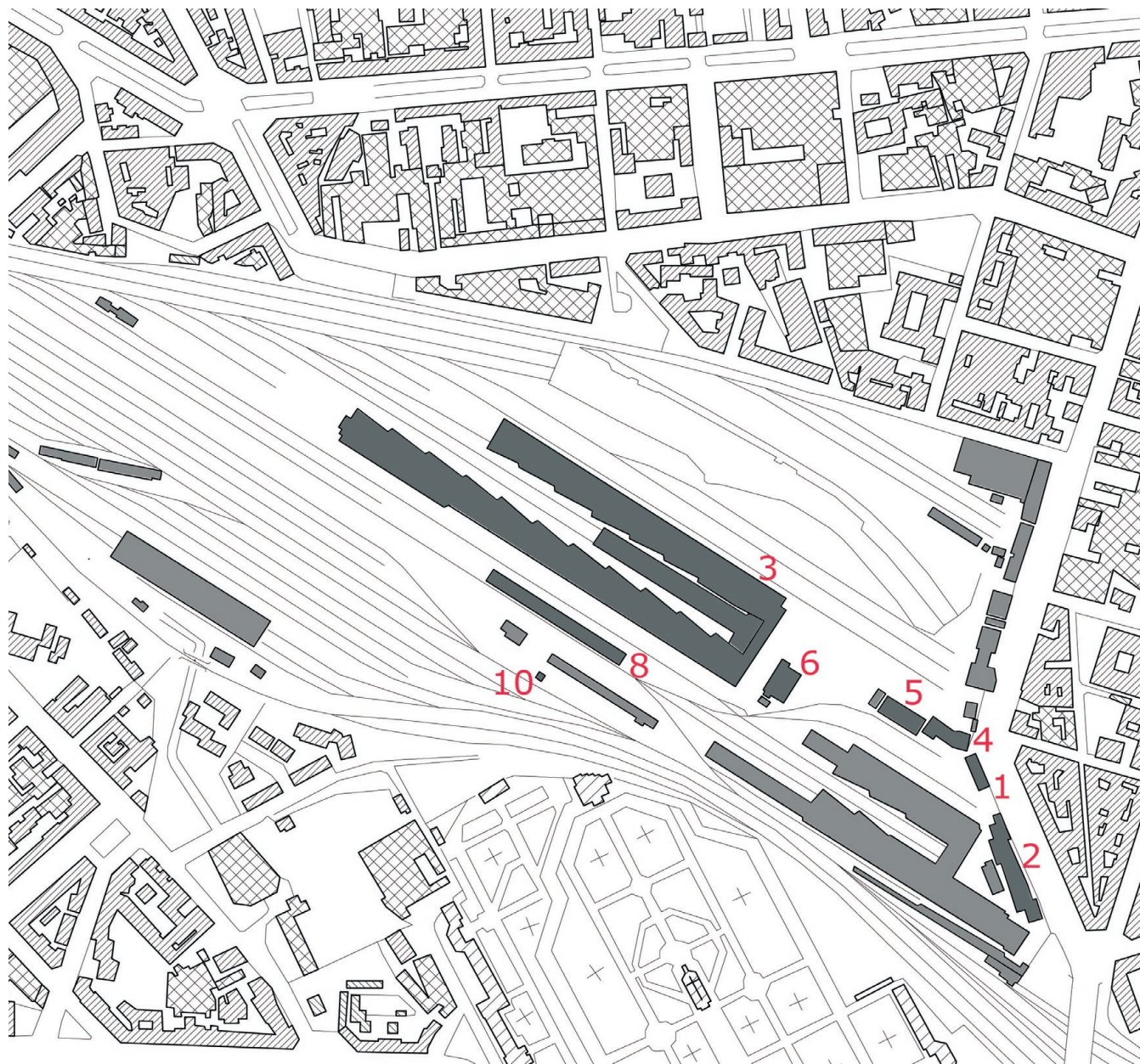
Nel corso di un decennio il nuovo scalo si configura come uno dei punti focali di interscambio per le merci in transito tra il Nord- Ovest e il Nord- Est, trovandosi in una posizione privilegiata rispetto alla confluenza di tali linee ferroviarie. Pertanto va a rivestire il ruolo di Dogana.

Già nella carta IGM del 1914 è possibile rilevare la presenza degli edifici principali della Regia Dogana, che occupano gran parte dello scalo stesso. La completa saturazione dell'area si ha entro gli anni '80 con l'ampliamento dei binari in entrata lungo il confine con il Cimitero Monumentale, e a ridosso di via dell'Aprica; e l'aggiunta di nuovi edifici più a Nord.

Da una prima ricognizione dell'area risulta evidente come alcuni elementi si relazionino maggiormente con gli edifici: la via Valtellina, che rappresenta il margine orientale dello scalo, lungo la quale gli edifici vanno a formare una cortina compatta che di fatto isola lo scalo rispetto alla strada; il Cimitero Monumentale che, essendo precedente all'edificazione dello scalo, ne rappresenta un margine fisso; e i binari che, con il loro andamento da Nord- Ovest verso Sud- Est hanno determinato la giacitura degli edifici di servizio ai binari stessi.

Confrontando la carta del Beruto del 1885, dove viene sovrapposto all'esistente il nuovo Piano Regolatore, con la Carta IGM che rappresenta lo stato di fatto alla soglia del 1914; è possibile dedurre la genesi dell'andamento di via Valtellina: il Piano Beruto prevedeva un nuovo asse, parallelo a quello del Cimitero Monumentale, di raccordo tra via Comasina (oggi via Farini) e la nuova circoscrizione; con l'edificazione dello scalo, l'asse viene realizzato, come dal Piano Beruto, solo nel primo tratto (uscite da via Comasina); adattandosi poi al perimetro dello scalo nel secondo tratto, parallelo a via Comasina, fino al raccordo con la circoscrizione.

Lungo la via Valtellina si attestano la Porta d'Ingresso,



oggi protetta dalla legislazione sui Beni Culturali; il Fabbricato con Uffici, attualmente condiviso dalle Ferrovie dello Stato e dagli uffici della dogana; e il Fabbricato per Pacchi soggetti a Dogana che, pur avendo la facciata principale su via Valtellina, si sviluppa poi parallelamente ai binari.

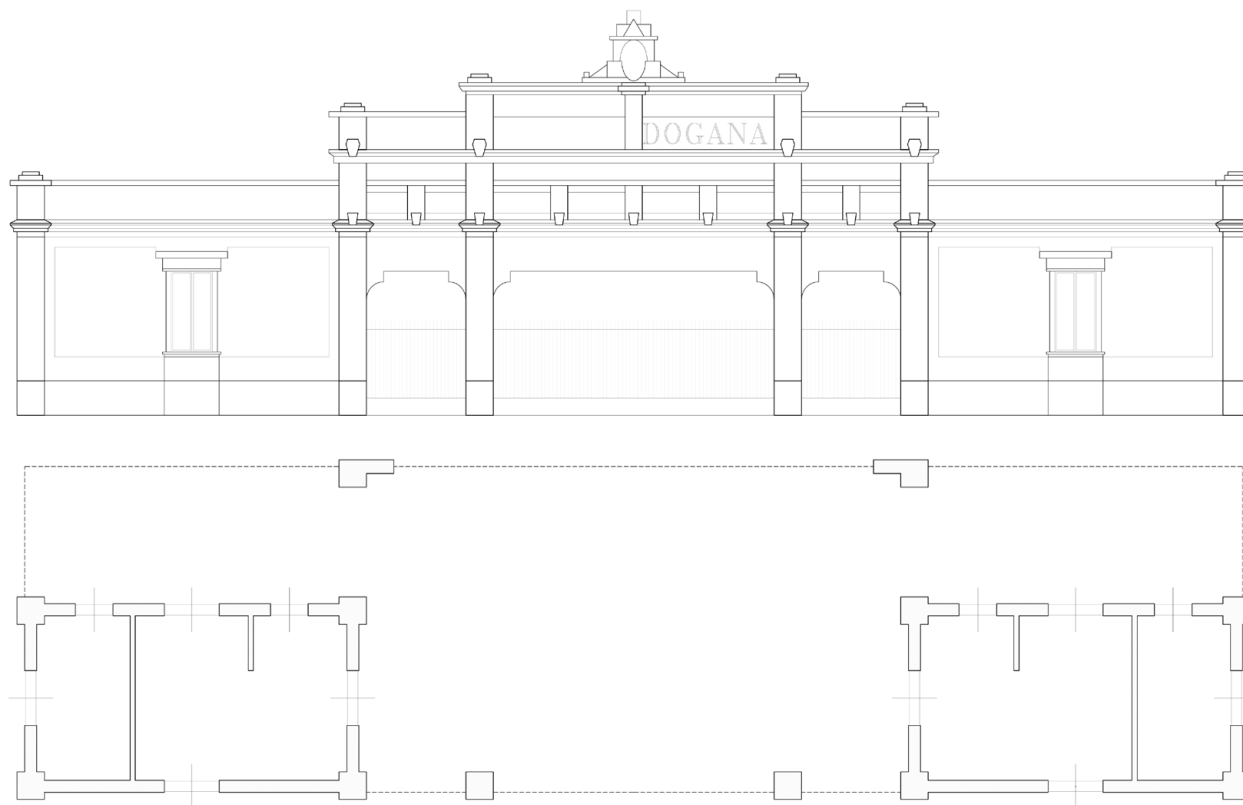
Secondo la giacitura dei binari si dispongono anche i restanti edifici; il Magazzino Merci, di notevoli dimensioni, occupa una posizione centrale all'interno dell'area, accogliendo i binari tra i due corpi longitudinali principali. La Caserma delle Guardie Doganali, ospita oggi la Guardia di Finanza; l'Edificio per le Piccole Partite, attualmente versa in uno stato di completo abbandono; l'edificio con Uffici e Magazzini Doganali, anch'esso di dimensioni considerevoli, è affiancato al magazzino merci; e la Pesa Doganale.

#### Porta d'Ingresso alla Regia Dogana

L'edificio risale alla prima fase di edificazione dello Scalo Farini.

Si tratta dell'edificio più rappresentativo ed esteticamente più curato di tutto l'intero complesso dello scalo, costituisce l'unico ingresso urbano del settore della dogana.

L'edificio è costituito da tre volumi definiti: quello centrale maggiormente decorato che costituisce la vera e propria porta d'ingresso; qui si eseguiva un meticoloso controllo del traffico di entrata e di uscita delle merci; nei corpi laterali più bassi risiedevano invece gli uffici della Guardia di Finanza.



21

fig. 20 pianta dello scalo Farini con indicati i vari edifici che lo compongono:

Edificio 1: Porta d'ingresso alla regia dogana

Edificio 2: Fabbricato con uffici

Edificio 3: Magazzino merci

Edificio 4: Fabbricato per pacchi soggetti a dogana

Edificio 5: Caserma delle guardie doganali

Edificio 6: Edificio piccole partite

Edificio 7: Deposito

Edificio 8: Ufficio e magazzini doganali

Edificio 9: Uffici del valico doganale

Edificio 10: Pesa doganale

Edificio 11: Corpo di guardia

fig. 21 rilievo dell'edificio della dogana: fronte e prospetto



### 3.3 SCALO FARINI OGGI

#### 3.3.1 Il progetto delle aree dismesse

Lo scalo Farini e le aree contermini costituiscono a Milano l'ambito di trasformazione più vasto. L'area si estende per circa 700.000 mq, ed è situata a nord-ovest del centro città. L'ambito è oggi in parte dismesso ed in parte interessato da officine ferroviarie e depositi, mentre una zona è ancora occupata da strutture della Dogana e della Guardia di Finanza che nel 2004 sono state cartolarizzate e cedute dallo Stato ai Fondi Immobiliari Pubblici, in vista di una successiva razionalizzazione. Lo scalo Farini è da tempo interesse dell'Amministrazione. L'area, inserita in un contesto urbanizzato, è servita già oggi dalla stazione Lancetti del passante ferroviario e dalla stazione di Milano Porta Garibaldi, oltre che dalla rete urbana tranviaria e filoviaria, tuttavia essa si pone come frattura nel tessuto edificato tra le aree Bovisa/Dergano a nord e le aree Ghisolfi/Porta Volta a sud. La presenza di uno spazio già ad uso ferroviario, non più funzionale all'esercizio, rappresenta un'occasione di sviluppo e riqualificazione urbana di notevole interesse, data anche dalla posizione strategica dell'area. L'ambito di trasformazione in questione è infatti collocato in prossimità del centro storico, lungo l'asse di sviluppo est-ovest dell'area a Nord di Milano, tra due grandi attrattori urbani quali il Polo universitario di Bovisa e l'ambito di trasformazione Garibaldi-Repubblica. Sotto il profilo dell'accessibilità stradale l'area è totalmente scollegata dalla rete a sud-ovest, in quanto chiusa dalla linea ferroviaria esistente, mentre ad est ed a nord è lambita da un sistema di viabilità primaria (via Bodio/viale Jenner, via Valtellina e via Farini) e secondaria (via Torelli/via Lancetti). Nell'ambito delle attività preliminari della VAS sono state analizzate le principali criticità viabilistiche dell'ambito urbano nord-ovest in cui si colloca l'area. L'impatto causato dalla presenza della vasta area ferroviaria sulla rete viabilistica del settore urbano è considerevole, la distanza fra i due cavalcaferrovia è di circa

due chilometri e riguarda sia le direttrici in senso tangenziale che radiale.

Gli effetti di congestione dovuti all'aggiramento dell'area ferroviaria da parte della rete primaria urbana, circonvallazioni dei Bastioni e filoviaria, si riflettono indirettamente anche su alcuni assi di penetrazione, peraltro non sempre ben connessi al sistema urbano. In particolare, sulla direttrice nord-ovest si innesta il raccordo autostradale dell'Autostrada dei Laghi, che costituisce il terminale principale del sistema autostradale in senso nord-sud (Autostrada dei Laghi A8 ed A9) ed in senso est ovest (A4 Milano Venezia), con i relativi problemi di distribuzione dalla zona Certosa verso i settori centro-orientali di Garibaldi e della Stazione Centrale.

Le maggiori criticità viabilistiche nell'area interessata si verificano quindi in corrispondenza degli scavalchi ferroviari di Bacula e di via Farini e della relativa viabilità di adduzione, quali viale Bodio/piazza Lugano a nord, e via Nono/piazza Cimitero Monumentale a sud, lungo i quali si incanalano i flussi di aggiramento dell'area ferroviaria. Un ulteriore elemento di criticità è costituito dall'imperfetto innesto sulla viabilità urbana di viale Enrico Fermi, che porta ad aggravare il carico veicolare sull'asse di via Farini/via Valtellina e sul relativo scavalco ferroviario.

Grazie all'elevato livello di accessibilità determinato dalla presenza del Passante Ferroviario e della Metropolitana, alla posizione strategica fondamentale per lo sviluppo del settore nord-ovest di Milano, ed alle dimensioni dell'area stessa, la riqualificazione dello Scalo Farini si propone quale vitale intervento nell'ambito della ricostituzione di un tessuto metropolitano che, salvo rari episodi, appare oggi troppo fragile.

Un primo step all'interno del percorso che ci porterà a definire le linee guida di sviluppo del progetto si è rivolto alla ricerca di progetti e proposte relative al riuso o alla nuova pianificazione dell'area.



### 3.3.2 I Progetti per lo scalo Farini

La fase di analisi dei progetti relativi all'area dello Scalo Farini si è concentrata principalmente sul concorso indetto nel 1991 dal Comune di Milano per l'area Garibaldi-Repubblica. Tale concorso, avente come obiettivo la definizione e la creazione di un polo finanziario-amministrativo, ha offerto la possibilità a progettisti già esperti di interpretare, in termini architettonici, il potenziale ruolo di quest'area da tempo abbandonata e degradata.

E' interessante notare il fatto che all'interno dei numerosi progetti presentati al concorso, sessantatré per la precisione, soltanto otto inseriscono all'interno del loro masterplan la ridefinizione dell'area dello Scalo Farini, trattandolo per altro nella maggior parte dei casi a verde urbano.

L'analisi dei nuovi assi stradali proposti da ognuna delle proposte progettuali assume un ruolo interessante ai fini del progetto, in quanto l'area in oggetto non viene considerata come zona a sé stante delimitata unicamente da una cortina edilizia consolidata, ma come parte integrante della città in grado di influenzare fortemente il sistema viabilistico dei trasporti, quantomeno nella zona nord di Milano.

L'area dello Scalo presenta inoltre una complessità non indifferente dal punto di vista del rapporto con l'edificato circostante in quanto si attesta in corrispondenza del tracciato ferroviario radiale, il cui disegno ad anello ha avuto notevoli ripercussioni sull'espansione della città alterandone la simmetria in tutto il quadrante settentrionale. Oltre ai progetti relativi al Concorso del 1991, l'attenzione si è rivolta al progetto di De Finetti del 1943/51, non tanto per quanto riguarda le considerazioni espresse sull'area dello Scalo in sé, quanto invece riguardo alla volontà di sottolineare l'importanza di una "maglia" forte, storica, in grado di caratterizzare e determinare l'orientamento del tessuto urbano di una parte di città.

Una citazione merita anche il progetto di Maurizio Zucca. L'idea dell'architetto è quella di trasformare l'area in un grande bacino balneabile; il suo progetto, a differenza di



altri, non è però in grado di fornire un esempio sul come “fare città”.

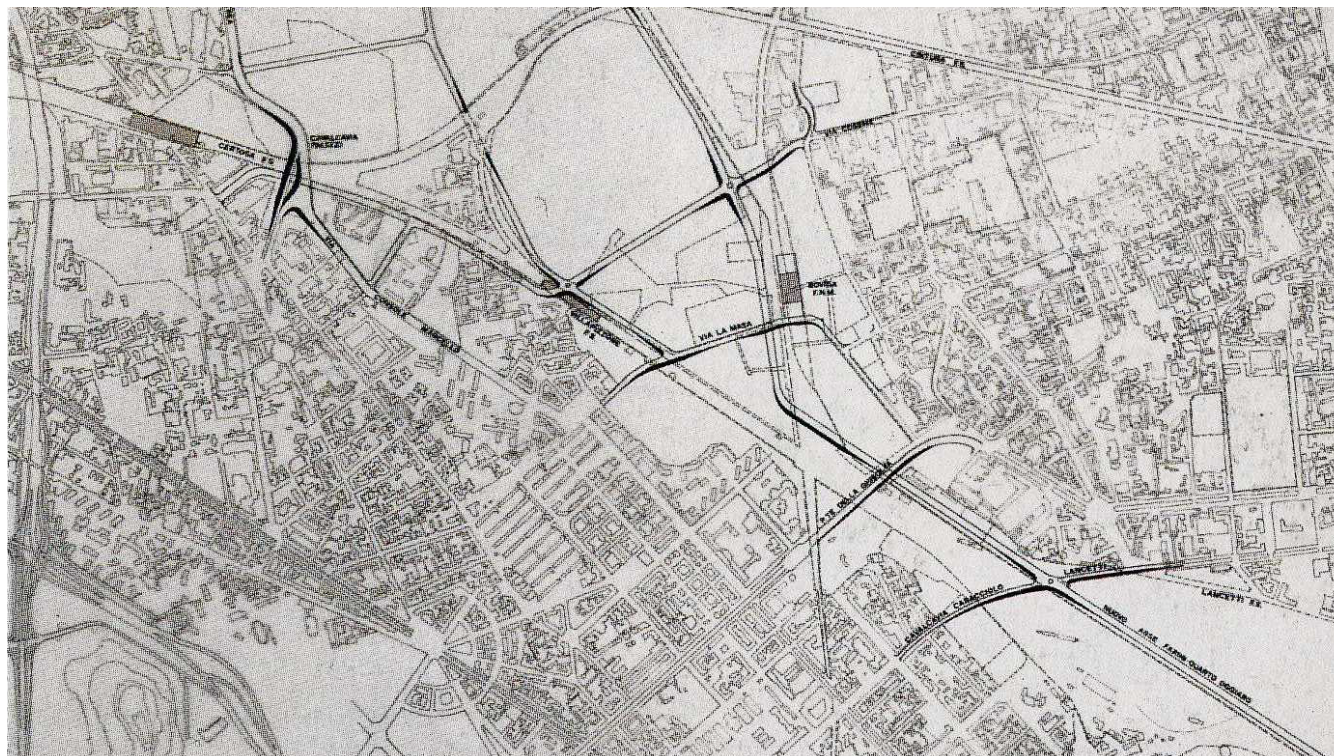
Giuseppe De Finetti 1943-1951

Il piano di De Finetti si inserisce in una visione più ampia di Milano. Per quanto riguarda l'area dello Scalo Farini, la proposta è quella di “riportarlo a nuova forma e potenzialità”. La ridefinizione dello scalo infatti non comprende un cambiamento di destinazione funzionale, bensì un cambiamento di forma. Lo scalo viene ridisegnato sul retro del Cimitero Monumentale ma, a differenza del piano previsto dal Comune di Milano, risulta separato da un “grandissimo e caratteristico piazzale”, punto di arrivo del viadotto anulare (previsto anch'esso dal piano di De Finetti) adibito allo scorrimento veloce del traffico in superficie; tale viadotto inoltre si inserisce, attraversandola, all'interno di una maglia fondata sulla nuova spina orientata nord-ovest del Sempione ed avente come scopo quello di unire il nocciolo della città vecchia con le aree limitrofe della zona nord di Milano.

Riqualificazione Bovisa 1988

Il progetto per l'area di Bovisa nasce dalla volontà di riprogettare la viabilità interrotta dall'odierna rete ferroviaria che dalla stazione di Garibaldi porta alla stazione di Bovisa creando all'interno dell'area dello Scalo Farini un nuovo asse stradale sopraelevato. Questo asse è chiamato “Farini-Quarto Oggiaro” e vede il suo inizio in via Valtellina, che è stata prolungata e resa parallela a via Carlo Farini, per finire in corrispondenza di Bovisa.

Il progetto prevede inoltre il raccordo tra il nuovo asse ed il cavalcavia Bacula e la realizzazione di una nuova strada sopraelevata tra via Caracciolo e via Lancetti, raccordata anch'essa con il nuovo asse parallelo alla rete ferroviaria. In questo modo si completa l'ipotesi di sistemazione viabilistica dell'area. La zona di risulta che si viene a creare nell'area dismessa dei binari dello scalo viene ripensata come un nuovo parco urbano che, in una delle ipotesi, sembra voler assumere l'orientamento del Cimitero Monumentale a causa del disegno dei propri viali interni.



23



24

fig. 23 Progetto di riqualificazione dell'area di Bovisa, 1988  
fig. 24 Riqualificazione Bovisa, schema

Emilio Battisti 1991

Il progetto propone la creazione di un parco urbano all'interno dell'intera area Scalo Farini, un orto botanico per la precisione con l'intenzione di conservare l'attuale deposito scalo merci della dogana.

La proposta di un parco unico è possibile grazie all'interramento dei binari nel tratto compreso tra la stazione di Garibaldi ed il nuovo asse creato dal prolungamento di via Fratelli Induno fino a via Lancetti. In corrispondenza e parallelamente a questo nuovo asse è prevista la creazione di un altro parco, volto a ritrovare la memoria ormai persa di Villa Simonetta riassumendone l'orientamento.

Altri interventi infrastrutturali per migliorare l'ambito viabilistico riguardano la creazione di un cavalcavia che collega via Caracciolo con via privata Cantoni-Piazza Nigra. E' prevista inoltre la riqualificazione di via dell'Aprica ed il declassamento di via Lancetti.

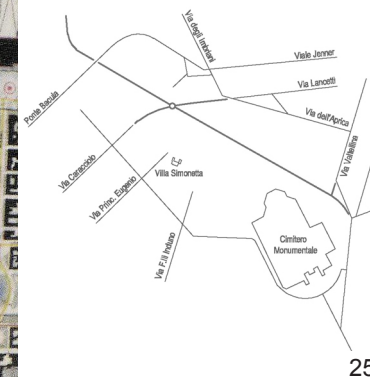


fig. 25 Emilio Battisti, 1991  
fig. 26 Schema.

26

Gaetano Lisciandra 1991

Dal progetto emerge in modo deciso l'importanza attribuita all'asse del Cimitero Monumentale e la creazione di un nuovo nodo stradale in cui confluiscono il nuovo asse del Monumentale, esclusivamente pedonale, il prolungamento di via Principe Eugenio, il prolungamento di via dell'Aprica, che piega verso ovest, via Lancetti, via Luigi Torelli e una nuova strada parallela alla linea ferroviaria in direzione Bovisa. Inoltre è previsto il prolungamento di via Luigi Nono fino al cavalcavia Bacula, la creazione del senso unico di via Farini verso Piazzale Maciachini e di via Montello verso via Legnano. L'area dello scalo è risolta con la previsione di un parco fondato su un viale alberato perpendicolare all'asse del Monumentale.

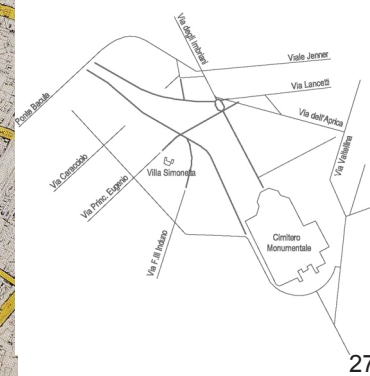
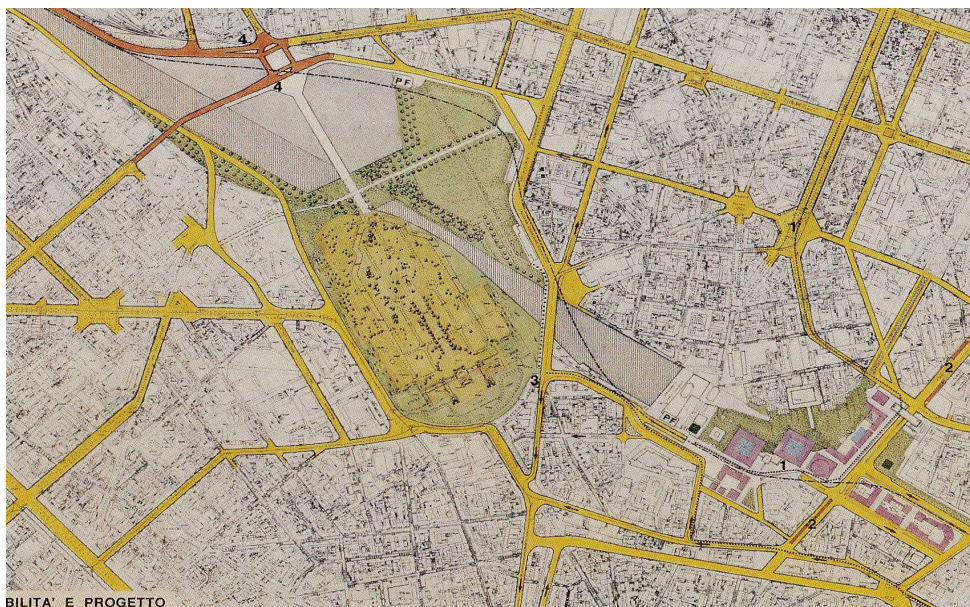


fig. 27 Gaetano Lisciandra, 1991  
fig. 28 Schema.

28

## Salvatore Bisogni 1991

Il progetto prevede all'interno dell'area la creazione di un parco di forma triangolare e delimitato da una serie di nuovi edifici in linea lungo via dell'Aprica. Viene creato un nuovo asse stradale parallelo ai binari. Quest'asse detto "Farini-Quarto Oggiaro" assume un grande valore infrastrutturale e presenta una sede stradale simile a quella di viale Jenner: a doppia corsia per senso di marcia con uno spartitraffico. Dal punto di vista viabilistico si ha la creazione di un cavalcavia ottenuto prolungando via Caracciolo fino a via privata Cantoni-Piazza Nigra e di un secondo ottenuto prolungando via F.lli Induno fino al nuovo asse Farini-Quarto Oggiaro. Il parco presenta al suo centro un percorso elicoidale nel quale sfociano i viali che servono gli edifici circostanti.

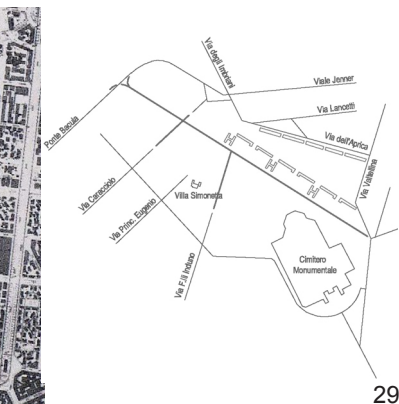


fig. 29 Salvatore Bisogni, 1991  
fig. 30 Schema.

30

## Sergio Crotti 1991

Questo piano prevede la creazione di un forte asse stradale avente come inizio l'incrocio tra via Farini e via Valtellina in direzione Pero. Tale percorso "taglia" in due il parco a schema radiale e prende come orientamento l'asse del Cimitero Monumentale. La viabilità è risolta mediante la creazione di una nuova strada ottenuta prolungando via Luigi Nono fino al cavalcavia Bacula, non più in quota ma a livello zero. L'area di fronte a Villa Simonetta è trattata allo stesso modo del parco, ovvero con un disegno radiale dei giardini. Nuovi edifici a corte aperti su un lato e chiusi internamente sono previsti su via Lancetti e via Valtellina.

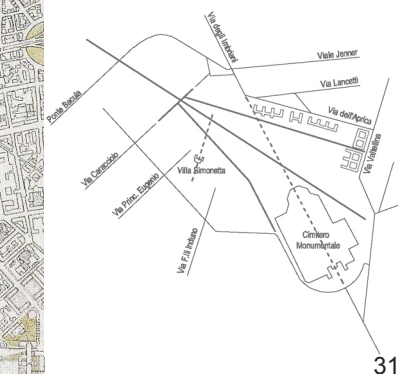


fig. 31 Sergio Crotti, 1991  
fig. 32 Schema.

32

Alberto Mioni 1991

Anche in questo progetto è prevista la creazione di un parco all'interno dell'area di Scalo Farini. Esso è caratterizzato dalla presenza di alcuni viali principali che conducono in un'area centrale al parco e che partono da via dell'Aprica e da Via Valtellina. Il piano prevede inoltre una nuova strada che costeggia il ponte Farini e che si inserisce nel parco parallelamente ai binari. L'ingresso del Cimitero Monumentale ne segna l'inizio, mentre l'imbocco di via Lancetti la fine. Via Caracciolo viene prolungata anche in questo progetto fino a via Lancetti per migliorare la viabilità dell'area.



fig. 33 Alberto Mioni, 1991  
fig. 34 Schema.

34

Carlo Moretti 1991

L'area di progetto è tagliata da un nuovo asse impostato sul Monumentale e da una struttura viabilistica sopraelevata ad alto scorrimento realizzata sopra il sedime esistente della rete ferroviaria collegata alla rete urbana in corrispondenza di viale Monte Ceneri da un lato e di via Restelli dall'altro. Il parco presenta in modo deciso l'asse del Cimitero Monumentale collegando il retro del cimitero con l'inizio di via Lancetti.

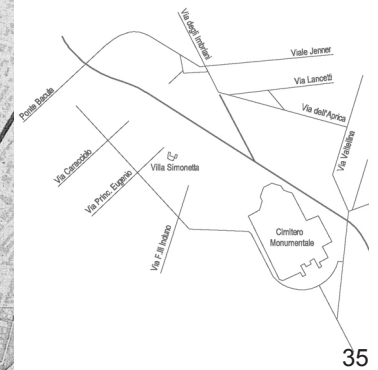
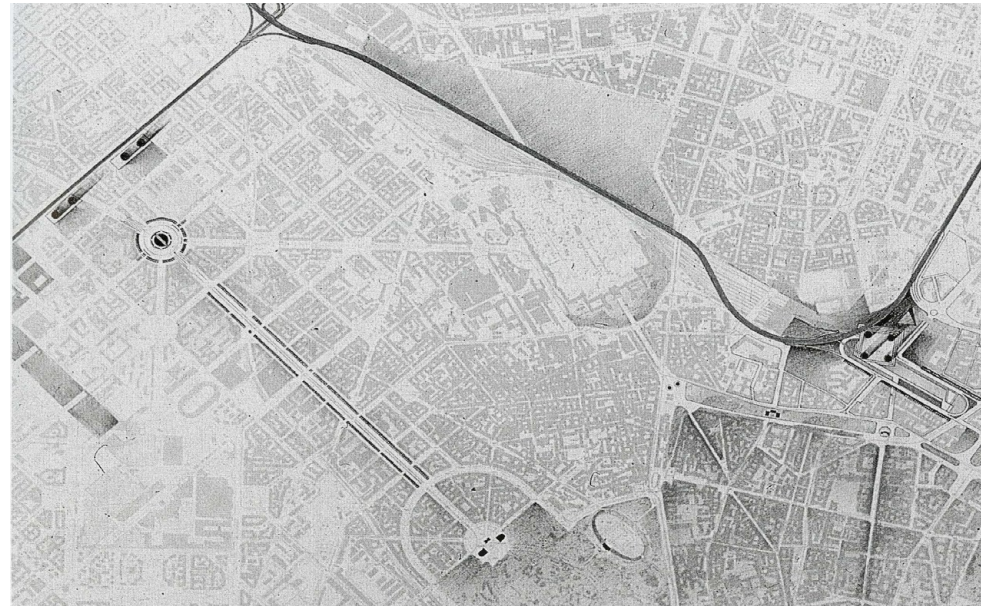


fig. 35 Carlo Moretti, 1991  
fig. 36 Schema.

36

Cesare Macchi Cassia 1991

Il progetto propone l'area dello Scalo Farini attraversata in senso longitudinale da un nuovo asse stradale. Esso si pone quale elemento separatore tra l'area nord e quella sud. La prima è adibita a parco e caratterizzata da percorsi allineati col Cimitero Monumentale e con il prolungamento di via Bernina. La seconda non è interessata dal progetto in quanto sede del tracciato ferroviario. E' inoltre previsto il prolungamento di via Caracciolo fino a Piazza Nigra.

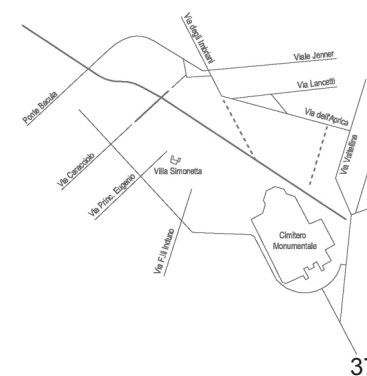
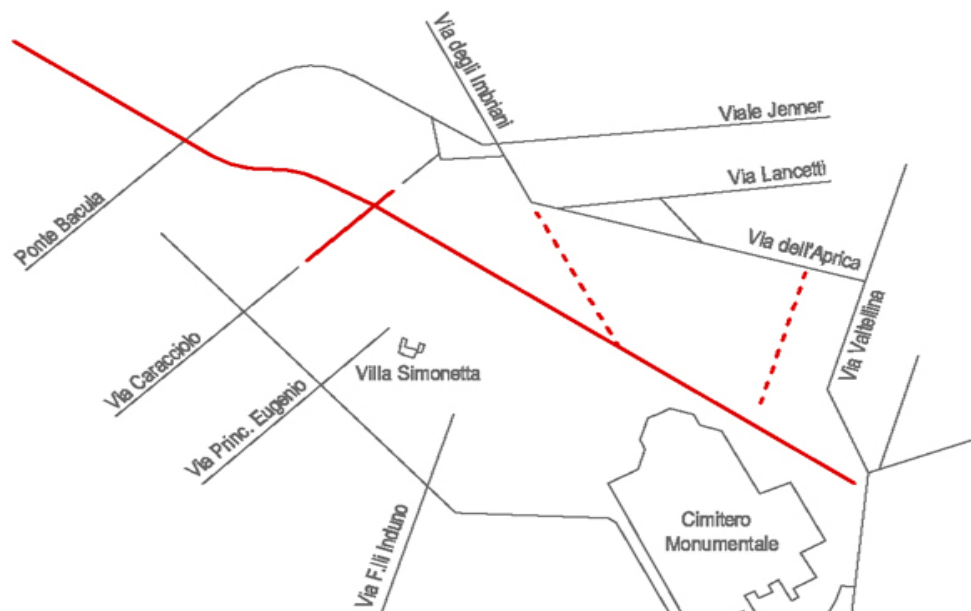


fig. 37 Cesare Macchi Cassia, 1991

fig.38 Schema.

38

Daniel Mateus 2000

Il progetto prevede la realizzazione di edifici residenziali, di un centro culturale e di spazi adibiti al terziario. Dal punto di vista planimetrico, il progetto si fonda sull'intersezione di due maglie principali, una parallela a Corso Sempione e l'altra a via Carlo Farini. La prima viene utilizzata come base per la realizzazione del centro culturale, della piazza, sopraelevata rispetto alla rete ferroviaria, e del sistema viabilistico di collegamento, anch'esso sopraelevato per unire le due parti dell'area divise dai binari dello scalo in corrispondenza di via Caracciolo e via Principe Eugenio. Le residenze, edifici a corte attraversate da un grande asse stradale ed "aperte" verso il Cimitero Monumentale, sono invece orientate secondo la maglia parallela a via Farini.

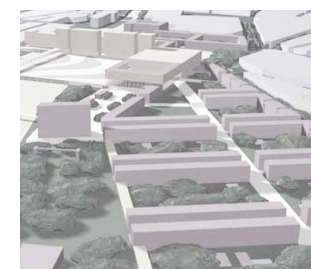
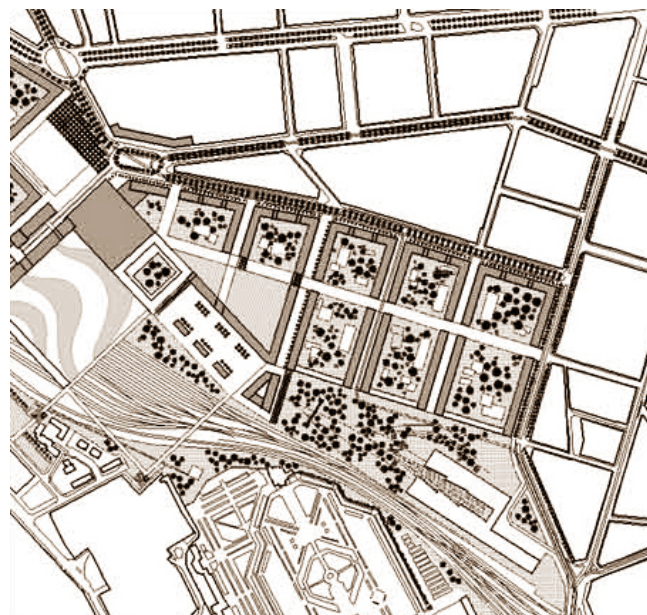


fig. 39 Daniel Mateus, 2000

fig.40-41 Schizzi di progetto e render

fig. 42 Schema

40

42

41

39

Maurizio Zucca 2004

Il progetto propone la realizzazione di un centro balneare in corrispondenza del sedime ferroviario, adibendo il perimetro dell'area a spiaggia, prati e boschi. E' inoltre prevista la realizzazione di una collina di ca. 20m, che andrebbe a costituire un punto panoramico sulla città. L'architetto scrive riguardo al proprio progetto: "A Milano lo scalo Farini è da tempo dismesso, tutta l'area verrà presto trasformata, i pochi binari che rimarranno per giungere alla stazione Garibaldi potranno essere inter-rati. Il grande spazio libero che ne deriva (circa 500.000 mq) sembra fatto apposta per accogliere "il mare a Milano", un bacino d'acqua che diventerebbe un "rifugio balneare" prossimo al centro della città. In quest'area sono previsti circa 400.000 mq di parco. Con la sua acqua balneabile il mare a scalo Farini potrebbe occupare circa 200.000mq. Nel disegno il bacino si estende su di una lunghezza pari a 1300 metri con una larghezza che raggiunge i 200 metri. il perimetro è contornato da spiagge, prati, e boschi. Nei restanti 20 ettari di superficie destinata a parco potrebbe sorgere una collinetta, abbastanza alta da fornire un punto di vista panoramico sulla città. La collina, contenendo al suo interno servizi al parco, potrebbe essere alta 20 metri, sormontata ancora da una torre belvedere alta 10 metri. In questo rifugio urbano ad alta accessibilità (grazie a metro e treno), lungo le dolci pendenze dei rilievi declinanti verso l'acqua, vi saranno spazi piacevoli in cui stare e ampie spiagge per la balneazione". Questa è l'intenzione progettuale di Maurizio Zucca rispetto alla quale le domande più frequenti riguardano la fattibilità, il costo ma soprattutto le perplessità su quali siano state le riflessioni sulla città che avrebbero portato l'architetto a produrre un progetto del genere. Quali sono le relazioni tra la città, quella parte di città, il suo tessuto urbano, le sue caratteristiche, la sua storia, e il progetto pensato da Zucca.

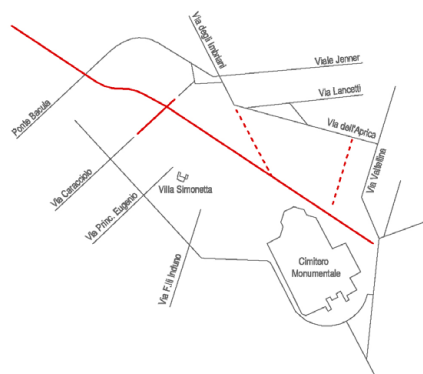


fig. 42 Maurizio Zucca, 2004. Il mare a Milano.



## 3.3.3 Analisi schematica dei tracciati

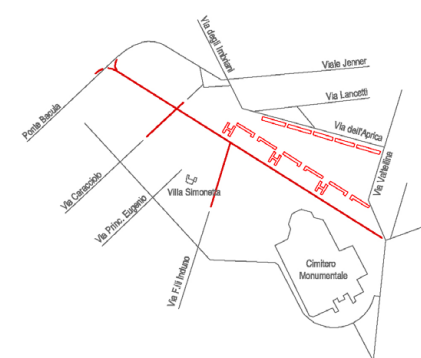
Sono stati selezionati nove tra i progetti analizzati. Ognuno di essi è stato semplificato mediante uno schema in cui si evidenziano i nuovi tracciati proposti all'interno della maglia preesistente e gli edifici di progetto. Da questa analisi emerge l'importanza dell'area come nodo viabilistico nella zona nord di Milano, spesso protagonista di episodi di congestione del traffico in corrispondenza del cavalcavia Bacula, di viale Jenner e del ponte Carlo Farini. Ogni progetto assume i propri tracciati sia per la loro natura viabilistica e infrastrutturale sia come assi lungo i quali fondare il progetto. Il prolungamento di via Caracciolo assume una doppia valenza: a livello infrastrutturale si presenta come alternativa viabilistica al cavalcavia Bacula portando però il flusso veicolare nei pressi di piazza Nigra, già congestionata dal traffico di viale Jenner; a livello urbano invece rispetta l'espansione e l'identità che l'asse di Corso Sempione ha generato nell'area nord di Milano. Questa soluzione è adottata da Macchi Cassia (1), Battisti (2), Bisogni (3) e Crotti (4). Un'alternativa al prolungamento di via Caracciolo è il tracciato che unisce la stessa via Caracciolo con via Lancetti. A livello viabilistico tale soluzione sembra essere più efficace in quanto tende a deviare il flusso veicolare su via Lancetti, oggi meno trafficata di viale Jenner ed avente una sede stradale simile; questa soluzione, proposta nei progetti di Bovisa (5) e Mioni (6), contraddice però lo schema ortogonale consolidato del tessuto preesistente. Per quanto riguarda il prolungamento di via Principe Eugenio, questa alternativa tiene conto sia dell'aspetto viabilistico in quanto si collega con via Lancetti, che del tessuto ortogonale originato dall'asse Sempione. Tracciato proposto da Lisciandra (7) e Mateus (8). Il prolungamento di via Induno, adottato da Battisti (2), Bisogni (3) e Lisciandra (7), costituisce una discreta soluzione sotto l'aspetto infrastrutturale ma appare forse non conforme al disegno urbano in quanto lo stesso asse di via Induno risulta essere in contrasto con la regola di strade perpendicolari. L'asse del Cimit-



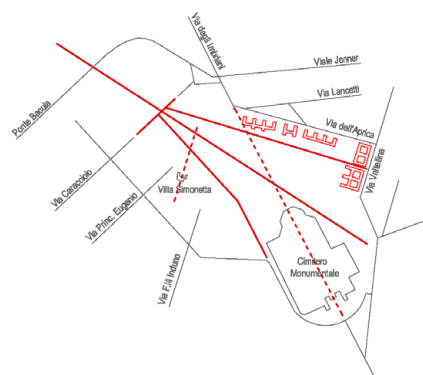
1. Cesare Macchi Cassia, 1991.



2. Emilio Battisti, 1991.



3. Salvatore Bisogni, 1991.



4. Sergio Crotti, 1991.



5. Riqualificazione area Bovisa, 1988.



6. Alberto Mioni, 1991.



7. Gaetano Lisciandra, 1991.



8. Carlo Moretti, 1991.



9. Daniel Mateus, 2000.

ero Monumentale, nonostante non sia mai stato adottato come direttrice per l'espansione di Milano, risulta comunque avere una forte valenza all'interno dell'area dello Scalo Farini. Per questo motivo Macchi Cassia (1), Crotti (4), Lisciandra (7) e Moretti (8) hanno adottato tale asse come "segno" caratteristico del progetto al fine di completare l'antica previsione di connessione tra Porta Nuova ed il nord di Milano attraverso il prolungamento di via degli Imbriani. Segno distintivo di molti progetti sembra essere il tracciato di collegamento in quota o a terra tra il ponte di Carlo Farini e l'area di Bovisa-Quarto Oggiaro che taglia in modo longitudinale l'intera area dello Scalo riprendendo il sedime dei binari. La scelta di dividere l'area in due parti si espone alla critica di un'ennesima frammentazione del suolo in un'area già inserita in un contesto caratterizzato dalla presenza di diversi tessuti orientati in modo differente. Questa soluzione è adottata da Macchi Cassia (1), Bisogni (3), Crotti (4), Progetto Bovisa (5), Mioni (6) e Moretti (8). Ogni progetto assume il collegamento Farini-Quarto Oggiaro in modo più o meno rilevante, sia esso pedonale o carrabile. Un altro tema comune a tutti i progetti (salvo quello di Battisti (2)) riguarda il potenziamento di via dell'Aprica tra l'inizio di via Lancetti e via Valtellina rendendola un'importante strada perimetrale all'area. La creazione di un nuovo svincolo stradale in corrispondenza dell'intersezione tra via dell'Aprica, via Torelli, via Lancetti ed il prolungamento dell'asse del Monumentale e di via Principe Eugenio è una caratteristica presente all'interno del progetto di Lisciandra (7) ed in maniera minore in quello di Mioni (6). L'obiettivo è quello di alleggerire il traffico congestionato della circonvallazione distribuendolo su più direttrici. Il prolungamento di via Luigi IX, parallela al Cimitero Monumentale, previsto all'interno dei progetti di Crotti (4) e Lisciandra (7), permette di deviare il flusso viabilistico proveniente dal centro città, ma allo stesso tempo assume un valore poco urbano in quanto nega la maglia preesistente insinuandosi all'interno dell'area senza un preciso orientamento.

L'area dello Scalo Farini è stata individuata come un importante punto di interesse all'interno dell'intervento di ricostruzione del tessuto urbano di Milano. Grazie all'elevato livello di accessibilità determinato dalla presenza del Passante Ferroviario e della Metropolitana, alla posizione strategica fondamentale per lo sviluppo del settore nord-ovest di Milano, e alle dimensioni dell'area stessa, la riqualificazione dello Scalo Farini si pone quale vitale intervento nell'ambito del risanamento di una struttura urbana che, salvo rari episodi, appare oggi troppo fragile. All'interno del percorso che ci porterà a definire le linee guida per lo sviluppo del progetto, si inserisce la ricerca di progetti e proposte relative al riuso o alla nuova pianificazione dell'area. La fase di analisi dei progetti relativi all'area dello Scalo Farini si è focalizzata principalmente sul concorso indetto nel 1991 dal Comune di Milano per l'area Garibaldi-Repubblica. Tale concorso, avente come obiettivo la definizione e la creazione di un polo finanziario-amministrativo, ha offerto la possibilità a progettisti già esperti di interpretare, in termini architettonici, il potenziale ruolo di quest'area da tempo abbandonata e degradata. È interessante notare il fatto che dei sessantatre progetti presentati al concorso, soltanto otto inseriscono all'interno del loro masterplan la ridefinizione dell'area dello Scalo Farini, trattandolo per altro nella maggior parte dei casi a verde urbano. L'analisi dei nuovi assi stradali proposti assume un ruolo significativo ai fini del progetto, in quanto l'area non viene considerata come zona a sé stante delimitata unicamente da una cortina edilizia consolidata, ma come parte integrante della città in grado di influenzare fortemente il sistema viabilistico dei trasporti, quantomeno nella zona nord di Milano. L'area dello Scalo presenta inoltre una complessità non indifferente dal punto di vista del rapporto con l'edificato circostante in quanto si attesta in corrispondenza del tracciato ferroviario radiale, il cui disegno ad anello ha avuto notevoli ripercussioni sull'espansione della città alterandone la simmetria in tutto il quadrante settentrionale. In-

teressante è notare in che modo i diversi progetti si propongono di recuperare i diversi allineamenti e tracciati. Oltre ai progetti relativi al Concorso del 1991, l'attenzione si è rivolta al progetto di De Finetti del 1943/51, non tanto per quanto riguarda le considerazioni espresse sull'area dello scalo in sé, quanto invece riguardo alla volontà di sottolineare l'emergenza di una "maglia" forte, storica, in grado di caratterizzare in modo significativo una parte di città. Una citazione merita anche il progetto di Maurizio Zucca portatore dell'idea di realizzare un grande bacino balneabile all'interno dell'area; questo non è in grado però di fornire un esempio sul come "fare città".

Ognuno dei progetti è stato semplificato mediante uno schema in cui si evidenziano i nuovi tracciati che si inseriscono all'interno della maglia preesistente e gli edifici di progetto. In seguito all'analisi dell'area, è emerso chiaramente come questa risulti essere un importante nodo viabilistico nella zona nord di Milano spesso protagonista di episodi di congestione del traffico in corrispondenza del cavalcavia Bacula, di via Jenner e del ponte Carlo Farini; proprio per questo motivo, ogni progetto assume i propri tracciati sia per la loro natura viabilistica e infrastrutturale sia come assi lungo i quali fondare il progetto.

### 3.4 VIABILITA'

#### 3.4.1 Infrastrutture in fase di progetto

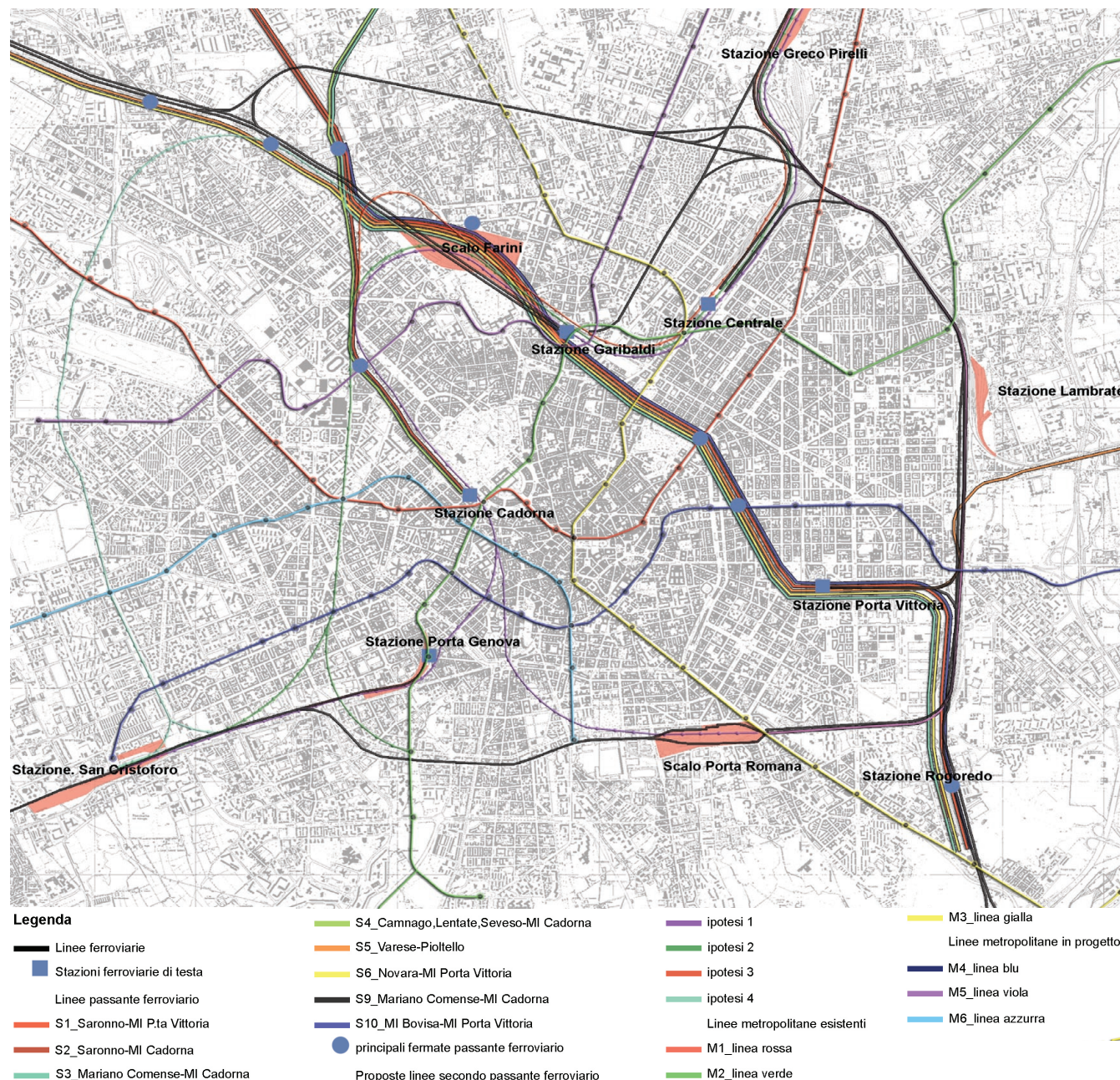
Le principali infrastrutture in fase di progetto riguardano il trasporto pubblico su ferro. L'obiettivo è quello di dotare la città e le nuove aree di trasformazione di un sistema infrastrutturale capillare ed efficiente che possa costituire un'alternativa al trasporto privato su gomma, principale causa di congestionamento delle strade urbane.

Il sistema infrastrutturale su ferro esistente è composto dalle linee ferroviarie di livello nazionale, regionale e provinciale gestite da FS e LeNord, e dalle tre linee metropolitane cittadine. Le nuove proposte riguardano una seconda linea di passante ferroviario, di cui è ancora in corso la definizione del percorso; e il progetto di tre nuove linee della metropolitana.

Esistono quattro proposte per il percorso del secondo passante ferroviario, tre delle quali si sviluppano lungo una linea comune ed una che, percorrendo la circinvallazione esterna ad ovest del centro storico, si addentra in un'area a tutt'oggi non interessata da alcun servizio di tale efficienza.

Nella prima proposta si ipotizza un collegamento che parte dalla stazione di Milano Greco Pirelli, attraversa Milano Centrale, Milano Porta Garibaldi e raggiunge la stazione di Milano Cadorna; a partire da quest'ultima si può notare una diramazione della linea che corrisponde ad una doppia ipotesi: da una parte si dirige verso Milano Rogoredo e dall'altra raggiunge la stazione di Milano San Cristoforo, area a sud – ovest della città. Il percorso, pertanto, attraversa il centro cittadino e raggiunge le due stazioni principali dell'area sud. E' importante notare che tra la stazione di Milano Porta Garibaldi e quella di Milano Centrale è stato ipotizzato un sotterraneo che resterebbe indipendente dal tracciato del primo passante e che dovrebbe prevedere un riutilizzo di alcuni binari dismessi presso la Stazione Centrale.

Nella seconda proposta si ipotizza un collegamento che parte dalla stazione di Milano Greco Pirelli, attraversa



Milano Centrale, Milano Porta Garibaldi passando vicino alla stazione delle ferrovie nord di Milano Domodossola – Fiera dove, tuttavia, non è prevista nessuna fermata. Proseguendo il percorso si dirama dirigendosi verso due punti fondamentali del sud – ovest della città: da un lato Milano San Cristoforo e dall'altro la stazione di Romolo. Il percorso, pertanto, attraversa il centro cittadino e, come già visto, si dirige verso la zona a sud ovest di Milano, oggi giorno non ancora interessata da un servizio efficiente di questo tipo. Anche in questa proposta di progetto si ipotizza un collegamento diretto tra la due stazioni principali milanesi di Milano Porta Garibaldi e Milano Centrale tramite il collegamento sotterraneo citato in precedenza relativamente alla prima proposta. Nella terza proposta si ipotizza un collegamento che parte dalla stazione di Milano Greco Pirelli, attraversa Milano Centrale, Milano Porta Garibaldi passando per la stazione di Milano Lancetti, già fermata del primo passante ferroviario, e terminando il suo percorso presso la stazione di Milano Cadorna. Il percorso così ipotizzato comporta un collegamento tra tre punti nodali della città e raggiunge il centro dove culmina la sua corsa. Anche in questa proposta di progetto si ipotizza un collegamento diretto tra la due stazioni principali milanesi di Milano Porta Garibaldi e Milano Centrale tramite il collegamento sotterraneo citato in precedenza relativamente alla prima proposta. Nella quarta proposta si ipotizza un collegamento che parte da una stazione ipotizzata in corrispondenza dello Scalo Farini che oggi giorno non è ancora esistente e prosegue verso la stazione di Milano Villapizzone. Da quest'ultima si prevede un percorso che punta a servire la zona ovest di Milano dove non ci sono servizi veloci ed efficienti, e che ripercorre il percorso dei binari che anticamente circondavano la cerchia dei bastioni. La fermata capolinea è prevista presso la stazione di Milano San Cristoforo dove si ipotizza anche di realizzare un ulteriore collegamento con il tracciato ferroviario della linea Milano San Cristoforo – Seregno. Si può notare che la stazione di Milano San Cristoforo è un punto fondamentale per i progetti del nuovo passante ferroviario in quanto da qui si riuscirebbe a creare un

collegamento realmente efficiente tra tutti i poli della città e, soprattutto, permetterebbe un servizio più uniforme che tocchi anche aree oggi giorno prive di un servizio oltre alle linee di superficie.

I progetti di nuove linee della metropolitana sono tre, due delle quali sono già in via di realizzazione, mentre la terza linea è ancora in fase di valutazione e di progetto.

#### Linea M4 (linea blu)

La partenza è prevista presso la stazione di San Cristoforo / Milano Lorenteggio ed il corrispettivo capolinea è ipotizzato nei pressi di Piazza Vetra, presso il Parco delle Basiliche. Si tratta di un'infrastruttura che ha come obiettivo quello di collegare l'area sud-ovest di Milano con il centro cittadino di Porta Ticinese.

Negli anni successivi, tuttavia, sono previsti due interventi per prolungare il tragitto in due direzioni:

- la prima ipotesi prevede due prolungamenti verso est il primo, già progettato, in direzione dell'aeroporto di Linate il secondo, non ancora definito nel dettaglio, che prevede di raggiungere Via Forlanini e Pioltello;

- la seconda ipotesi prevede un prolungamento verso ovest, un collegamento, in via di progetto, verso il comune di Trezzano S.N. con fermate intermedie che ripercorrono l'asse ideale delle vecchie stazioni della vigevanese.

Il percorso della M4 coinciderà parzialmente, da S. Ambrogio, lungo via De Amicis, via Molino delle Armi, via Santa Sofia, con quella che un tempo era la cerchia dei Navigli. Ad agosto 2008 sono partiti gli scavi per le indagini archeologiche (per la stesura del progetto esecutivo) su alcune vie della cerchia dei Navigli, in piazza San Babila e Largo Augusto. I cantieri per la realizzazione dell'infrastruttura dovrebbero essere aperti o alla fine del 2009 o all'inizio 2010 e dovrebbero terminare nel 2014.

#### Linea M5 (linea fucsia)

Il primo tratto, già progettato ed in via di realizzazione, prevede la realizzazione, entro febbraio 2011, di un collegamento tra Via Bignami e Viale Zara presso la già esistente fermata della linea gialla. E' in programma

anche un altro tratto che da viale Zara conduce a Milano Porta Garibaldi FS, dovrebbe essere completato per aprile 2012. E' in fase di vaglio il tratto extraurbano tra Bignami e Monza. Questa metropolitana permette di servire un tracciato che oggi è sprovvisto di un collegamento veloce quale l'area dell'università Bicocca. E' stato progettato un ulteriore prolungamento verso ovest a partire da Garibaldi, verso lo Stadio Meazza/San Siro (e in seguito verso Settimo Milanese), con inizio presunto dei lavori nel corso del 2009 e termine dei lavori nel 2015. Questo tratto servirebbe direttamente l'area destinata ai grattacieli di City Life.

#### Linea M6

Nasce dalla necessità di permettere una maggiore frequenza dei treni diretti all'area della nuova fiera e dell'Expo e dovrebbe originarsi dallo sdoppiamento della linea rossa milanese ed avrà i capilinea a ovest a Bisceglie ed a sud-est in corrispondenza della zona di Via Ripamonti. La linea M1, così, non si biforcherà più a Pagano, come accade oggi giorno, ma procederà unicamente in direzione di Rho-Fiera / Pero. Le prime dieci fermate, delle quindici totali previste, sono quelle già esistenti, da Bisceglie a Pagano. Quindi il tracciato della linea M6 proseguirà verso il parco Sempione per poi tornare a Cadorna, passare da Missori (scambio con la M3), proseguire verso via Santa Sofia (scambio con la M4), per concludere il suo percorso in via Castelbarco (zona Bocconi) o via Pompeo Leoni (zona Ripamonti).

## 3.4.2 Studi sullo sviluppo dei flussi di traffico

Sono qui riportati i risultati ritenuti maggiormente esemplificativi per comprendere gli effetti che le modificazioni in progetto nelle aree degli scali ferroviari avranno sui flussi di traffico metropolitani. I dati sono tratti dalle analisi condotte all'interno del documento "Valutazioni trasportistiche" relativo all'accordo di programma, in cui sono elencati i risultati delle simulazioni modellistiche condotte quale supporto alla VAS al fine di valutare gli scenari futuri di riqualificazione delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione. Il documento valuta i risultati di tali simulazioni di traffico sia da un punto di vista generale cittadino, esaminando l'evoluzione degli indicatori viabilistici nei vari scenari modellizzati, sia concentrandosi sugli ambiti relativi ai vari scali.

Gli scenari si riferiscono a due soglie temporali: scenario di riferimento al 2015 senza interventi AdP scali ferroviari, e scenario al 2015 con interventi AdP sugli scali ferroviari. Nello scenario di riferimento sono state ovviamente considerate le infrastrutture e i livelli di servizio di trasporto, pubblico e privato, previste dai vari piani e programmi all'orizzonte temporale 2015. Inoltre per le infrastrutture stradali sono state considerate le opere già previste dalla pianificazione vigente (PRG e PUM) e contenute nel PTO e aggiornato in base alla ricognizione delle opere finanziate e in corso di progettazione aventi direttamente influenza sul contesto.

(Nello scenario di riferimento si è deciso di non considerare il progetto di tunnel Certosa-Garibaldi, né l'ipotesi di prolungamento dello stesso in direzione di viale Forlanini, essendo attualmente tale opera oggetto di un procedimento di valutazione da parte dell'Amministrazione Comunale che dovrà definirne sia la fattibilità sia i tempi di possibile attuazione. Tale scelta è da considerarsi cautelativa avendo verificato che, dal punto di vista degli indicatori complessivi a

livello urbano, la presenza del tunnel comporterebbe un leggero miglioramento delle condizioni di congestione della rete stradale di superficie.)

Riportiamo le tabelle con gli indici generali di congestione e percorrenze suddivisi per tipologia di rete e per classe veicolare, relativi alla rete stradale comunale (ora di punta del mattino), per i due scenari simulati.

## INDICI DI CONGESTIONE

RETE	SCENARIO DI RIFERIMENTO	SCENARIO DI PROGETTO 2015 con	VARIAZIONE %
Primaria	0,673	0,672	- 0,03%
Locale	0,306	0,311	+ 1,48%
Globale	0,542	0,544	+ 0,51%

## PERCORRENZE SULLA RETE URBANA (Km)

CLASSE VEICOLARE	SCENARIO DI RIFERIMENTO 2015	SCENARIO DI PROGETTO 2015 con AdP	VARIAZIONE %
Auto	1.179.242	1.199.062	+ 1,68%
Moto	112.880	114.049	+ 1,04%
Veic. commerciali	150.985	151.164	+ 0,12%
Totale	1.443.107	1.464.275	+ 1,47%

Si può notare come le trasformazioni legate all'AdP scali ferroviari non determinino variazioni apprezzabili dell'indicatore di congestione complessiva della rete stradale di Milano (rapporto flussi/capacità) all'orizzonte temporale del 2015. L'incremento complessivo dello

0,51% è al limite di significatività del modello.

Anche l'incremento delle percorrenze sulla rete stradale di Milano presenta un valore decisamente moderato, stimato complessivamente in un + 1,47%.

Si evidenzia invece come gli incrementi maggiori di congestione, nonostante restino molto contenuti, si registrino in corrispondenza della viabilità locale; ciò indica come il traffico aggiuntivo indotto abbia una rilevanza significativa quasi esclusivamente in corrispondenza degli ambiti di diretta pertinenza alle aree di intervento e sia legato all'accessibilità diretta alle stesse.

### 3.4.3 Analisi delle infrastrutture e dei trasporti

Scalo Farini occupa un'area di circa 700.000 mq di estensione nel settore nord-ovest della città. La presenza di uno spazio ad uso ferroviario, non più funzionale all'esercizio, rappresenta un'occasione di sviluppo e riqualificazione urbana di notevole interesse, data anche dalla posizione strategica dell'area.

L'ambito di trasformazione in questione è collocato infatti in prossimità del centro storico, lungo l'asta di sviluppo est-ovest del Nord Milano, tra due grandi attrattori urbani quali il Polo universitario di Bovisa e l'ambito di trasformazione Garibaldi-Repubblica. L'accessibilità stradale risulta essere scollegata dalla rete sud-ovest in quanto è chiusa dalla rete ferroviaria esistente mentre a est e a nord è lambita sia dal sistema di viabilità primaria costituita da via Jenner, da via Valtellina e da via Farini, sia di viabilità secondaria di via Torelli e via Lancetti.

L'impatto causato dalla presenza della vasta area ferroviaria sulla rete viabilistica del settore urbano è considerevole, la distanza fra i due cavalca-ferrovia è di circa due chilometri e riguarda sia le direttrici in senso tangenziale che radiale. Gli effetti di congestione dovuti all'aggiramento dell'area ferroviaria da parte della rete primaria urbana, circonvallazioni dei Bastioni e filoviaria, si riflettono indirettamente anche su alcuni assi di penetrazione, peraltro non sempre ben connessi al sistema urbano. In particolare, sulla direttrice nord-ovest si innesta il raccordo autostradale dell'Autostrada dei Laghi, che costituisce il terminale principale del sistema autostradale in senso nord-sud (Autostrada dei Laghi A8 ed A9) ed in senso est ovest (A4 Milano Venezia), con i relativi problemi di distribuzione dalla zona Certosa verso i settori centro-orientali di Garibaldi e della Stazione Centrale.

A causa del forzato "bypassare" dello scalo, la viabilità stradale mostra le sue maggiori criticità viabilistiche in corrispondenza degli scavalchi ferroviari: di Bacula e di via Farini, e della relativa viabilità di adduzione: viale Bodio/p.za Lugano a nord, via Nono/p.za Cimitero

Monumentale a sud, lungo i quali si incanalano i flussi di aggiramento dell'area ferroviaria. Ulteriore elemento problematico è l'innesto imperfetto sulla viabilità urbana di viale Enrico Fermi, che porta ad aggravare il carico veicolare sull'asse di via Farini/via Valtellina e sul relativo scavalco.

Lungo questi innesti e assi si vengono così a creare dei "nodi critici" di congestionamento del traffico che, in particolar modo, influiscono su:

1. p.zale Lugano, che corrisponde all'accesso da sud al quartiere Bovisa;
2. imbocco sud dello scavalco ferroviario di via Farini, che raccoglie i flussi provenienti da nord e dalla direttrice di viale Don Sturzo-viale Liberazione;
3. imbocco nord dello scavalco ferroviario di via Farini, dove convergono i flussi provenienti dai tre assi viari di via Farini, via Bassi, via Valtellina;
4. p.zale Maciachini, dove si innesta il traffico proveniente da nord di viale Enrico Fermi.

A livello di trasporto pubblico l'area dello scalo Farini e il suo intorno sono serviti dal passante ferroviario con la fermata di Lancetti; dalla rete urbana tramviaria e filoviaria; dalla stazione ferroviaria di Porta Garibaldi.

#### Ipotesi della viabilità di progetto

Nello scenario di progetto legato all'AdP le variazioni di offerta stradale sono legate principalmente all'ambito dello scalo Farini, per il quale sono state effettuate delle valutazioni preliminari volte a definire l'assetto migliore di riferimento della viabilità di progetto.

A tal fine, sono stati confrontati tre scenari di simulazione con le seguenti ipotesi progettuali:

##### IPOTESI 1

- collegamento sopraelevato Caracciolo-Lancetti, ipotizzato a una corsia per senso di marcia (tranne per il tratto comune alla "diagonale");
- collegamento Strada Interquartiere-viale Ailanti (Viabilità di progetto AdP Bovisa), ipotizzato a due corsie per senso di marcia;

- collegamento "diagonale" viale Ailanti-via Ferrari, ipotizzato a due corsie per senso di marcia (tranne per il tratto comune alla Caracciolo-Lancetti).

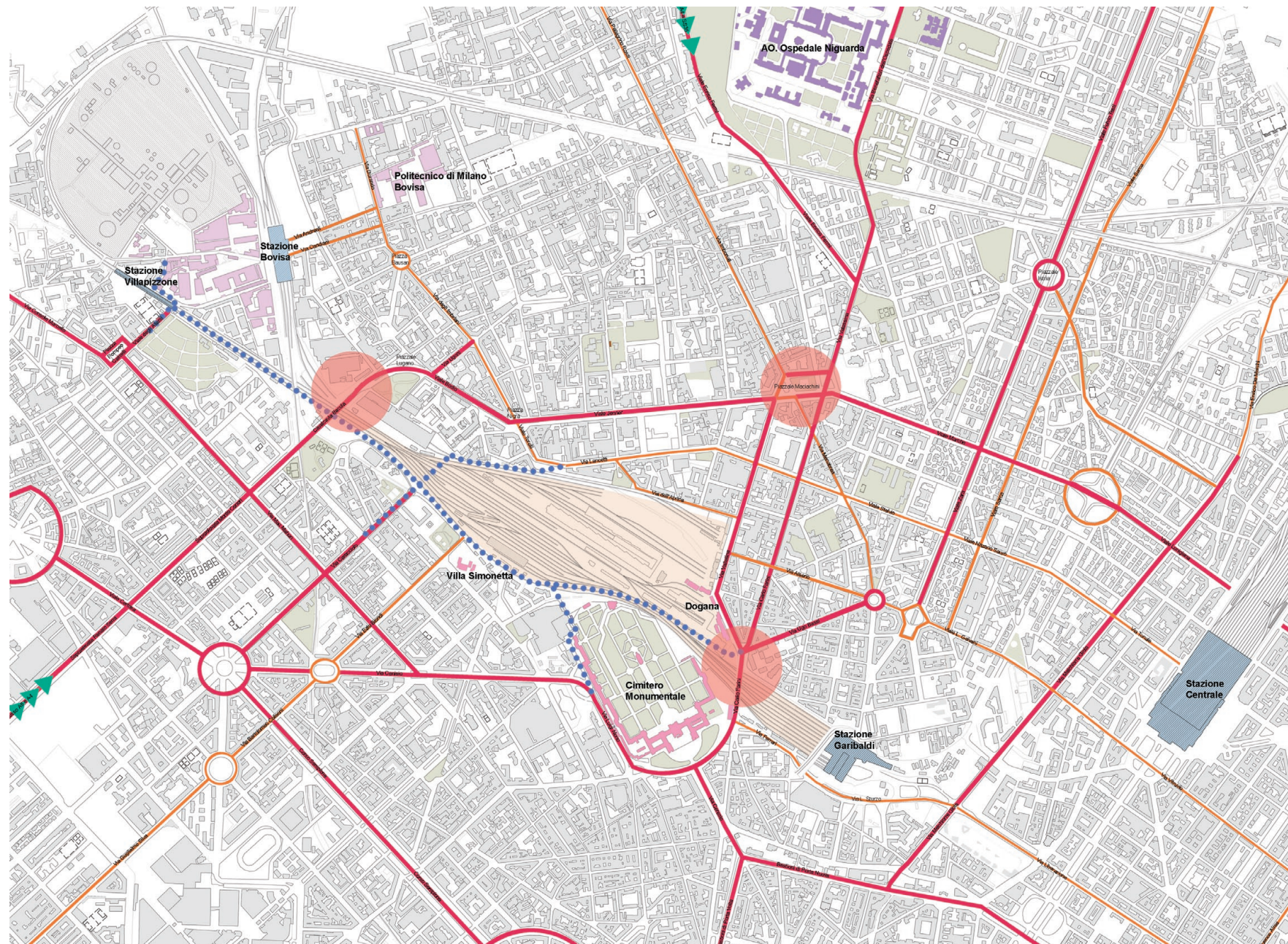
##### IPOTESI 2

- collegamento sopraelevato Caracciolo-Lancetti;
- collegamento Strada Interquartiere-viale Ailanti (Viabilità di progetto AdP Bovisa);
- collegamento "diagonale" viale Ailanti-via Nono/via Valtellina (in questa ipotesi la "diagonale" ha una biforcazione nell'ultimo tratto).

##### IPOTESI 3

- collegamento sopraelevato Caracciolo-Lancetti;
- collegamento Strada Interquartiere-viale Ailanti (Viabilità di progetto AdP Bovisa).

L'analisi preliminare ha indirizzato la scelta verso l'ipotesi 2 sopra descritta, consigliandone una revisione che risolvesse la conflittualità dei flussi nel tratto comune tra il Caracciolo-Lancetti e la "diagonale". Infatti nel tratto comune Caracciolo-Lancetti con la nuova viabilità diagonale si determina un effetto complessivamente positivo sulla rete stradale primaria rivelandosi però un forte attrattore di traffico veicolare locale e non causando un aumento dell'indice di congestione.



**Legenda**

- Sanità
- Università e ricerca
- Edifici storici
- Stazioni ferroviarie
- Cantieri in opera
- Viabilità Primaria
- Viabilità Secondaria
- Viabilità di progetto
- ▶▶▶ Flussi autostradali
- Nodi critici

### 3.4.4 Proposte di progetto sulla viabilità locale

Il piano urbano della mobilità porta alla luce varie problematiche riguardanti la viabilità nel comune di Milano.

Nello specifico la zona del nord Milano presenta una serie di punti critici che è possibile riassumere in:

- direttrice della Varesina: mancanza di continuità;
- direttrice v.le Zara/F.Testi: situazione di congestione per gli elevati volumi di traffico;
- penetrazione del sistema autostradale dal nord di Milano: mancanza di un sistema continuo ed univoco di collegamenti in grado di spartire e smaltire il traffico in entrata.

La strategia dell'amministrazione comunale prevede:

- la costruzione di un itinerario lungo la direttrice Certosa-Garibaldi, adiacente al sedime ferroviario, per ripristinare la continuità urbana della "Varesina";
- il superamento dello scalo Lancetti in direzione nord-sud, al fine di alleggerire il traffico sul cavalcavia Monte Ceneri-Serra, permettendone la demolizione e la riqualifica urbana dell'area.

Il progetto vuole risolvere il problema del superamento dello scalo ferroviario di via Lancetti e del collegamento di raccordo tra Autostrada dei Laghi, piazza Pompeo Castelli, nuova Bovisa e zona Garibaldi.

L'intervento nella sua complessità si pone come obiettivi:

- il potenziamento della viabilità afferente a Milano;
- la fluidificazione del traffico lungo le direttrici interessate;
- la separazione delle tipologie di spostamento, per una migliore fruibilità della rete locale da parte dei cittadini;
- il decongestionamento della viabilità urbana ad oggi utilizzata per l'adduzione e la distribuzione del traffico in ingresso ed uscita dalla città.

Le due linee di intervento principali sono: la direttrice di collegamento tra Repubblica e Autostrade, una strada in galleria che costeggiando la linea ferroviaria si assuma il flusso di traffico in entrata e in uscita dalle autostrade a nord della città fino alle sue zone centrali; la direttrice

tra p.zzale Lotto e il Cavalcavia Bacula, che prevede l'interramento del cavalcavia Monte Ceneri.



direttrici principali



direttrici secondarie

### 4.4.5 Strada di collegamento Repubblica-Autostrada

La nuova strada è classificabile come tipo D "Strada urbana di scorrimento", si assume come sezione stradale la tipo D1:

- strada a doppia carreggiata;
- larghezza pavimentata singola carreggiata di 10.70 m;
- 2 corsie da 3.25 m;
- banchine pavimentate in destra da 1.00 m;f
- franco psico-tecnico in sinistra di 0.50 m.



**Asse A:**  
 • Galleria naturale L=4063 m  
 • Gallerie artificiali in corrispondenza delle aree di ingresso e uscita, rispettivamente di 219 e 293 metri.

**Asse B:**  
 • Galleria naturale L=4039 m  
 • Gallerie artificiali in corrispondenza delle aree di ingresso e uscita, rispettivamente di 223 e 304 metri.

Andamento altimetrico, vincoli:

- evitare danni strutturali agli edifici sottopassati dalle canne principali (tracciato principale a -25 metri rispetto al piano campagna);
- interferenze con Passante Ferroviario e rete Metropolitana (la quota di progetto nella tratta iniziale è stata fissata attorno ai 30 metri di profondità);
- interferenze con la falda idrica;
- la localizzazione in corrispondenza dello Scalo Farini della centrale di ventilazione, trattamento e smaltimento fumi, in posizione baricentrica rispetto agli imbocchi del tracciato.

Pendenza massima delle livellette: 6,5% esclusivamente nei tratti di approccio agli imbocchi della galleria.

La sezione tipo presenta due gallerie del diametro interno di 12.20 m le quali contengono una piattaforma stradale di larghezza massima di 11.06 m.



L'intervento consiste nella riqualificazione dell'asse Serra-Monte Ceneri mediante l'interramento del cavalcavia Monte Ceneri in corrispondenza di viale Serra.

Il tracciato stradale risulta in galleria artificiale a 3 canne separate:

- gallerie laterali monosenso a doppia corsia per le direttrici p.le Lotto, v.le Jenner, v.le Zara, v.le Liberazione a servizio del traffico di attraversamento all'area;
- galleria centrale, a carreggiata unica bidirezionale, con funzione di distribuzione locale da e per V.le Certosa.



## RELAZIONE PROGETTUALE

L'area dell'ex scalo Farini si presenta come un grande vuoto tagliato dalla ferrovia.

La trasformazione più significativa dell'area si avvia a partire dalla seconda metà dell'Ottocento quando compaiono i primi tracciati ferroviari che collegavano Milano a Monza, Treviglio e Torino.

La ferrovia sovrappone il proprio disegno a quello delle campagne, tagliando il territorio secondo una direttrice Est-Ovest e la modalità di inserimento del trasporto ferroviario nel tessuto urbano determina da subito una cesura nei confronti della città.

Lo studio del parco si pone come elemento unificante e assume una grande importanza, unisce due parti di città che avevano assunto una fisionomia industriale, con l'attestamento delle attività produttive lungo le vie d'uscita alla città, mentre ora coprendo i binari della ferrovia riprende caratteristiche diverse.

Il progetto si struttura su un grande vuoto, che tiene insieme diversi allineamenti.

Le direttrici rompono il perimetro dell'area e i diversi rapporti della città si identificano attraverso l'utilizzo di diverse scale: una scala territoriale, una più urbana e infine una più minuta legata al quartiere.

L'ordine ritenuto significativo è innanzitutto la giacitura dell'asse del Sempione, quale direttrice strutturante dell'intera porzione nord-ovest della città fin dal piano neoclassico della Commissione d'Ornato che nel disegno del rettilineo 'Bonaparte' individuava l'ideale legame con Parigi, mostrando la possibilità concreta della grande Milano capitale.

La successiva definizione dell'area del Sempione tracciata dal Beruto, sebbene sembra confermare tali intenzioni, nei fatti, riducendo il disegno neoclassico a una semplice seppur vasta lottizzazione, nega il ruolo costruttivo di tale tracciato; in tal senso il progetto intende riconoscere il valore dell'antico disegno, si propone un'alternativa all'isolato ottocentesco, pensato con edifici alti che scandiscono la maglia del Piano Beruto.

Le relazioni tra le case alte sono legate dal vuoto del cuneo verde, che entra nel progetto e scardina la periferia della città.

La porzione di città che si affaccia a nord dello scalo mostra, diversamente dalla maglia regolare degli isolati impostati sulla giacitura della strada del Sempione, una maggior frammentarietà, dovuta all'irregolare divisione del suolo sulla quale è stata impostata l'attuale maglia stradale.

L'edificio ipotizzato lungo Via Valtellina si misura con la scala del contesto circostante assicurando la continuità della cortina stradale e rimandando l'articolazione degli spazi alle corti interne;

L'idea è stata quella di creare luoghi con caratteristiche diverse e riconoscibili, luoghi in cui la gente si possa riconoscere, una piazza coperta che diventa punto di riferimento di una città, non alienante, ma costruita e voluta dalle persone che la vivono.

Questa parte di progetto è stata pensata come la rovina di un convento un edificio non finito che si relaziona al disegno non finito del monumentale.

Il tracciato di Via Farini è in relazione con villa Simonetta e la stazione che sono elementi del progetto, non gerarchizzati che mantengono una loro indipendenza.

L'obiettivo è stato quello di ricomprendere all'interno di tale disegno il tessuto minore orientato secondo la giacitura di Viale Lancetti che indica, il tentativo di non negare la frammentarietà del corpo urbano, ma piuttosto di riconoscerla come momento produttivo all'interno della costruzione della città.

Questa maglia, che viene considerata più minuta e privata riprende il tracciato dei quartieri adiacenti di Bovisio e Dergano ed entra in conflitto con la maglia a grande scala degli edifici alti, nonché l'andamento dei tracciati Piano Beruto.

Si intende inoltre riconfermare l'asse del Cimitero Monumentale attraverso una promenade che, collegandosi alla struttura dei bastioni di Porta Volta, ricomprende l'intero corpo urbano della città.

Alla scansione regolare dei grandi edifici alti, che de-

manda la definizione del disegno urbano alla relazione a distanza tra oggetti isolati, è affidato il compito di individuare le trame a vasta scala lungo la direttrice che collega idealmente l'area Repubblica a Bovisio, attraverso le torri di Garibaldi e il vuoto dello scalo Farini.

Per quanto riguarda la viabilità, si propone il tracciato di un grande asse tangente all'andamento dei binari, che si ricollega a Viale Tunisia e allo svincolo autostradale del nuovo Polo Fieristico di Rho-Però.

Quest'asse conferma l'andamento della maglia parallela ai Bastioni di Porta Venezia secondo l'antico orientamento del Lazzaretto.

L'idea è quella di creare un collegamento che costeggiando la linea ferroviaria si assuma il flusso di traffico in entrata e in uscita dalle autostrade a nord, fino alle zone della città più centrali.

E' un taglio all'interno del cuneo verde come se fosse uno scavo archeologico che ritrova la ferrovia della Milano industriale lasciando un segno della presenza dell'infrastruttura che hanno modificato l'assetto urbano. La viabilità su gomma viene affiancata alla ferrovia e il passante ferroviario viene deviato e reimpostato sull'asse del progetto originario sotto la ferrovia.

Si crea una logica delle infrastrutture che vuole sottolineare un asse importante e impostare il progetto come esempio applicabile a tutta la città.

Una grande voirie, dunque, che permetta di ritrovare il disegno della Milano neoclassica, alternativa radicale alla struttura radiocentrica che più volte la città ha confermato nella sua costruzione storica.

Il progetto è un'ipotesi che propone un'idea di città alternativa alla città contemporanea, si ricerca un metodo razionale e logico che definisca le esigenze e le aspirazioni in grado di modificare la città esistente, diventando un modello applicabile.

*“Dovendo far scaturire l'ordine dal disordine è molto importante capire le forze che, nel passato e nel presente, hanno influenzato l'origine e lo sviluppo degli insediamenti umani...”*

Ludwig Hilberseimer - The New City



## Bibliografia ricerca storica

- Maurizio Grandi/ Attilio Pracchi, *"Milano, Guida all'architettura moderna"*, Zanichelli, Bologna 1980

- Soldini Nicola *"Nec Spe Nec Metu, La Gonzaga: architettura e corte nella Milano di Carlo V"* L.S. Olschiki, Firenze 2007

- Olivieri Tronconi, *"Villa Simonetta dalla storia alla città"*, Edizione mediamilano, Milano 1985

- Micele Petrantoni, *"Il Monumentale di Milano, il primo cimitero del comune di Milano"*, Electa 1992

- Giovanna Ginex, Ornella Selvafolta, *"Il Cimitero Monumentale di Milano, guida storico-artistica"* silvana editoriale, Milano 1996

-Virgilio Vercelloni, *"Atlante storico di Milano, città di Lombardia"*,Milano: L'archivolto 1989

## Bibliografia progetto

- Francesca Scotti, a cura di *"Ludwig Hilberseimer Lo sviluppo di un'idea di città. Il periodo americano"*, Lampi di stampa, Milano, 2008

- Francesco Bruno, a cura di *"Ludwig Hilberseimer Lo sviluppo di un'idea di città. Il periodo tedesco"*, Lampi di stampa, Milano, 2008

-Ludwig Hilberseimer, *"Groszstadt Architektur"*, Clean Edizioni, Napoli, 1981

- A. Loos, *"Parole nel vuoto"*, Adelphi, Milano 1972

- Maria Adriana Giusti, Maria Teresea Lazzarini *"La certosa di Pisa a Calci"*, Pacini, Pisa, 1993

- Caterina Chiarelli, Giovanni Leoncini *"La Certosa del*

*Galluzzo a Firenze"*, Electa, Milano 1982

- Peter Rice, Hugh Duttun edizione italiana a cura di Marco Albini *"Il vetro strutturale"*, Tecniche Nuove, Milano, 1991

- Christian Schittich, Gerarg Staib, Dieter Balkow, Matthias Schuler, Werner Sobek *"Atlante del vetro"*, UTET, Torino, 1999

- Francesca Scotti, a cura di *"Lafayette Park, Detroit-La forma dell'insediamento/The form of settlement"*, Libraccio, Milano 2010

- Carlo Maria Maggia, Vittorio Cravanzola, Sabina Villa *"Giardini d'inverno: serre, arancerie, limonaie, stufe in Italia dal Rinascimento agli anni trenta del novecento"*, U. Allemandi, Torino 2002

- Giorgio Grassi, *"La costruzione logica dell'architettura"*, Marsilio, Padova 1967

- Giovanna Crespi e Nunzio Dego, a cura di, *"Opere e progetti, Giorgio Grassi"*, Electa, Milano 2004

- Giorgio Grassi, *"L' introduzione a un'idea di piano"*, Marsilio Editori, Padova 1967

- Giorgio Grassi, *"L'architettura di Hilberseimer"* in G. Grassi, *"Scritti scelti"*, Franco Angeli Editore, Milano 1979

- Giorgio Grassi *"L'architettura come mestiere e altri scritti"* Franco Angeli Editore, Milano, 1980

-Aldo Rossi, *"L' architettura della città"*, Marsilio, Padova 1966

- Paul Ortwin Rave *"Karl Friedrich Schinkel"*, Electa, Milano 1989

- Virgilio Vercelloni *"Atlante storico dell'idea del giardino europeo"* Jaca Book, Milano 1990

-Heinrich Tessenow *"Osservazioni elementari sul costruire"*, Franco Angeli, Milano, 1981

Tesi di laurea

*"Progetto di riuso dello Scalo Farini: il parco botanico tra natura ed artificio"*

Relatore: Prof. Marco Dezzi Bardeschi, a.a. 2001-2002

*"Margine urbano interno e scala d'intervento, progetto di ridefinizione dello Scalo Farini"*

Relatore: Prof. Sergio Crotti, a.a. 1989-1990

*"Progetto per il settore Nord- Ovest di Milano: l'area dello Scalo Farini"*

Relatore: Prof. Pierluigi Nicolin, a.a. 1991-1992

*"Proposta progettuale per l'area dello Scalo Farini"*

Relatore: Prof. Perrotta Giancarlo, a.a. 1985-1986

*"Il rilievo della Villa Simonetta a Milano: riflessioni di metodi sulle moderne tecnologie di rilevamento architettonico"*

Relatore: Prof. Eugenio Battisti, Prof Carlo Monti, Arch. Aldo Castellano, a.a 1981-1982

*"Progetto della zona di Scaolo Farini e del Cimitero Monumentale nel contesto urbano milanese nell' ambito della politica di ridesti nazione funzionale e ambientale delle aree dismesse"*

Relatore: Arch. Luigi Chiara, a.a 1991-1992

*"La città della memoria: nuove regole per l'utilizzo del Cimitero Monumentale di Milano"*

Relatore: Alessandro Ubertazzi, a.a. 2000

*"Il Monumentale di Milano: i concorsi, l'edificazione, lo stato attuale e il suo fenomeno nel contesto urbano"*

Relatore: Mario de Micheli, a.a. 1982