

Politecnico di Milano  
III Facoltà del Design BV  
Corso di Laurea Magistrale in Design degli Interni

**Park.in.Green**  
**Ridisegno dell'area parcheggio della stazione di Milano Lambrate**

Relatore: Luca Guerrini  
Studente: Elena Marchesoni matr. 735111  
A.A. 2009-2010

## Indice

|  |          |
|--|----------|
| 1. Il quartiere di Milano Lambrate                                       | pag. 1   |
| 1.1. Area di intervento: il parcheggio della stazione di Lambrate        | pag. 13  |
| 2. Il parcheggio: non luogo per eccellenza e spazio dell'abbandono       | pag. 19  |
| 2.1. La rivalsa del parcheggio: alcuni esempi progettuali                | pag. 25  |
| 2.2. Un parcheggio per la stazione, uno spazio pubblico per il quartiere | pag. 41  |
| 3. Lo spazio pubblico  | pag. 45  |
| 4. L'intervento  | pag. 51  |
| 4.1. Area servizi e sosta pedoni   | pag. 63  |
| 4.2. Area fitness e gioco  | pag. 77  |
| 4.3. Lo skatepark  | pag. 105 |
| 4.4. Il drive in   | pag. 125 |
| 4.5. Il capolinea bus  | pag. 135 |
| 5. Bibliografia  | pag. 144 |

Tavola 2011\_03\_Marchesoni\_02.PDF: pianta dell'intervento scala 1:500



## Indice delle figure

### Capitolo 1

|   |         |
|---|---------|
| Figura 1. Il quartiere di Milano Lambrate, 1865   | p.8     |
| Figura 2. Annessione del comune di Lambrate nel 1923  | p.9     |
| Figura 3. G.De Finetti–Milano, costruzione di una città, 1969; La cintura ferroviaria: 1860/1930 e 1970 | p.9     |
| Figura 4. Piano Regolatore Generale del 1953  | p.10-11 |

### Capitolo 1.1

|  |      |
|--|------|
| Figura 1. Stazione di Lambrate, Ignazio Gardella e Jacopo Gardella         | p.17 |
| Figura 2. Area parcheggio e sosta bus antistante alla stazione di Lambrate | p.17 |

### Capitolo 2.1

|  |      |
|--|------|
| Figura 1. Jean Nouvel, Kilometro Rosso                               | p.32 |
| Figura 2. Zaha Hadid, Hoenheim - Nord, Strasburgo                    | p.33 |
| Figura 3. Teresa Sapey, Parcheggio dell'Hotel Puerta America, Madrid | p.34 |
| Figura 4. Teresa Sapey, Parcheggio Plaza Cánovas, Valencia           | p.35 |
| Figura 5. JaJa Architects, Learning from Dogville                    | p.36 |
| Figura 6. JaJa Architects, Learning from Dogville                    | p.37 |
| Figura 7. Topotek1, Kaiak Market Parking                             | p.38 |
| Figura 8. Duepercinque Contest, Nascondino                           | p.39 |

### Capitolo 3

|  |      |
|--|------|
| Figura 1. Place diagram, PPS (Project for Public Spaces) | p.49 |
|--|------|

### Capitolo 4

|  |      |
|--|------|
| Figura 1. Percorsi pedoni, Figura 2. Percorsi automobili, Figura 3. Percorsi atobus,                 | p.54 |
| Figura 4. Area pedoni, Figura 5. Area automobili, Figura 6. Area Autobus                             | p.54 |
| Figura 7-8-9 Pipilotti Rist & Carlos Martinez, stadtlounge di San Gallo, Svizzera                    | p.56 |
| Figura 10. Area fitness & gioco, Figura 11. Skatepark, Figura 12. Drive in, Figura 13. Capolinea bus | p.58 |
| Figura 14. Curve fotometriche  | p.59 |
| Figura 15-16-17-18-19 Posa asfalto colorato  | p.60 |
| Figura 20. Catrame   | p.61 |
| Figura 21. Legante trasparente   | p.61 |

### Capitolo 4.1.

|                                       |         |
|---------------------------------------|---------|
| Figura 1. Termoparete                 | p.71    |
| Figura 2. Dettaglio incastro          | p.71    |
| Figura 3. I pergolati e l'area pedoni | p.72-73 |
| Figura 4. I servizi                   | p.74-75 |

### Capitolo 4.2.

|   |           |
|---|-----------|
| Figura 1. Scultura auto con cyclette  | p.88      |
| Figura 2. Scultura auto, dettaglio scivolo, Figura 3. Scultura auto, dettaglio scaletta | p.92      |
| Figura 4. Scultura auto-dosso   | p.93      |
| Figura 5. Area fitness  | p.96-97   |
| Figura 6. Area fitness  | p.98-99   |
| Figura 7. Area giochi   | p.100-101 |
| Figura 8. Dettaglio pista da corsa e campo da gioco                                     | p.102-103 |

### Capitolo 4.3.

|   |           |
|---|-----------|
| Figura 1. Banks & quarters, Figura 2. Funbox, Figura 3. Rail, | p.109     |
| Figura 4. Grindbox, Figura 5. Miniramp                        | p.109     |
| Figura 6. Dettaglio pavimentazione                            | p.110     |
| Figura 7. Scultura wall ramp                                  | p.117     |
| Figura 8. Skatepark, dettaglio funbox e grindbox              | p.118-119 |
| Figura 9. Skatepark, dettaglio funbox, rails e wall ramp      | p.120-121 |
| Figura 10. Skatepark, dettaglio rails e mini ramp             | p.122-123 |

### Capitolo 4.4.

|                    |           |
|--------------------|-----------|
| Figura 1. Drive in | p.132-133 |
|--------------------|-----------|

### Capitolo 4.5.

|                            |           |
|----------------------------|-----------|
| Figura 1. Sezione pannello | p.140     |
| Figura 2. Fermata autobus  | p.142-143 |

## Indice dei disegni tecnici

### Capitolo 4

Hess, lampione Linea, prospetti, scala 1:100 p.59

Parcheggi e percorsi pedonali, scala 1:100 p.59

### Capitolo 4.1.

Pergolati, pianta e prospetti, scala 1:100, dettaglio scala 1:20 p.67

Servizi, pianta e prospetti, scala 1:100, dettagli scala 1:20 p.68-69

Portabici, pianta e prospetti, scala 1:20 p.70

### Capitolo 4.2.

Attrezzi fitness, pianta e prospetti, scala 1:20 Da p.81 a p.87

Scultura auto con cyclette, pianta e prospetti, scala 1:50 p.88

Giochi, pianta e prospetti, scala 1:50, dettagli scala 1:20 Da p.89 a p.91

Scultura auto-scivolo, pianta e prospetti, scala 1:50 p.92

Scultura auto-dosso, pianta e prospetti, scala 1:50 p.93

Pensiline, pianta e prospetti, scala 1: 100, dettagli scala 1:20 p.94-95

### Capitolo 4.3.

Funboxes, piante e prospetti scala 1:100, dettagli scala 1:10 Da p.111 a p.113

Grindbox, pianta e propsetti scala 1:100, dettagli scala 1:10 p.114

Miniramp, pianta e prospetti scala 1:100, dettagli scala 1:10 p.115

Rails, pianta e prospetti scala 1:100 p.116

Scultura auto wall ramp scala 1:50 p.117

### Capitolo 4.4.

Schermo di proiezione, pianta e prospetti, scala 1:100 p.129

Torre di proiezione, pianta e prospetti, scala 1:100, dettagli scala 1:20 p.130-131

### Capitolo 4.5.

Fermata autobus, pianta e prospetti, scala 1:200 p.138-139

## **Abstract**

Il progetto riguarda il ridisegno dell'area parcheggio, macchine e bus, antistante la stazione di Milano Lambrate progettata da Gardella.

Il primo passo è stato quello di ridistribuire i posti auto e il capolinea degli autobus, mantenendo i percorsi viari principali, inserire percorsi pedonali per consentire l'attraversamento del parcheggio e un'area di sosta trattata a verde con sedute e servizi.

L'intera area è colorata di verde, a partire dall'asfalto e dal tartan dei percorsi pedoni. Particolare attenzione è stata data alla grafica a terra.

A ciò si sovrappone l'idea di trasformare il parcheggio in spazio pubblico durante i giorni festivi dal momento che Lambrate è una stazione frequentata prevalentemente da pendolari.

All'area di sosta e al capolinea degli autobus, sempre presenti, si vanno ad aggiungere un'area fitness e gioco, uno skatepark e un drive in. Questi si sovrappongono al parcheggio, rimanendo quasi nascosti e in disparte durante la settimana.

Ognuna di queste aree è separata alle altre e possiede una circolazione autonoma, perciò è possibile sia convertire l'intera piazza a spazio pubblico per il quartiere sia convertirne solo alcune aree, a seconda delle esigenze.

# 1. Il quartiere di Milano Lambrate



Il quartiere di Lambrate si trova oggi inserito all'interno della zona 3, "Venezia Città Studi e Lambrate". Il nucleo storico di Lambrate, racchiuso urbanisticamente fra il confine del quartiere Ortica a Sud e l'area a nord occupata dai complessi Carnia/Feltre e Parco Lambro, nonché dal rilevato ferroviario a ovest.

A nord il limite del quartiere è determinato da Via Rombon, a ovest dalla ferrovia, a sud da Via Crespi, a est, oltre il fiume Lambro e la tangenziale, dal confine con l'abitato di Segrate. Naturalmente questa delimitazione non esclude la considerazione dei rapporti che le altre località contermini intrattengono con Lambrate: Casoretto, Rottole, Cimiano, Crescenzago, Carnia – Feltre, Ortica e Cavriano.

Lambrate occupa una posizione di soglia, connettendo o talvolta separando, un contesto urbano consolidato ad una zona periferica. Si tratta di un'area urbana e al contempo extraurbana, un punto strategico di incontro tra centro ed hinterland. Il quartiere presenta inoltre un carattere di grande accessibilità e forte permeabilità, proprio per la presenza della stazione ferroviaria, della linea 2 della metropolitana e della tangenziale.

Ma è un luogo del caos urbano e dell'assenza di un disegno organico, di spazi vuoti senza forma, soprattutto per quanto riguarda l'area compresa tra il tracciato ferroviario e la tangenziale est.

Lo sviluppo urbanistico del quartiere risale alla seconda metà del XIX secolo, quando la vicina città di Milano comincerà la sua trasformazione in metropoli moderna, con un sostenuto incremento edilizio e con una complessa infrastrutturazione viabilistica, ad iniziare dalla costruzione della rete ferroviaria. Fino al 1860 la crescita edilizia di Milano aveva saturato le aree ancora libere all'interno delle mura spagnole, precisamente quella parte di territorio che si trovava tra la cerchia dei navigli e i bastioni. Dal punto di vista amministrativo, la superficie comunale era delimitata da una fascia di territorio che si estendeva circolarmente intorno alla città, dalla cerchia delle mura sino alla zona attualmente delimitata dalla circonvallazione esterna. Questo territorio circostante Milano era costituito dal Comune rurale dei Corpi Santi, istituito come ente autonomo dal Governo Austriaco nel 1781.

Lambrate si trovava al di fuori dei Corpi Santi. Dal XVIII secolo era divenuto comune autonomo, dopo essere stato feudo di importanti famiglie nobiliari della zona, con l'unica parentesi napoleonica in cui, nel 1807, fu aggregato per la prima volta a Milano con decreto del viceré Eugenio Beauharnais. Dopo il dominio napoleonico riacquistò l'autonomia amministrativa nel 1817.

Al primo censimento nazionale del 1861 Lambrate aveva una superficie di 946 ha e contava 1671

abitanti. L'economia del piccolo borgo si basava sulla fertilità dei suoli bagnati dal fiume Lambro, con la produzione di cereali ed ortaggi, e sull'allevamento di cavalli e di bovini. Numerosi mulini e ruote idrauliche, ancora presenti sul territorio, fornivano la forza motrice alle piccole aziende agrocolturali.

Lambrate rimarrà comune autonomo fino al 1923, quando verrà annesso a Milano, come altri comuni confinanti con i Corpi Santi.

Il primo capitolo della pianificazione generale a Milano è costituito dal Piano dell'ingegnere Cesare Beruto presentato verso il 1884 e approvato nel 1889. Il piano Beruto, oltre alla ristrutturazione del centro cittadino, si occupa di definire il tracciato delle strade nelle nuove zone di espansione della città, che ormai travalicherà il limite rappresentato dalle mura spagnole. Verrà completato in circa 25/40 anni. L'espansione è prevista entro la realizzazione di due circonvallazioni: l'anello interno che sorgerà al posto delle mura spagnole e il nuovo anello esterno, i Viali delle Regioni. È interessante notare che in questo periodo il Comune di Lambrate non subisce ancora alcuna conseguenza derivante dall'espansione edilizia di Milano, trovandosi in una collocazione troppo eccentrica rispetto agli interventi previsti dal piano regolatore.

Non era ancora stata completata l'attuazione del piano Beruto che, verso i primi anni del '900, viene proposto per Milano un nuovo Piano regolatore redatto dagli ingegneri Angelo Pavia e Giovanni Masera, approvato dallo Stato nel 1912. Nell'osservazione della mappa del piano del 1912 si notano i tracciamenti viari che sostanzialmente ripropongono una nuova fascia di espansione circolare intorno a quella già realizzata con il piano precedente.

Per quanto riguarda la nostra area, una parte di questi disegni viari preludono all'espansione edilizia in zona Est, sempre al di qua della linea ferroviaria. È previsto il tratto iniziale di Via Feltre. Vengono prolungate delle strade radiali, la cui esecuzione si era già avviata anteriormente: 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 (prendendo la forma di un nuovo limite urbano), vengono realizzate nuove stazioni e previsto lo spostamento della Stazione Centrale da Piazza della Repubblica attuale a Piazza Duca D'Aosta. Tra il 1910 e il 1919 l'area a oriente dell'Ortica

fu utilizzata per lo smistamento dei treni e deposito locomotive. Nel 1931 fu inaugurata la nuova Stazione Centrale e furono innalzati i rilevati ferroviari che ancora oggi isolano dal centro città il quartiere di Lambrate.

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.

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.

Dopo la prima guerra mondiale, l'ambiente di tipo rurale cominciò a modificarsi quando i due nuclei dell'antico borgo iniziarono a congiungersi tra loro lungo il tracciato di Via Conte Rosso: l'insediamento a Nord costituito intorno al nucleo di Via Dardanoni e di Villa Folli, e quello a Sud concentrato sulla Via Saccardo e vicino alla Chiesa di San Martino. In questi anni si registra un notevole sviluppo edilizio, con prevalenza ad uso residenziale nella zona occidentale, soprattutto attorno a Piazzale Rimembranze, oltre che lungo via Rombon nella parte settentrionale e via Flaminio, via Saccardo, via dei Canzi a sud-ovest. Procedendo verso est, al di là dei bastioni, si registra invece una più massiccia presenza industriale a scapito di un più raro insediamento residenziale ed è proprio la presenza della ferrovia a favorire questo tipo di sviluppo.

Durante gli anni del regime fu redatto un altro piano regolatore per la città, affidato nel 1934 all'ingegner Gabriele Albertini. Fondamentalmente si trattò di un altro grande piano di espansione della città con previsioni di fabbricazione altissime e con progetti di ristrutturazione del centro cittadino, attuati mediante notevoli interventi di sventramento dell'edilizia storica stratificatasi nel corso dei secoli nelle aree centrali. Nell'ambito del riordino della viabilità urbana periferica, fu progettato un nuovo anello di transito, esterno all'ultima circonvallazione cittadina, realizzata con il piano Pavia-Masera. Tale nuovo anello non fu mai realizzato tranne che per una porzione, il cui tracciato è ricalcato dalla Tangenziale Est, portata a termine negli anni settanta.

Il piano del 1934 mostrava per questa parte di città il disegno di una maglia viaria, (progetto non portato a compimento) con due assi di grosso calibro, a prevalente orientamento Nord Sud, e intersezione

ortogonale di strade di minore ampiezza. In particolare per quanto riguarda le effettive attuazioni nella zona Est, tra il 1931 e il 1932, oltre al prolungamento di Corso XXII Marzo e di Viale Corsica, lungo l'asse di Viale Forlanini che collegava la città all'Idroscalo e all'aeroporto di Linate, vi fu la realizzazione di Viale Palmanova.

La rete stradale attorno al Viale delle Rimembranze si era già formata. In conseguenza di questa iniziale urbanizzazione si avranno i primi insediamenti di carattere industriale e nuove realizzazioni residenziali. Complice la creazione dello scalo ferroviario dell'Ortica, l'intera area si avvia ormai a perdere i tratti del paesaggio agrario: campi coltivati, orti e giardini lasceranno per sempre il posto ad una serie di stabilimenti industriali e artigianali, piccoli e grandi, che troveranno sede a Lambrate e zone contermini. Tra il 1933 e il 1934 si collocano nell'area le fabbriche dell'Innocenti e della Richard Ginori.

Il secondo dopoguerra vede Milano impegnata sul fronte della ricostruzione dopo le devastazioni lasciate dal conflitto mondiale.

Nel 1953 viene varato il nuovo piano regolatore generale in forza dei dettami della nuova legge urbanistica emanata nel 1942. Nel quadro delle prospettive di pianificazione generale, oltre alla progettazione di nuovi quartieri residenziali, trova posto la previsione di alcune grandi attrezzature pubbliche, fra queste la realizzazione di quattro grandi parchi urbani. In zona Est verrà realizzato il Parco Lambro, completato l'asse di Via Palmanova, e avviata la costruzione del quartiere Feltre. Dopo la seconda guerra mondiale, Lambrate conosce un rilevante incremento edilizio, con destinazione prevalentemente residenziale localizzato nella parte occidentale, intorno a Piazzale delle Rimembranze, lungo le Vie Rombon, Console Flaminio, Saccardo e dei Canzi e con una forte presenza industriale concentrata soprattutto verso Est dove, al contrario, la residenza è sporadica. È soprattutto in relazione alla presenza di importanti industrie che il quartiere di Lambrate si sviluppa negli anni del boom economico: il simbolo diviene la Lambretta (prodotta dall'Innocenti) che prende il nome dal quartiere. Il diverso carattere delle due aree, separate dalla linea dei bastioni, è evidente osservando la mappa del prg del 1953: a est il quartiere presenta un tessuto urbano di periferia, più diradato e disordinato e a funzioni miste, con una significativa presenza industriale. Accanto a ciò è evidente un'importante presenza di aree verdi.

Negli ultimi cinquant'anni il quartiere ha mantenuto sostanzialmente la propria struttura mista abitativo artigianale e industriale. Durante ultimi decenni del secolo appena trascorso, si segnalano due interventi significativi nell'area di studio. Il primo è relativo ad una serie di azioni inerenti il disegno di

riorganizzazione della rete ferroviaria milanese e regionale che porta negli anni ottanta al progetto della nuova stazione di Lambrate e l'altro riguarda il processo, innescatosi già a partire dalla seconda metà degli anni Ottanta, dopo l'approvazione dell'ultima Variante del PRG milanese del 1980, che conduce all'allontanamento dei principali complessi industriali dalla città, tra cui proprio l'Innocenti di Lambrate, e alla conseguente dismissione dei terreni con destinazione produttiva.

Nell'ambito delle soluzioni ipotizzate dall'Amministrazione milanese per il recupero delle aree industriali dismesse, viene approvato il Programma di riqualificazione urbana dell'Area dell'ex Innocenti - Maserati di Via Rubattino, avviato alla fine degli anni Novanta, in base ad un Accordo di programma specifico.

Con la ricostruzione delle fasi salienti della storia del quartiere si nota quale sia stato l'influsso esercitato dalla grande metropoli e quali le conseguenze della sua forza di attrazione. Lambrate non presenta più oggi molti dei caratteri dell'antico borgo rurale.

Lo sviluppo del quartiere resta trattenuto dalla presenza della cintura ferroviaria da una parte e dalla tangenziale dall'altro. Nello stesso tempo è grazie a questi fattori spaziali che Lambrate ha conservato in parte la sua identità storico - culturale. Il quartiere si mostra ancora separato fra due diverse realtà: da un lato il vecchio nucleo abitato, raccolto intorno agli assi storici di Viale delle Rimembranze e delle Vie Saccardo e Conte Rosso, dall'altro, a oriente, la zona industriale, con gli insediamenti produttivi vecchi e nuovi.

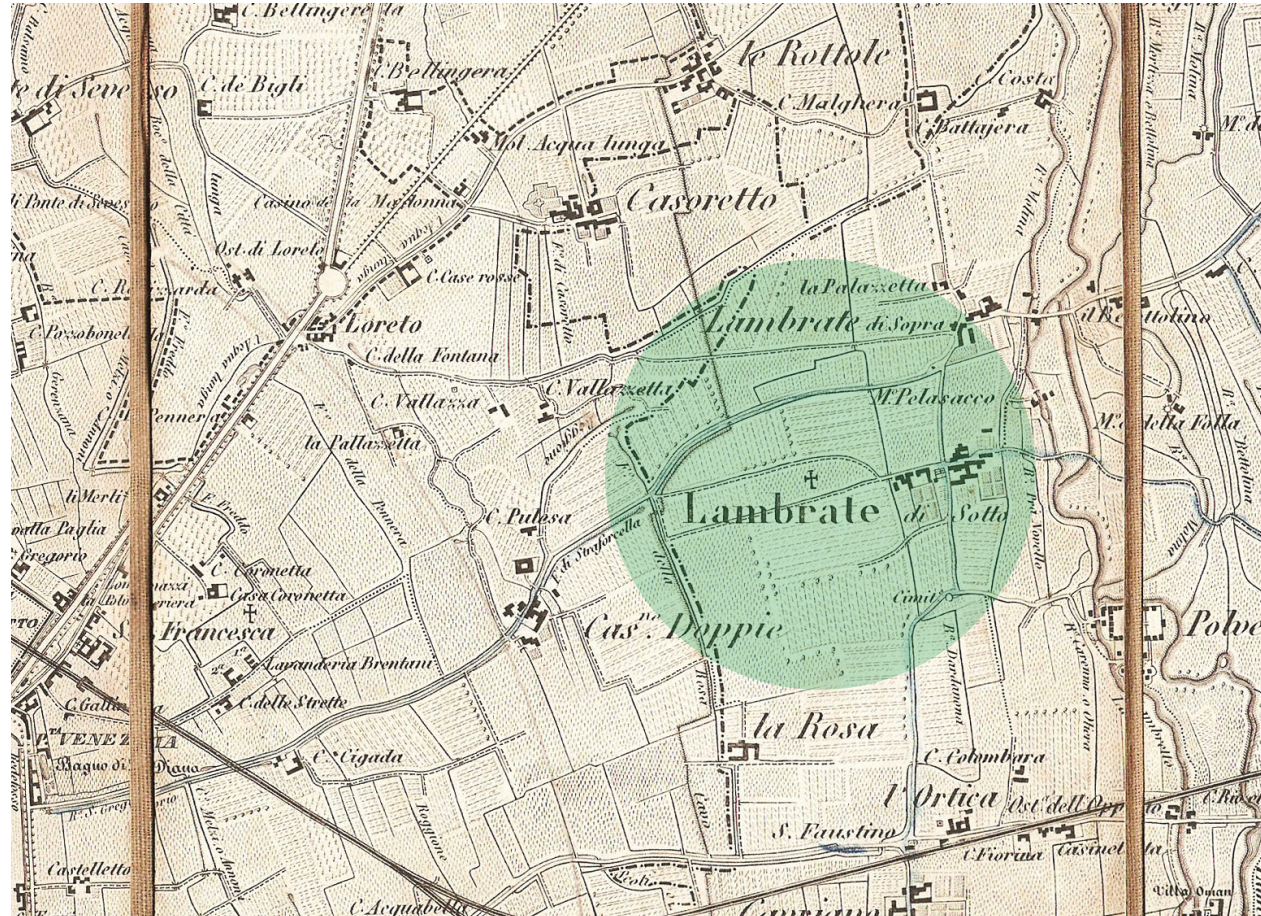
Il quartiere è ora in fase di persistente trasformazione. Il suo territorio subisce processi di continuo riassetto ad opera di interventi di nuova costruzione e di recupero di strutture degradate e di fabbricati dismessi, sia con funzione residenziale sia terziaria. In tempi recenti si è innescato un processo di trasformazione edilizia abitativa con il recupero di interi caseggiati. L'area industriale sta subendo profonde modificazioni con il trasferimento di grandi impianti che hanno lasciato libere molte aree improduttive. La riconversione industriale ha favorito lo sviluppo del terziario avanzato con nuove sedi di uffici.

Un'altra importante industria, storicamente insediatasi nel quartiere, la Faema, ha lasciato Lambrate, abbandonando i fabbricati ormai inutilizzati. Recentemente, sull'area dell'ex Fabbrica Faema, è stato avviato un progetto di rinnovo che fornisce ipotesi innovative di riqualificazione del quartiere. La direzione è quella di creare un polo culturale e di attività artistiche in grado essere un punto di riferimento per l'intera città, capovolgendo il ruolo di nucleo periferico di Lambrate e trasformandolo in un luogo di ritrovata centralità urbana. Durante gli ultimi anni ha visto ricoprire un ruolo da protagonista durante

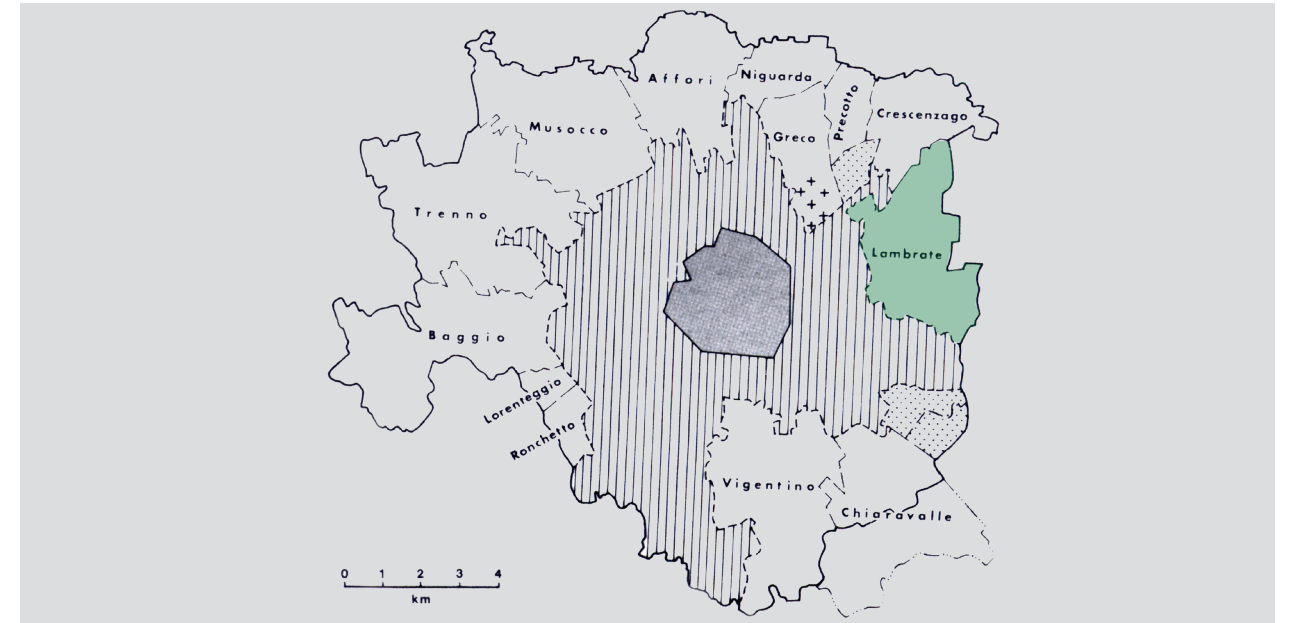


la settimana del Salone del Mobile grazie anche alle nuove sedi espositive e alle numerose iniziative creative ospitate negli edifici ristrutturati di Via Ventura. In questi spazi sono ospitati l'Editrice Abitare Segesta, la redazione della Rivista Abitare, la Scuola Politecnica di Design, librerie, gallerie d'arte, studi di architetti e di artisti.

Questa sua nuova vocazione verso nuovo polo culturale e dell'arte è evidente sin dalla stazione di Lambrate, i cui bastioni, affacciati su via Predil ospitano un'opera del writer italiano Blu.



1. Il quartiere di Milano Lambrate, 1865

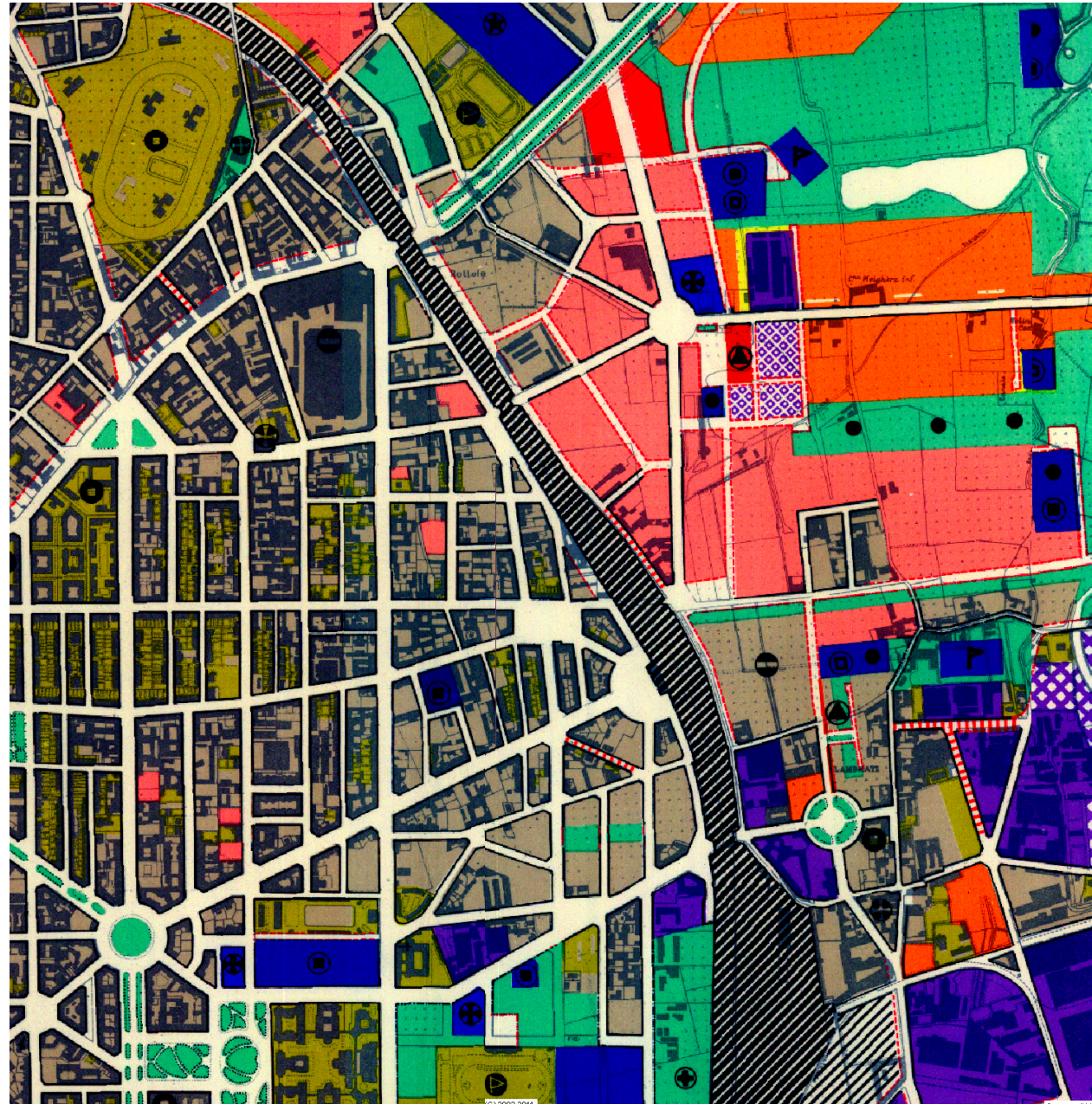


2. Annessione del comune di Lambrate nel 1923



3. G. De Finetti -Milano, costruzione di una città, 1969; La cintura ferroviaria: 1860/1930 e 1970










#### 4. Piano Regolatore Generale del 1953









##### Zone industriali

-   Grandi industrie e complessi satelliti
-   Piccole e medie industrie (max 200 operai)
-  Medie e piccole industrie
-  Porto canale propriamente detto ed impianti industriali inerenti
-   Artigianato

##### Zone verdi

-  Verde pubblico con giochi per bambini
-  Verde pubblico con attrezzature sportive di carattere generale
-  Verde pubblico per la valorizzazione dei monumenti
-  Verde privato
-  Verde agricolo

##### Servizi Generali

-   Rimesse tranviarie
-   Stazioni tranviarie interurbane
-   Stazioni per autovie interurbane e grandi viaggi
-   Parcheggi autovetture

##### Zone residenziali

-   Costruite o da completare con tipi residenziali simili agli esistenti
-  Miste a costruzioni per uffici
-  A densità di fabbricazione intensiva
-  A densità di fabbricazione semintensiva
-  A densità di fabbricazione semiestensiva
-  A densità di fabbricazione estensiva

##### Centri di vita residenziale

-   Mercati
-   Campi sportivi
-   Scuole elementari e centri culturali
-   Giardini d'infanzia ed asili
-   Chiese ed edifici per le istituzioni parrocchiali
-  Giochi per bambini

-   ospedali
-   cimiteri
-   Nuova università

## 1.1 Area di intervento: il parcheggio della stazione di Lambrate





Come precedentemente accennato, l'area ad est dei bastioni è interessata, negli anni '80, dalla realizzazione della nuova stazione, ad opera dell'architetto Ignazio Gardella. Il progetto nasce dalla volontà delle Ferrovie dello Stato per rispondere alla necessità di creare ulteriori spazi per il nuovo impianto di instradamento elettronico, nonché di locali per il personale. Con l'occasione si decide inoltre di potenziare il fabbricato viaggiatori.

Inizialmente il progetto prevede la demolizione del fabbricato preesistente ottocentesco, idea bocciata dal Comune di Milano che decide quindi di affidare l'incarico ad un architetto di prestigio.

Nonostante l'incarico gli fosse stato affidato nel 1983 una serie di problemi portarono a diverse interruzioni e rallentamenti, tanto che i lavori, iniziati nel 1987, si sono protratti per più di dodici anni. L'edificio si inserisce in un lotto dalla forma stretta e allungata, caratterizzato da un muraglione di contenimento del terrapieno su cui corrono i binari, di un'altezza di sei metri. La presenza di questo forte dislivello, la particolare forma del terreno e la necessità di allacciarsi al sottopassaggio esistente e di crearne due supplementari hanno suggerito la scelta di un edificio dal volume unitario e compatto, da opporre all'irregolare forma della piazza antistante.

Tuttavia l'insuccesso del progetto è evidente in diversi fattori: innanzitutto il fatto che mezzi pubblici e biglietteria siano situati su lati opposti e, soprattutto, che ancora oggi la stazione di Lambrate, nell'immaginario comune, sia identificata con il solo vecchio edificio napoleonico.

Ciò può essere spiegato dal fatto che l'area ad est dei bastioni sia tutt'oggi considerata periferica, nonostante le numerose trasformazioni che la stanno interessando.

Questo suo ruolo marginale non poteva che essere ulteriormente sottolineato dal recente restyling che ha interessato Piazza Bottini, lasciando invece inalterata e trascurata l'area compresa tra Piazza Monte Titano e via Predil quasi si trattasse di uno spazio di poco conto e secondario.

Alla nuova piazza pedonale, dominata dal verde e riccamente servita da mezzi pubblici, si contrappone uno spazio grigio e caotico, dominato dalle sole automobili disordinatamente disposte.

La zona da sempre ospita un parcheggio e uno spazio riservato agli autobus, dove si trova il capolinea di due corse dell'ATM (53 e 924), e autobus privati che fanno da bus navetta verso gli aeroporti di Malpensa e Orio al Serio e corse dedicate ai lavoratori pendolari diretti verso edifici per il terziario fuori dal perimetro urbano (es. Sede Mondadori di Segrate).

Tuttavia sembra che l'area non sia mai stata oggetto di un progetto di organizzazione vero e proprio, in cui la divisione delle varie aree è semplicemente affidata a spartitraffico in cemento. Si tratta di un luogo

completamente dominato dalle macchine dove è evidente la mancanza di spazi per la circolazione dei pedoni e l'attesa degli autobus, persino le rastrelliere per le biciclette sono state eliminate e spostate sul fronte di Piazza Bottini. Elementi che non fanno altro che accentuare il ruolo marginale e d'abbandono di questo lato della stazione.

La stazione di Lambrate s'inserisce in un panorama urbano molto complesso e variegato, che influisce sulle tipologie di utenza e gli orari di maggior utilizzo dei suoi spazi. Innanzitutto, la presenza della città studi a metà strada da Piola e Lambrate è sicuramente motivo di frequentazione da parte di studenti universitari, che da questa stazione possono prendere treni che portano direttamente verso altre città (Bergamo, Brescia, Pavia, Piacenza, Voghera, Stradella, Lodi, Cremona e Mantova, unitamente a altre extra lombarde). Oltre a diverse sedi dell'Università Statale e del Politecnico sono presenti scuole private di diverso ordine e la Scuola Politecnica di Design.

La vicinanza della Tangenziale est definisce Lambrate come una tra le porte principali d'accesso alla città, attraverso via Rombon, arteria stradale urbana molto importante che, diventando poi via Nicola Antonio Porpora, conduce direttamente a Piazzale Loreto.

Il ruolo di portale di ingresso è inoltre evidenziato dal progetto Gardella che sdoppia la stazione di Lambrate determinandone la sua bifrontalità, rispettivamente verso una trama urbana consolidata (sulla quale si affaccia la vecchia stazione) e una trama "libera" sulla quale affiorano tracce di interventi pianificatori degli anni '60, nonché tracce storiche del vecchio nucleo di Lambrate.

E' evidente perciò, analizzando anche la tipologia di treni che la attraversano, per lo più a breve e media percorrenza, che Lambrate sia una stazione di pendolari. Per questo motivo è possibile pensare ad un altro parziale o totale uso dell'area parcheggio auto durante i weekend, allo scopo di offrire uno spazio per il quartiere e per la città, allontanando in tal modo quel senso di luogo d'abbandono e periferia che da sempre gli viene attribuito.



1. Stazione di Lambrate, Ignazio Gardella e Jacopo Gardella



2. Area parcheggio e sosta bus antistante alla stazione di Lambrate

**2. Il parcheggio: non  
luogo per eccellenza e  
spazio dell'abbandono**



Il nonluogo “è uno spazio privo delle espressioni simboliche di identità, relazioni e storia: esempi tali di ‘non luoghi’ sono gli aeroporti, le autostrade, le anonime stanze d’albergo, i mezzi pubblici di trasporto [...]. Mai prima d’oggi nella storia del mondo i non luoghi hanno occupato tanto spazio.”  
(Z. Bauman, Modernità liquida, 2002.)

Il termine “non luogo” coniato dall’etnologo francese Marc Augé viene definito in contrapposizione ai luoghi antropologici, ovvero quegli spazi che hanno la prerogativa di essere identitari, relazionali e storici. E’ identitario e cioè tale da contrassegnare l’identità di chi ci abita; è relazionale nel senso che individua i rapporti reciproci tra i soggetti in funzione di una loro comune appartenenza; è storico perché rammenta all’individuo le proprie radici.

Perciò un luogo può definirsi identitario, relazionale, storico, uno spazio che non può definirsi come tale si definirà come “non luogo”.

Fanno parte dei nonluoghi sia le strutture necessarie per la circolazione accelerata delle persone e dei beni (autostrade, svincoli e aeroporti), sia i mezzi di trasporto, i grandi centri commerciali, i campi profughi, eccetera. Spazi in cui milioni di individualità si incrociano senza entrare in relazione sospinti o dal desiderio frenetico di consumare o di accelerare le operazioni quotidiane.

Con “non luogo” vengono indicate due realtà complementari ma al tempo stesso distinte, ovvero quegli spazi costruiti per un fine ben preciso (trasporto, transito, commercio, tempo libero) e il rapporto, le relazioni che individui intrattengono con tali spazi. Spesso queste realtà si sovrappongono ma essi non si confondono poiché i non luoghi mediatizzano tutto un insieme di rapporti con sé e con gli altri che derivano dai loro fini solo indirettamente. Se i luoghi antropologici creano un sociale organico, i nonluoghi creano una contrattualità solitaria.

I “non luoghi” sono prodotti della surmodernità, altamente rappresentativi della nostra epoca, che è caratterizzata dalla precarietà assoluta, dalla provvisorietà, dal transito e dal passaggio e da un individualismo solitario, ed incentrati solamente sul presente.

I luoghi e i non luoghi spesso si compenetrano, sono interlegati tra loro e quindi raramente esistono in forma pura ed è difficile distinguerli in quanto non sono semplicemente l’uno l’opposto dell’altro ma fra di essi esiste una serie di sfumature.



All'interno del non luogo l'individuo perde ogni sua caratteristica e ruolo personale in quanto esiste come suo cliente o fruitore. Egli si trova con esso in una relazione di tipo contrattuale, solamente all'entrata o all'uscita viene identificato, socializzato o localizzato, per il resto del tempo si è soli e simili a tutti gli altri utenti/passeggeri/clienti che si ritrovano a recitare una parte che implica il rispetto delle regole.

Data la definizione di "non luogo" è possibile individuare le similitudini con lo spazio del parcheggio per meglio chiarire cosa si intende.

Il parcheggio è un luogo altamente funzionale, di passaggio, in cui gli individui vanno e vengono senza instaurare alcun tipo di rapporto o legame tra loro, senza socializzare. Anzi, generalmente si tende ad uscirne il quanto prima possibile in quanto si tratta semplicemente di un luogo intermedio, di transito, tra il nostro punto di partenza e la nostra destinazione, un appoggio momentaneo, nonché uno spazio, il più delle volte o quasi sempre, non proprio piacevole.

All'interno del parcheggio noi non siamo altro che clienti/fruitori sottoposti a regole ben precise (non sostare al di fuori degli spazi, rispettare la segnaletica, pagare il parcheggio), in questo senso perdiamo la nostra identità come individui e diventiamo utenti come tutti gli altri, senza alcuna distinzione.

I "nonluoghi" hanno spesso una struttura speculare, palindroma, per cui da ogni parte vi entri e ne esci, da qualunque parte li guardi, sono sempre identici. Ogni entrata ed uscita, identica alle altre, parcheggi tutti uguali tra loro. Devi poi cercare di ricordarti in quale fila hai parcheggiato e se per caso uscendo sbagli uscita ti ritrovi a vagare lungamente con un senso di smarrimento.

L'ambito della mobilità ha registrato un forte aumento all'interno dell'ambito urbano, di conseguenza aumenta lo spazio ad essa destinato, sia per la circolazione vera e propria, sia per la sosta dei mezzi di trasporto, sempre di più di tipo privato e ad uso individuale.

Ecco allora aumentare quelle immense distese d'asfalto grigio, labirintiche. Sono figure dell'assenza, consumano il suolo senza dialogare minimamente con l'intorno, senza innescare altre relazioni se non quelle legate all'accessibilità.

Quella del parcheggio è una funzione altamente specializzata ma di basso profilo e, come afferma Claudia Mattogno nel libro "Idee di spazio, lo spazio nelle idee. Metropoli contemporanee e spazi pubblici", onnivora poiché, al pari di una colata lavica, investe estensioni progressivamente crescenti, sottraendo

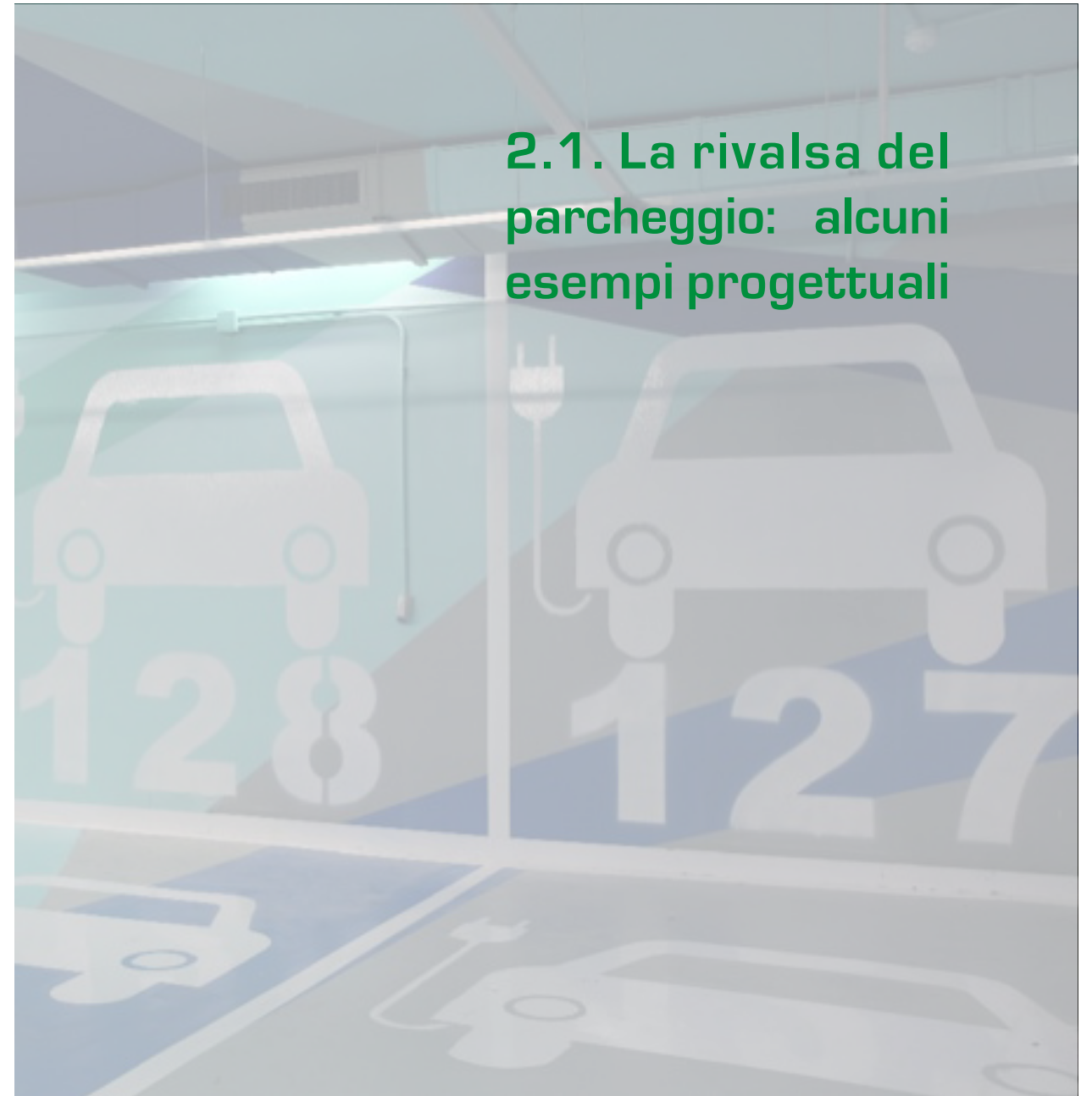
loro ogni vitalità e animazione.

Per quanto riguarda l'aspetto progettuale del tema parcheggio, generalmente viene prestata poca attenzione al loro disegno, soprattutto per quanto riguarda gli spazi di sosta a raso, trascurando la parte emotiva e sperimentale del progetto.

Si tratta per lo più di spazi tutti uguali tra loro, con grafiche pressoché simili, pensati, giustamente, per essere il più possibile funzionali e contenere il maggior numero di automobili, dimenticando spesso però l'aspetto estetico, emotivo del progetto, privo di ogni voglia di sperimentare e di realizzare luoghi nuovi. Sono aree grigie, tristi, popolate da un continuo via vai di automobili, persone che velocemente si apprestano a lasciare questo luogo di desolazione.

Tuttavia non è possibile generalizzare in quanto esistono esempi ammirevoli di progetti e progettisti che guardano alle aree di sosta come ad una sfida per creare un qualcosa di nuovo, talvolta persino di colorato e divertente, per poter riscattare il campo della progettazione dei parcheggi. Vengono così dotati di uno spirito, di un'anima, non più spazi semplicemente ed unicamente funzionali.

## 2.1. La rivalsa del parcheggio: alcuni esempi progettuali





“Adoro i parcheggi perché sono una ribelle e mi sono sempre piaciuti i luoghi poco convenzionali. I parcheggi sono non luoghi tipici della nostra contemporaneità, democratici perché aperti a tutti ma sempre nascosti sotto terra, grigi, tristi, lugubri, pensati per nascondere”.  
(Teresa Sapey)

Nell'ambito della progettazione dei parcheggi si sono spesso registrati tentativi di qualificare, anche esteticamente, superfici così vaste nei momenti di scarsa o inesistente affluenza di persone. Ciò ha generato proposte di vario genere, tra cui alcune strettamente relazionabili al campo della Land Art. A questo linguaggio sono spesso state ricondotte tutte quelle attrezzature di tipo funzionale, come l'illuminazione, il trattamento dei suoli asfaltati, trasformate da una visione poetica in elementi stranianti. Un esempio in tale direzione è stato sperimentato da Jean Nouvel a Nantes, nella realizzazione alla fine degli anni Ottanta del centro culturale Onyx. Egli ha realizzato un vasto parcheggio, trasfigurato di notte da una rilucente installazione luminosa che lo trasforma in un condensatore pulsante e fervido di attività poliedriche. Lo stesso concetto si potrà poi riscontrare successivamente nel progetto del Kilometro Rosso, lungo l'autostrada A4 alle porte di Bergamo. Nelle ore notturne è possibile ammirare lo spazio del parcheggio animato da innumerevoli lucine rosse che corrispondono ai numeri dei posti auto. Anche Zaha Hadid percorre, nel 2011, una sperimentazione analoga nel terminal intermodale di Hoenheim - Nord a Strasburgo, affidando alle tracce illuminate sulla pavimentazione il compito di generare geometrie dinamiche che esaltano la natura artificiale dei parcheggi. Affiorano, in tal modo, delle opportunità inesplorate che trasformano tali distese da spazi desolati dall'esclusiva presenza di posti auto a spazi per manifestazioni collettive quali concerti o eventi fieristici.

### **Teresa Sapey**

All'interno di questo tema di rivalse dello spazio parcheggio, vorrei riservare una particolare attenzione per Teresa Sapey, soprannominata da Jean Nouvel e ormai conosciuta da tutti come “Madame Parking”.

Nata a Cuneo, laureata al Politecnico di Torino, si è quindi specializzata alla Parsons School of Design di New York ed alla parigina Ecole National Supérieure d'Architecture di La Villette. La sua ascesa ha inizio

nel 2004 quando si offre di partecipare alla progettazione di un pezzo del prestigioso Hotel Puerta de America (insieme alle firme più prestigiose dell'architettura mondiale). Si sentì rispondere che era arrivata tardi ma che poteva sempre provarci, purché ci fosse ancora qualcosa da fare. Restavano i parcheggi. Che da allora non sono più stati come prima. Trasformati in spazi da vivere. Recinti d'arte. Open space per proiezioni, installazioni luminose, eventi culturali. Belli, colorati, funzionali.

Il parcheggio dell'Hotel Puerta de America divenne famoso in tutto il mondo e richiesto per organizzare feste di star internazionali come Madonna.

A proposito di questo progetto Teresa Sapey dichiara: "a livello emotivo ho cercato di raccontare una storia sul diritto di ognuno a vivere la vita come meglio creda".

L'idea del suo progetto si basa su una grafia molto semplice e sul colore, solo un architetto come lei si sarebbe potuta avventurare in un progetto tanto radicale e colorista di uno spazio, tanto oscuro come solitamente è un parking.

La sua maggior fonte d'ispirazione fu la poesia Liberté di Paul Éluard, che occupa tutta la facciata dell'Hotel Puerta America. Infatti, la poesia dà forma agli scritti stampati sulla parete, creando così simboli che parlano della libertà di esprimersi, di ascoltare, di parlare...

Un semplice codice iconografico sulle pareti conduce l'ospite attraverso il garage.

I motivi sono stati creati mescolando le parole della poesia di Éluard, e rappresentano figure come un dito che indica l'uscita, persone che corrono con un cane o un invalido su una sedia a rotelle.

Il colore s'incarica di fare il resto, di cercare lo stimolo emozionale al quale Sapey allude per cercare la libertà. Per questo il pavimento e le pareti sono colorate con toni diversi.

Il garage è inoltre molto ben illuminato, e risultato finale è molto divertente e dà una sensazione di calore. Per il piano - 1, l'architetta italiana ha dunque scelto i colori caldi dell'arancione, del rosso e del giallo. Nel -2 domina invece la gamma di azzurri. Lei stessa riconosce che qui si ripete una delle caratteristiche fondamentali dei suoi progetti: "l'unità plastica". Sapey spiega che "il colore, e quindi la luce, ci aiutano a situarci, ci danno coordinate. L'iconografia ci parla di altre realtà possibili (libertà)".

Teresa Sapey è affascinata dal modo in cui un luogo per antonomasia "funzionale" possa invece svegliare la parte emotiva delle persone, ha progettato parcheggi "emozionali e comunicativi" (così definisce la propria architettura) che svolgano il loro compito utilitaristico in modo diverso, con colori e segnaletiche che non si limitino ad indicare ma che ispirino e rallegrino. Le sue creazioni sono come teatri dove i clienti, i visitatori, si trasformano in protagonisti ed allora partecipano con emozione. L'opposto dei "non

luoghi". I parcheggi non sono più spazi anonimi e poco sicuri, ma sono i nuovi luoghi da vivere, luoghi che possono comunicare.

"Il mio lavoro è occuparmi di non-luoghi e riempirli di emozioni." [ Teresa Sapey]

Il suo ultimo capolavoro è il parcheggio della centralissima Plaza Cánovas a Valencia, il primo parking ecologico del mondo.

Quattro piani con tanto di ricarica per le auto elettriche e mappe della città disegnate sui muri. Ogni livello è caratterizzato da un colore differente che richiama quattro possibili itinerari per visitare la città, quattro diversi canovacci sui quali si svolge la vita di Valencia. Il verde per i parchi e i giardini, il blu per il mare e il porto, il giallo per i luoghi affollati come mercati e il rosso per i luoghi culturali, musei e chiese. Il concept alla base di questo progetto è indurre i visitatori di Valencia ad abbandonare l'auto ed esplorare la città a piedi, lasciandosi trasportare dai suoi diversi percorsi interni ed emotivi.

### **JaJa Architects**

Un esempio interessante da analizzare è costituito dal progetto "Learning from Dogville", realizzato nel 2007 dallo studio danese JaJa Architects. Progetto quasi-omaggio al discusso film "Dogville" del regista conterraneo, Lars von Trier, cult per gli spettatori affezionati al nichilismo cinematografico del cinema nordeuropeo.

Motivo del dispiegamento del purismo irriverente della lezione larsiana è la progettazione di uno degli spazi irrisolti della città del consumo: l'area parcheggio, sfruttando in questo caso l'enorme area satellite di uno shopping mall.

Il film dimostra come, attraverso una grafica semplice e oggetti di scena minimi si possa strutturare e orchestrare un'intera città. Come il film, il progetto Learning from Dogville, utilizza la grammatica visiva dello spazio parcheggio per ripensare ai dintorni della striscia commerciale.

Fondamentale è la ricerca, attorno l'idea di pianificazione della mobilità urbana. Essa si traduce in lotti di parcheggi, ma inficiati dall'acutezza indagativa tipica del playground che da sempre inneggia all'avventura e all'architettura come esperienza.

Dogville è un topos immaginifico, un paese inesistente, le cui case sono rappresentate con semplici perimetri bianchi su uno spoglio palco nero. Proprio lo stallo, la sua bidimensionalità segnica imposta dal codice

della strada la sua grammatica black&white sulla lavagna d'asfalto diventa indagine sull'architettura zero dei parcheggi.

Sono stati realizzati nove parking lots, come nove sono i capitoli della struttura narrativa del film.

Cambia il modo di esperire lo spazio: c'è BILKA, che usa le auto come inchiostro per firmare il parcheggio a caratteri cubitali e sfruttare lo sguardo perpendicolare di Google Earth, superfici che si alzano in piccole colline lasciano presagire di lì a poco un uso poco ortodosso del posto auto, promenade di sicurezza per il pedone segnano una decisa tregua con le auto, disposizioni atipiche delle auto creano scene madri per pedoni egocentrici, tipici percorsi di guida diventano lo spazio simulatore per esercitarsi alla guida, e ancora percorsi a tornanti in auto diventano show-room all'aperto per il marchio Mercedes, nostalgici campi da basket attendono la dipartita delle auto per animarsi: unica voce onnisciente fuori campo: il playground.

Tutto diviene il pretesto per invitare l'umanità tout-court delle città a provare l'autarchia sentimentale per questi reietti non-luoghi.

Il degrado, il buio e l'invasione reciproca degli spazi che spesso ingenerano situazioni di disagio tipiche viene affrontato con un'illuminazione ad hoc che sfrutta i lampioni led e i proiettori delle auto per illuminare i vari set-parcheggio anche oltre la sosta delle auto e oltre i tempi legati al consumo. Alla chiusura dello shopping mall il cambio di scena e di attori.

Nasce la volontà di riscatto per il parcheggio, non-luogo fisico e morale per eccellenza e che spesso vediamo nascosti sotto terra o impilati in apocalittici silos multipiano.

### **Topotek1**

Sempre nel 2007 lo studio berlinese Topotek1 realizza un interessante progetto di spazio versatile e multiuso nella cittadina di Kopenik, il Kaiak Market Parking.

Il progetto riguarda uno spazio situato all'angolo tra due strade, normalmente utilizzato come parcheggio. A questa funzione i Topotek hanno deciso di alternare un'area mercato per gli agricoltori o per altre attività. La pavimentazione in asfaltato preesistente è stata convertita in un rosso tappeto urbano su cui le auto e le bancarelle del mercato si alternano. Una griglia di linee e numeri, di un rosso appena più tenue, fine e leggermente deformata aumenta la dinamicità dello spazio. Lo scambio di funzioni è segnalato da un semplice gesto. Durante i giorni di mercato un enorme ombrellone laccato di rosso, a reminiscenza di un peperone fresco, si trasforma in un padiglione per la fiera. Quando l'area è utilizzata

come parcheggio l'ombrellone viene nuovamente ripiegato su se stesso.

Elemento caratterizzante ed essenziale del progetto è ancora una volta l'uso del colore e della grafica, a sottolineare la trasformazione da uno spazio grigio e anonimo ad un altro pieno di vita ed emozionale, caratterizzato da una forte valenza attrattiva.

### **Nascondino, duepercinque contest**

Un ultimo esempio che vorrei mostrare riguarda, anche in questo caso, la nuova modalità di vivere un luogo squisitamente funzionale come il parcheggio.

Nascondino è un concept realizzato all'interno di "duepercinque contest", un concorso internazionale riguardante il progetto di rivisitazione dei parcheggi urbani e promosso da Esterni.

E' innesto ed incursione di altro nella dimensione di servizio che connota questo spazio. Una vera e propria scatola che contiene gli oggetti ludici e gli strumenti necessari per una improvvisazione urbana.

Gli elementi nascosti nella scatola, che ricalca alla perfezione le dimensioni di un parcheggio, trovano spazio in un alloggiamento che è il loro negativo ed affiorano sulla superficie bituminosa. Le azioni e le situazioni vengono suggerite dai segni grafici e fatte vivere attraverso il semplice gesto di tirarle fuori.

Con poche semplici mosse è possibile allestire questi spazi e trasformarli in luoghi di socializzazione, attività ed incontro. Nascondino è la possibilità che il gioco accada, che contagi positivamente tutto lo spazio, strada o parcheggio, a partire dalla singola piazzola.



1. Jean Nouvel, Kilometro Rosso



2. Zaha Hadid, Hoenheim - Nord, Strasburgo



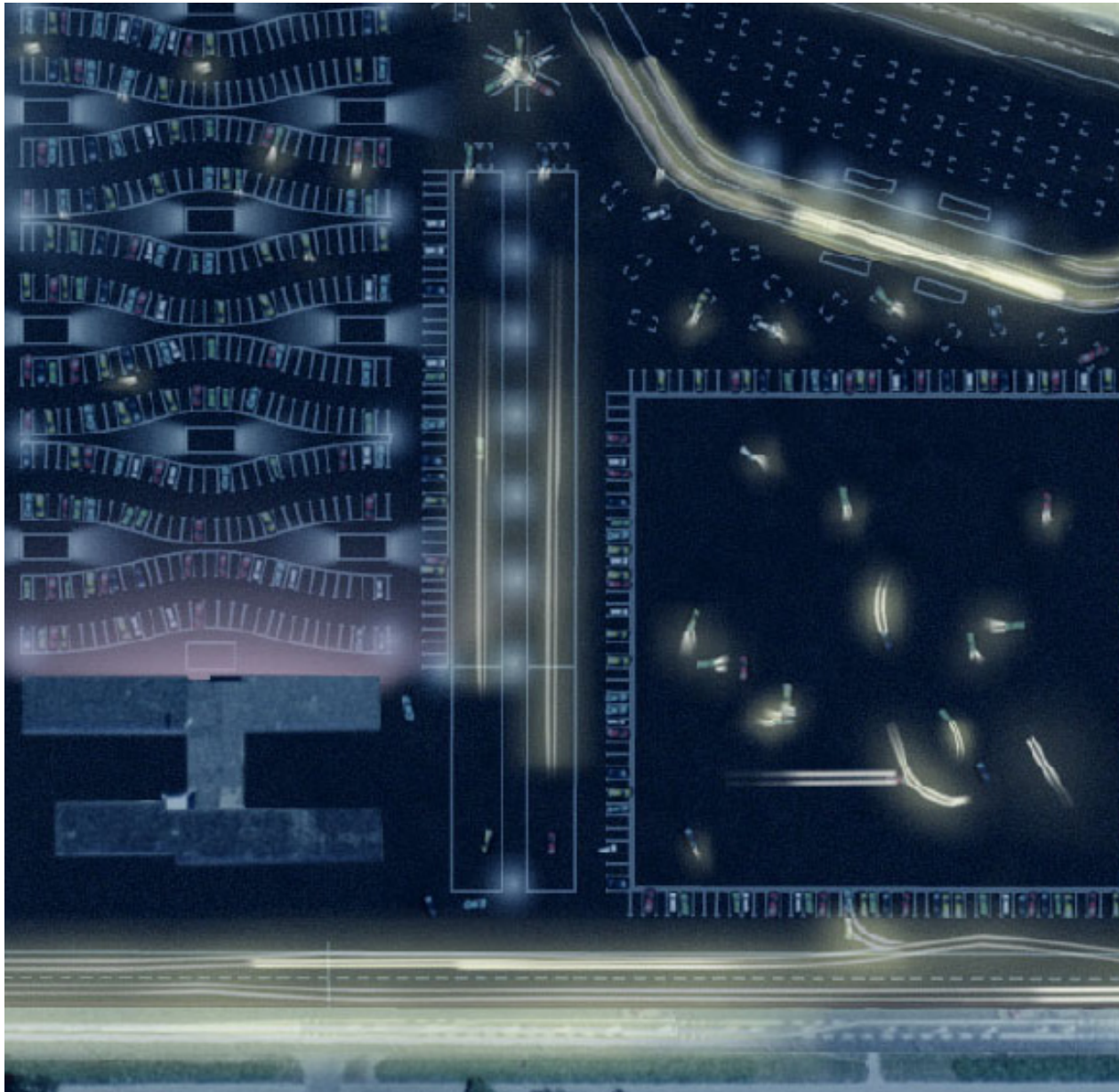


3. Teresa Sapey, Parcheggio dell'Hotel Puerta America, Madrid



4. Teresa Sapey, Parcheggio Plaza Cánovas, Valencia





5. Jaja Architects, Learning from Dogville

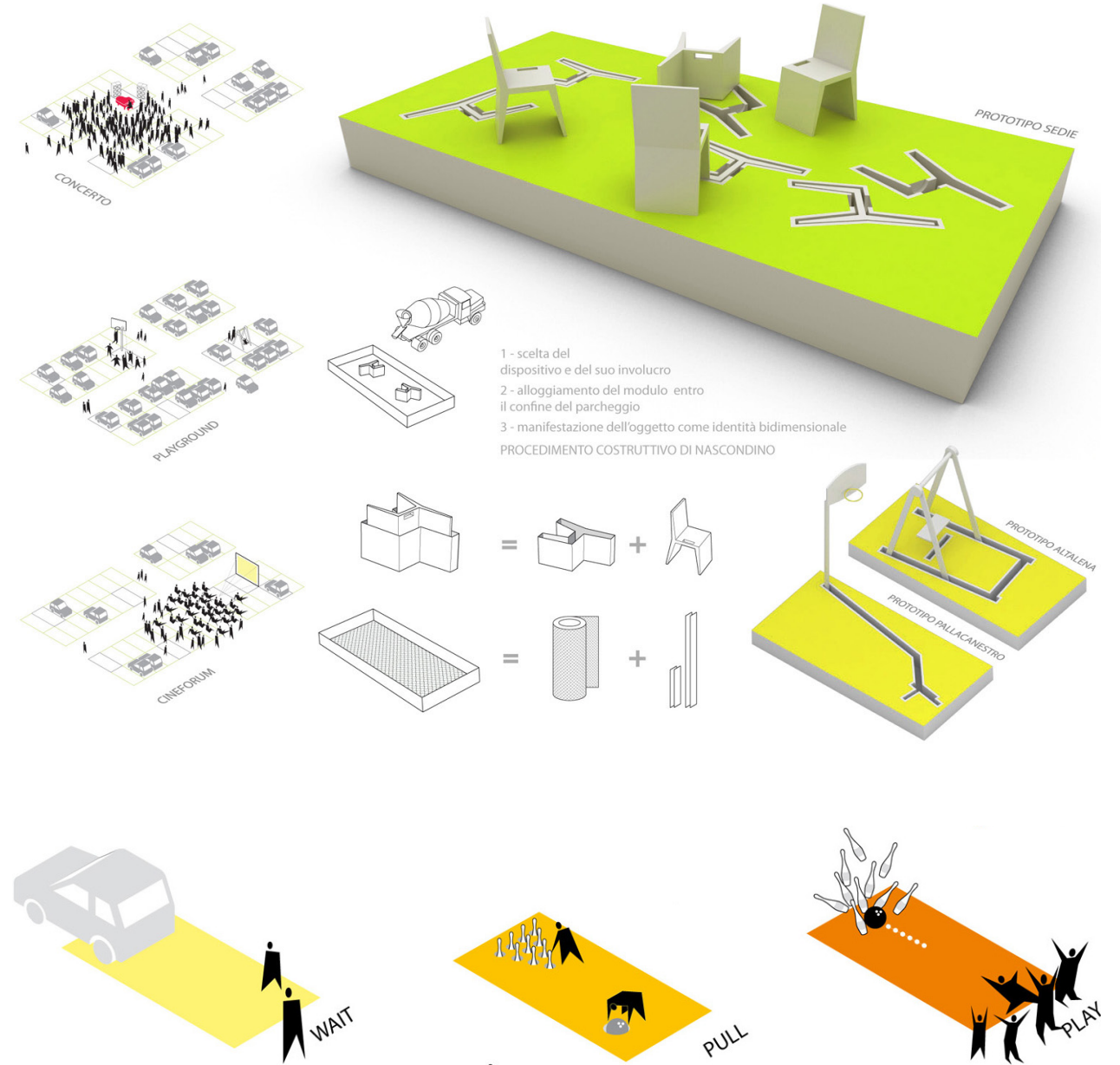


6. Jaja Architects, Learning from Dogville





7. Topotek1, Kaiak Market Parking



8. Duepercinque Contest, Nascondino

## 2.2. Un parcheggio per la stazione, uno spazio pubblico per il quartiere





L'analisi di questi esempi traccia un nuovo percorso verso la progettazione della multifunzionalità e della versatilità di spazi dedicati alla sosta. Un modo per farli uscire dall'anonimato, per creare dei luoghi emozionali e colorati; un modo per dar loro vita nelle ore in cui, abbandonati anche dalle automobili, si trasformano in aree desolate e prive sia di funzione che di significato.

In un'epoca in cui l'uso dell'automobile diventa elemento caratterizzante della condizione urbana, il funzionalismo ha dato priorità alle auto e all'alta velocità che ha interrotto le tradizionali relazioni tra lo spazio pubblico e gli edifici circostanti. Lo spazio urbano viene attraversato rapidamente, con una velocità tale da scoraggiare l'interazione tra le persone e il proprio ambiente. Così facendo lo spazio pubblico, quando viene risparmiato dai flussi veicolari, si presta comunque ad ospitare le automobili, questa volta in sosta, assolvendo il ruolo di parcheggio.

La città è così in gran parte destinata al movimento e alla sosta dei veicoli ottenendo più infrastrutture e meno spazi sociali.

E' importante iniziare a pensare che "se progetti città per le macchine e il traffico ottieni macchine e traffico. Se progetti per le persone e per le piazze allora ottieni persone e piazze."

Un maggior numero di strade e una maggiore quantità di traffico non sono il risultato di una crescita. Esse sono infatti il risultato di una scelta che è stata deliberatamente fatta al fine di modellare la nostra società attorno alle automobili. Noi abbiamo la possibilità di fare scelte diverse, a cominciare dalla decisione di progettare le nostre strade come luoghi confortevoli per le persone.

Le strade, i terminal, i nodi di interscambio, posso essere utilizzati non solo per un unico elemento (le automobili), e non solo ad un unico scopo (la mobilità); i parcheggi, ad esempio, possono trasformarsi in spazi per il mercato durante il weekend.

La mia ipotesi di progetto riguarda proprio questo concetto, convertire gli spazi destinati alla sosta delle automobili in aree pubbliche per il quartiere-città durante il weekend.

Lambrate è una stazione di pendolari, perciò l'uso del suo parcheggio da parte dei lavoratori e degli studenti è notevolmente inferiore nei giorni non lavorativi. L'intera superficie può essere quindi sfruttata per offrire un nuovo spazio pubblico agli abitanti del quartiere e non solo, instaurando con essi un nuovo legame, più stretto e donandogli una nuova vitalità.

Da spazio unicamente funzionale, al servizio della stazione a spazio per le persone.

### 3. Lo spazio pubblico



Il termine “pubblico” acquisisce una molteplicità di significati concorrenti. L’ambiguità del suo significato dev’essere indagata in relazione alla mutevolezza dei contesti culturali in cui la parola è stata utilizzata per descrivere fenomeni differenti e tal volta contrastanti. La stessa ambiguità e complessità del termine “pubblico” contraddistingue anche la natura dello spazio pubblico. Il suo significato si evolve costantemente con i mutamenti culturali arricchendosi di nuove declinazioni che si stratificano su quelle preesistenti.

Lo spazio della città, in particolare lo spazio pubblico, viene considerato un importante indicatore delle trasformazioni sociali, dell’evoluzione degli stili di vita e delle forme urbane ad essi connesse.

L’espressione “spazio pubblico” ha dunque assunto nel corso del tempo una molteplicità di significati. Tuttavia è possibile affermare che, così come il termine pubblico si lega sempre all’ambito delle relazioni tra i singoli individui e la sfera pubblica in cui le relazioni tra gli uomini si rivelano, allo stesso modo lo spazio pubblico si configura come lo spazio per eccellenza delle relazioni umane e della collettività.

Dal 1930 al 1970 non accadde molto nel campo dell’architettura degli spazi pubblici. Una spiegazione è il rifiuto modernista della città e dello spazio pubblico. Un altro è il rapido sviluppo del traffico automobilistico e la concentrazione su strade e trasporti.

Ad ogni modo in Europa, la ricostruzione durante il secondo dopoguerra e la conseguente rapida crescita urbana, comportarono altre priorità per architetti e progettisti.

Una svolta ci fu nel 1970. Il dibattito pubblico si concentrò sui problemi riguardanti la qualità urbana, le condizioni di vita nelle città, l’inquinamento e l’invasione di macchine nelle strade e nelle piazze. Spazi pubblici e vita pubblica divennero nuovamente elementi significativi del dibattito architettonico.

Un grande numero di nuovi o rinnovati spazi pubblici furono creati nell’ultimo quarto del XX secolo.

A partire dagli anni Ottanta del secolo scorso inizia un’inversione di tendenza nel processo di marginalizzazione dello spazio pubblico aggravato dall’intensificarsi del traffico veicolare. La rivitalizzazione degli spazi urbani inizia a divenire sinonimo di esclusione delle auto. Si rafforza l’idea che esista una diretta relazione tra l’assenza di traffico veicolare, e dunque l’abbondanza di spazi pedonali, e il fiorire della vita pubblica.

Queste azioni di riqualificazione sono dettate sia dalla volontà di restituire alla vita sociale spazi occupati dalle automobili, sia dall’esigenza di ridurre i fattori inquinanti ma anche dal proposito di accrescere la competitività della città e favorire il turismo.

Il ritorno delle persone nello spazio pubblico è il solo motore capace di arricchire la vitalità delle città e

la qualità dell'abitare negli spazi urbani. La presenza delle persone è il primo motore capace di attrarne delle altre.

E' possibile delineare un quadro generale delle caratteristiche che uno spazio pubblico dovrebbe avere per ottenere successo.

Innanzitutto deve essere uno spazio **accessibile, confortevole**, di **socialità**, dove le persone si incontrano ed entrano in relazione tra loro, e avere la capacità di coinvolgere i suoi fruitori in varie **attività**.

I tratti caratteristici che gli spazi pubblici dovrebbero assumere si possono dividere in due aspetti più ampi: fisici e sociali.

Per quanto riguarda l'aspetto fisico essi dovrebbero presentare:

- **flessibilità**: le decisioni progettuali sono orientate a consentire diverse attività.
- **varietà**: realizzare una serie di spazi diversi tra loro al fine di attrarre un più ampio assortimento di utenti.
- **accessibilità**: dev'essere facile da raggiungere, sia a piedi che tramite i mezzi pubblici. Deve avere una localizzazione visibile.

Dal punto di vista sociale:

- **ampia varietà di età**: realizzare aree pensate per utenti di diverse età.

Gli spazi pubblici costituiscono il cuore pulsante della comunità, promotori di una vera e propria sostenibilità urbana, offrono alle persone un luogo confortevole che accoglie le attività sociali e culturali.

La loro rinascita è dovuta dal fatto che essi portino numerosi benefici allo spazio urbano tra cui una maggior vivibilità.

La vita pubblica è oggi sbocciata sulle strade e nelle piazze della città in un modo mai visto 20 o 30 anni fa, attraverso un nuovo fenomeno. In una società in cui sempre più la vita quotidiana prende posto nella sfera privata, nelle case, al computer, nelle proprie auto, al lavoro e negli shopping center strettamente controllati, c'è un chiaro segnale che la città e gli spazi della città hanno dato un nuovo e influente ruolo in quanto spazio pubblico e foro. In contrasto con i numerosi e diffusi spazi privati, l'opportunità per le persone di utilizzare i loro sensi e interagire direttamente con ciò che li circonda è diventato estremamente attraente. La società dell'informazione sta fornendo un nuovo senso e una nuova importanza alla città in quanto luogo di incontro.



1. Place diagram, PPS (Project for Public Spaces)

## 4. L'intervento





Il progetto riguarda il ridisegno dell'area parcheggio, macchine e bus, antistante la stazione di Milano Lambrate progettata da Gardella.

In seguito ai vari problemi, già descritti, e riscontrati nell'area, la prima mossa è stata quella di risistemare la disposizione dei parcheggi e la circolazione interna, mantenendo pressoché inalterati i percorsi viari principali, in particolar modo quello che riguarda la circolazione degli autobus.

Anche per quanto riguarda i percorsi pedonali ho scelto di osservare le abitudini degli attuali fruitori del piazzale, ridisegnando in questo modo degli attraversamenti più sicuri e appositamente pensati per loro. Infatti ho notato che, molto spesso, i viaggiatori si trovano ad attraversare il piazzale, dall'ingresso principale alla strada opposta, passando accanto alle macchine posteggiate.

Si vengono così a delineare tre tipi di circolazione principali, talvolta sovrapposti tra loro, determinando in tal modo il ridisegno dell'area e la divisione degli spazi con relative funzioni.

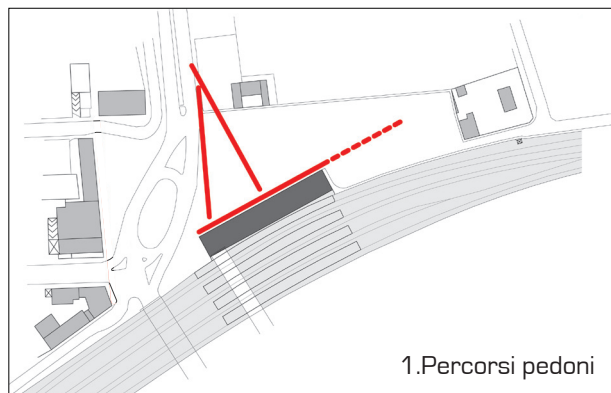
La scelta di analizzare il tipo di circolazione preesistente consente sì una riprogettazione dell'area ma al tempo stesso permette di non sconvolgere totalmente il piazzale, disorientando i suoi fruitori.

Da una parte si è reso quindi necessario riuscire a gestire il traffico automobilistico privato e di mezzi pubblici più ampi, dall'altra creare delle zone dedicate esclusivamente al pedone, in modo da offrire spazi non obbliganti in cui l'individuo possa recarsi per attendere il treno senza sentire l'oppressione del tempo. Inoltre lo spazio non deve conformarsi solo per essere ad uso esclusivo dei fruitori della stazione, ma diventa luogo del quartiere, in grado di legarlo maggiormente alla città inclusa entro i bastioni, ad oggi forte elemento di frattura e separazione.

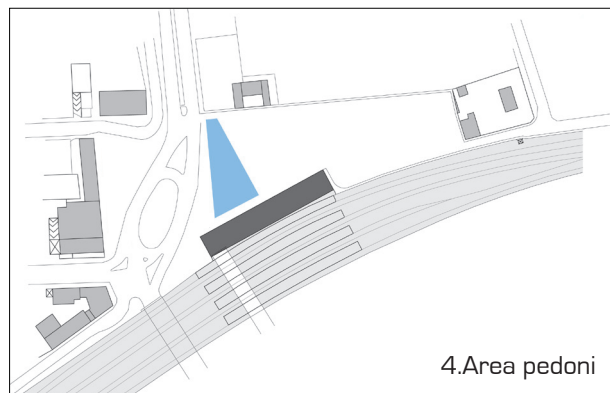
Una volta individuate le diverse aree, la seconda mossa progettuale riguarda il ripensamento della pavimentazione e quindi anche della grafica.

Trattandosi per lo più di un'area dedicata al parcheggio, l'asfalto risulta essere il materiale più comune, facile è la posa e anche la sua manutenzione. Tuttavia era necessario dare una nuova vita all'area, dotarla di una carica emozionale, iniziando dall'asfalto stesso. È stata così realizzata come una sorta di grande macchia verde, in grado di attirare su di sé l'attenzione dei passanti e togliere dall'anonimato e dal degrado l'intera area parcheggio.

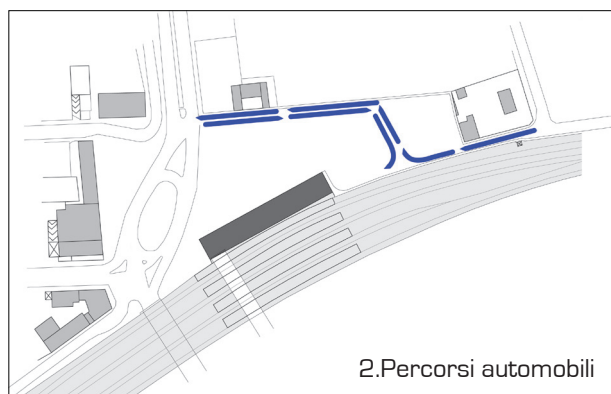
La scelta del colore non è stata casuale, il verde rimanda all'idea del parco, di una zona ad alto contenuto "naturale": erba, arbusti, piante, legno, acqua, sensazione di benessere e rilassamento sono delle immagini che vengono solitamente associate all'idea di parco verde.



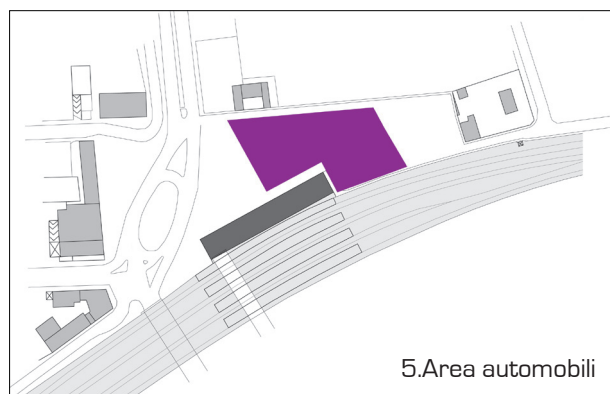
1.Percorsi pedoni



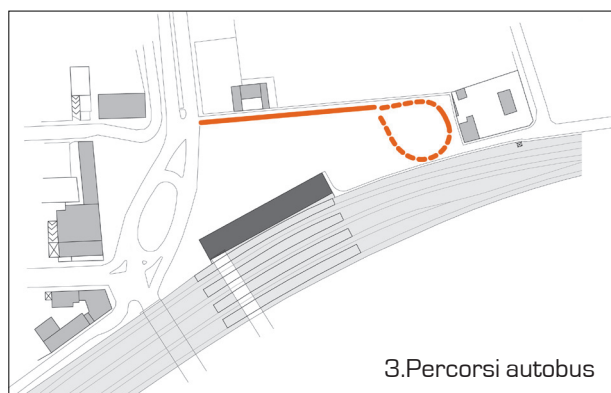
4.Area pedoni



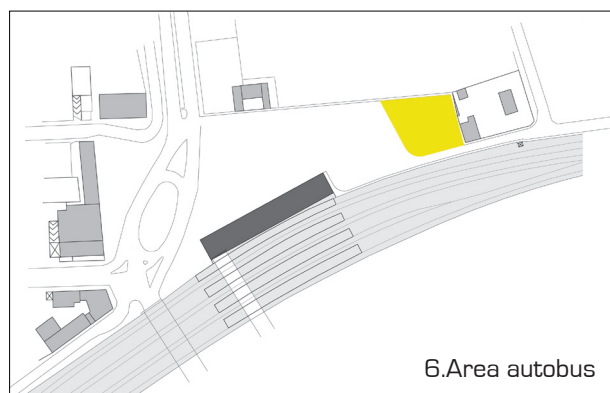
2.Percorsi automobili



5.Area automobili



3.Percorsi autobus



6.Area autobus

Non solo, il verde, associato al bianco della grafica urbana e dei parcheggi rimanda all'idea del campo da calcio e quindi di uno spazio dedicato al gioco e al divertimento.

La risposta progettuale a tutte queste suggestioni è stato definire una zona che potesse ironizzare sul concetto di "area verde": se l'immagine è quella del parco naturale, lo spazio di intervento sarebbe diventato verde per spinta artificiosa, ovvero attraverso una colata uniforme di colore che avrebbe rivestito tutto. Il concetto di "naturale" viene eliminato anche dal panorama urbano che viene a profilarsi: se Milano ha infatti predominanza di grigio nel suo specchio cromatico (asfalto, palazzi, smog, una giornata uggiosa), creare una zona completamente verde dà, al contrario, la sensazione di essere al di fuori dell'orizzonte urbano canonico.

L'idea della colata uniforme di colore ha come spunto progettuale la stadtlounge di **San Gallo** progettata dall'artista **Pipilotti Rist** e dall'architetto **Carlos Martinez**.

Si tratta di una sorta di tappeto in Tartan che, una volta posato, ha ricoperto tutto quello che c'era sotto di esso senza distinzione. E' una grande macchia rossa, con una forma libera che ospita fontane, panchine, spazi per il gioco e sedute nuove, insieme a una macchina, anch'essa ricoperta dallo strato di tartan. Il materiale rende tutto un gioco, rende l'ambiente lo spazio nuovo in cui poter tornare bambini, il colore lo distingue, lo omogeneizza rispetto a tutto l'esterno che riprende i colori canonici della città; dove i palazzi svizzeri vestono un completo grigio perfettamente stirato, qui il colore neutro riflette il rosso della pavimentazione, diventando l'ennesimo gioco cromatico che rende l'ambiente meno formale, meno freddo, meno lontano alla gente che lo vive.

Se la scelta cromatica è il Leitmotiv che caratterizza l'intera area, il sottotema dominante è rappresentato dalla grafica. E' stato preso un modulo ricorrente che potesse contraddistinguere e caratterizzare le zone di sviluppo e che potesse essere applicato come una texture continua. In particolare, i percorsi pedonali privilegiati sono stati segnalati con una successione sistematica di strisce pedonali della dimensionate secondo le norme vigenti del codice della strada. Niente di nuovo, considerando che è ciò che avviene comunemente, ma l'effetto viene ampliato esponenzialmente e diventa motivo caratterizzante nel momento in cui l'infilata di rettangoli è una linea di fuga che si disegna decisa, forte, su una zona cromaticamente omogenea, in tartan. In questo modo la differenziazione tra i percorsi pedonali e quelli automobilistici è resa non solo cromaticamente ma anche matericamente.



7.



8.



9.

7.8.9. Pipilotti Rist & Carlos Martinez, stadtlounge di San Gallo, Svizzera

Nell'area di sosta riservata ai pedoni e alla fermata dell'autobus le strisce pedonali si allungano, fuoriuscendo dal limite imposto dal tartan verde, andando ad ospitare sedute in calcestruzzo bianco dimensionate secondo le strisce dei percorsi pedonali.

Il parcheggio auto invece sono stati disegnati con due linee discontinue per il lato e una continua in testa: il dimensionamento dello spessore è come richiesto dalla normativa vigente, ovvero 12 cm di spessore per tutte le linee che servono a delimitare gli spazi di sosta. La scelta di non utilizzare il comune rettangolo pieno che caratterizza gran parte dei parcheggi italiana vuole essere una spinta a guardare oltre, come avviene nel parcheggio di Zaha Hadid nel terminal intermodale di Hoenheim - Nord, in cui sono semplicemente le linee parallele orientate a definire gli spazi di sosta in maniera univoca. Lo stesso vale per la numerazione dei posti auto: diversamente da quanto avviene nelle grandi aree di sosta, in cui i parcheggi vengono divisi per settori alfanumerici, i posti auto progettati sono numerati dall'1 al 191, con una doppia posizione del numero. Quello più grande, centrale e spostato verso l'alto serve a permettere il colpo d'occhio prima della fase di parcheggio, quello più piccolo in basso a destra invece, serve per riferirsi quando si percorre a piedi il parco auto pieno di vetture.

Alla grafica standard del parcheggio si va a sovrapporre poi quella delle singole aree e quindi della pista d'atletica, del campo da gioco, dello skatepark, aggiungendo colore e lasciando presagire che qualcos'altro può accadere all'interno di quegli spazi.

In tutta l'area l'illuminazione è affidata a lampioni dalla forma molto lineare, di colore bianco, che sembrano proseguire in verticale l'andamento della grafica urbana a terra.

Come già anticipato, il mio intervento non riguarda solamente il ridisegno del parcheggio ma anche una rifunzionalizzazione dell'intera area. Lambrate è infatti una stazione di pendolari, molto frequentata durante la settimana. Nei giorni non lavorativi l'afflusso di viaggiatori cala notevolmente, per questo motivo la mia scelta è stata quella di convertire lo spazio in un luogo che fosse al servizio dell'intero quartiere, dei suoi abitanti e non solamente della stazione. Così come avviene nelle piazze durante i giorni di mercato, il parcheggio si svuota, parzialmente o completamente, delle macchine, lasciando spazio alle diverse aree ricreative.

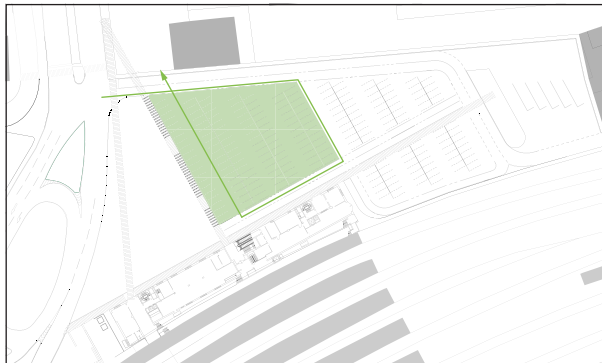
Si vengono a delineare cinque aree differenti, ognuna con una propria funzione specifica:

- area servizi e sosta pedoni
- area fitness e gioco

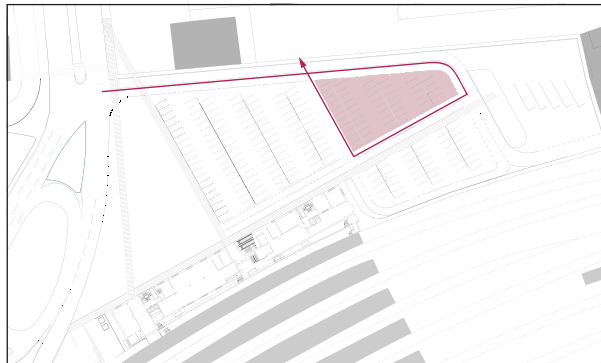


- skatepark
- drive in
- fermata autobus con capolinea

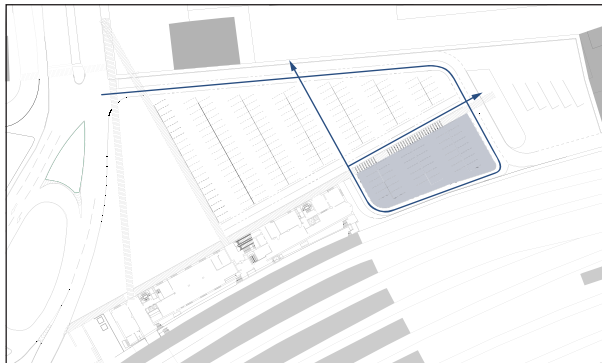
Ognuna di queste è caratterizzata da una circolazione autonoma che la separa dalle altre, consentendo eventualmente di non escludere totalmente il parcheggio alle automobili ma solamente nelle aree di volta interessate dalle varie attività. Ad esempio, l'area drive in si presta ad essere utilizzato solo in determinati periodi all'anno (quelli più caldi) e per lo più nelle ore serali; perciò non è necessario che venga impedito alle automobili di utilizzarne il parcheggio se l'area rimane inutilizzata. Si vengono così a sovrapporre diverse funzioni andando incontro alle esigenze dei vari utenti.



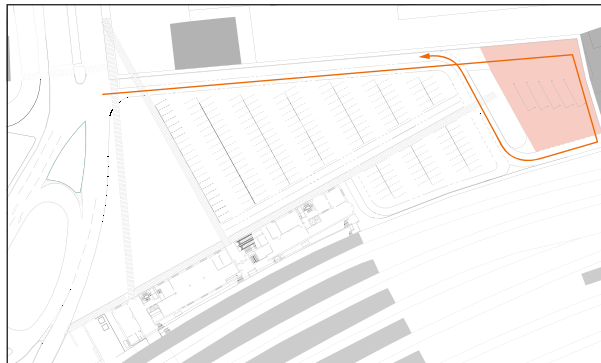
10. Area fitness & gioco



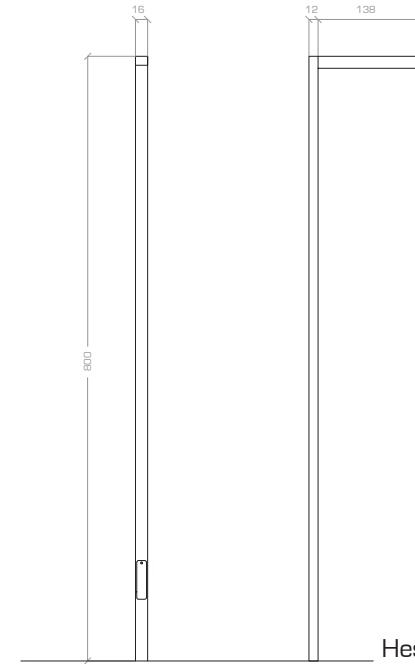
11. Skatepark



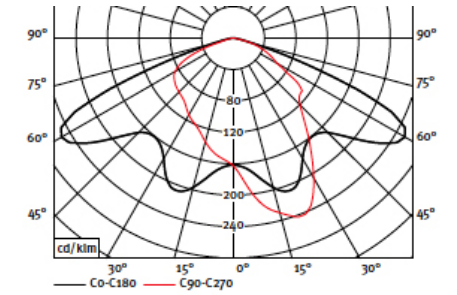
12. Drive in



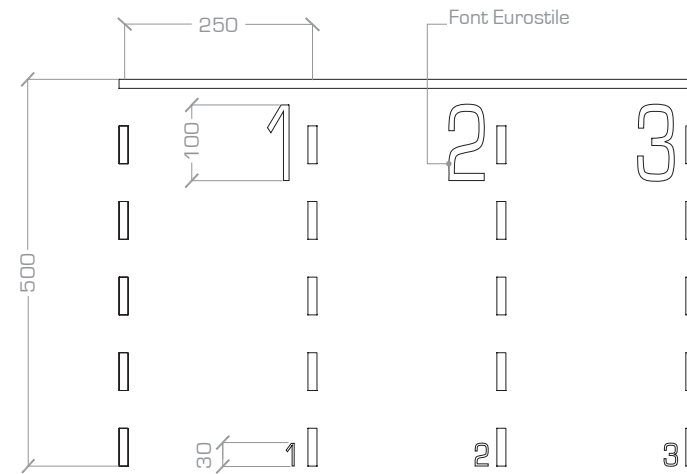
13. Capolinea autobus



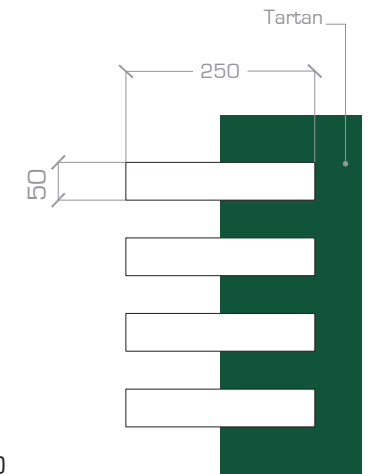
Hess, lampione **Linea**, scala 1:100



14. Curve fotometriche



scala 1:100



## L'asfalto colorato

Gli asfalti colorati coniugano la funzionalità dei conglomerati bituminosi con numerose opzioni stilistiche. La loro resistenza è paragonabile a quella dei tappeti bituminosi. L'utilizzo dei conglomerati bituminosi colorati si sta diffondendo sempre più per separare tra loro gli spazi destinati ai vari utenti della strada. In tal modo si può aumentare in misura significativa la sicurezza della circolazione, ad esempio nel caso in cui nello spazio stradale siano integrate delle piste pedonali o ciclabili.

Con gli asfalti colorati si può creare teoricamente l'intera scala cromatica. È tuttavia consigliabile usare il rosso, il verde o i colori delle terre nelle tonalità scure come l'ocra gialla e rossa. Sulle superfici asfaltate in tinte più chiare si vedono presto le macchie di sporco e in particolare le tracce lasciate dai pneumatici, che rendono antiestetico l'aspetto della pavimentazione.

Attualmente sono impiegati come conglomerati colorati i calcestruzzi bituminosi, gli splittmastixasphalt e i conglomerati bituminosi porosi. Se si utilizza del bitume nero è necessaria una grande percentuale di pigmenti colorati perché il colore sia visibile in superficie.

Ciò non vale ovviamente per il bitume trasparente, che offre il vantaggio di far affiorare chiaramente il colore degli inerti avvolti di bitume.



## Bitume

Il bitume è un prodotto ricavato da una miscela di idrocarburi e ottenuto dalla distillazione del greggio; sotto il profilo dell'aspetto e dell'applicazione potrebbe sembrare simile alla resina ma in realtà i due hanno una diversa composizione.

Si presenta di colore scuro, tendente al nero, è consistente, brucia con fiamma fuliginosa e ha un odore catramoso.

Il bitume trova impiego nei rivestimenti stradali per il fatto di essere isolante e impermeabile, nella preparazione di vernici, ceralacca e per fare mastici.



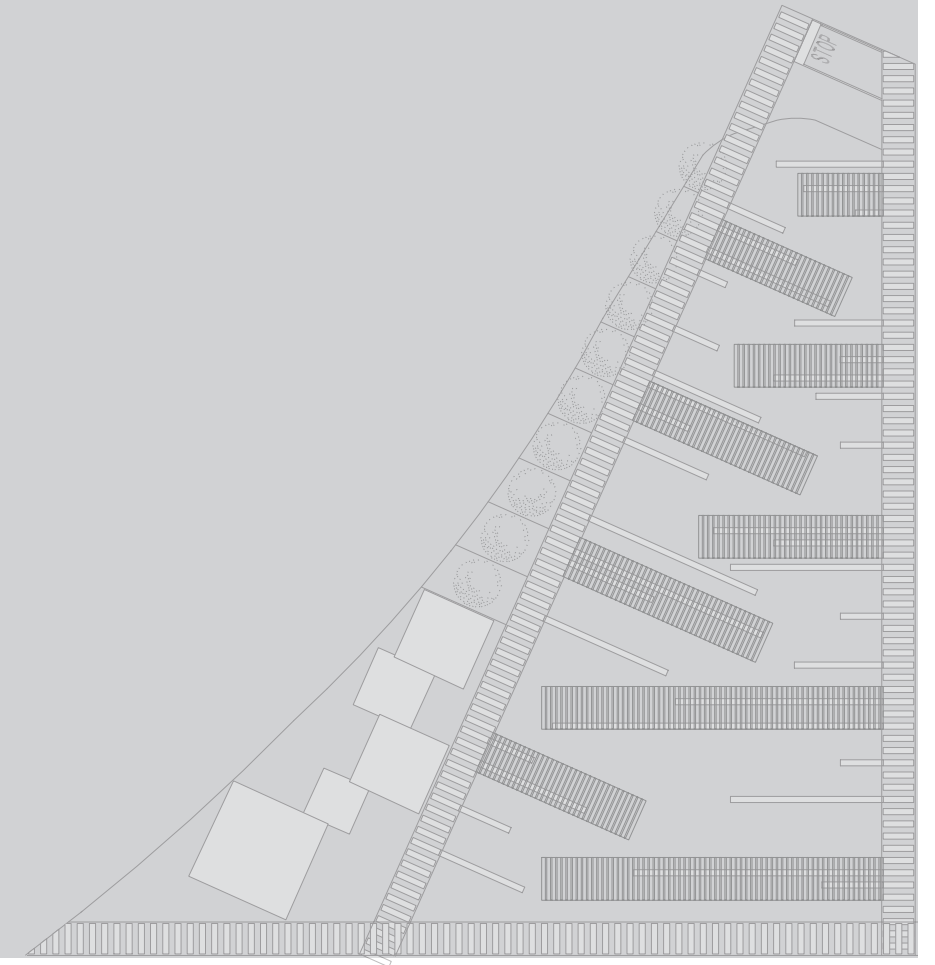
## Legante trasparente

Il legante trasparente è consigliato nella produzione dei conglomerati colorati a caldo perché offre il vantaggio di far affiorare chiaramente il colore degli inerti, sia che si voglia dar risalto alla colorazione naturale dell'inerte sia che si utilizzino i pigmenti coloranti.

Si tratta di speciali resine studiate per sostituire i tradizionali leganti bituminosi per realizzare nella massa conglomerati di vari colori (da quelli naturali, a tonalità nuove quali gialli, verdi, azzurri, rossi). Consentono di realizzare pavimentazioni con le stesse caratteristiche di resistenza meccanica dei tradizionali conglomerati bituminosi.



## 4.1. Area servizi e sosta pedoni





E' la prima che si incontra entrando all'interno del parcheggio, a forma triangolare e compresa tra i due percorsi pedonali principali perpendicolari alla stazione. Si tratta dell'unica "area verde" vera e propria, in quanto interamente coperta da un manto erboso. Lo spazio è interamente dedicato alla circolazione pedonale, sette giorni su sette, fornendo perciò anche uno spazio di svago e sosta per i pendolari e i fruitori della stazione.

La zona è separata dalla trafficata Via Rombon tramite dei terrapieni erbosi, di diverse altezze e dalla forma quadrangolare, contenenti gli alberi che fanno da schermo isolando l'area dalla strada.

A lato del percorso pedonale principale, quello che conduce direttamente al sottopasso esterno della stazione tramite cui è possibile raggiungere Piazza Bottini, ho aggiunto una serie di servizi utili sia ai pendolari, che si trovano a passare velocemente verso o dalla stazione, sia a tutti coloro che usufruiscono dell'area di sosta.

Procedendo dalla stazione incontriamo un parcheggio bici, coperto da una pensilina quadrangolare, i bagni pubblici, un bar, un chiosco adibito a magazzino e/o ufficio per il custode dell'area, un'edicola.

Le rastrelliere per le biciclette incentivano un uso dell'area a tutti gli utenti, non solo quelli muniti di automobile, inoltre mette a disposizione dei pendolari un posto adeguato in cui lasciare il proprio mezzo dopo il lavoro e nei giorni festivi. Molti lavoratori si avvalgono infatti della bici per poter raggiungere velocemente il proprio posto di lavoro e le rastrelliere consentono loro di lasciarle direttamente in stazione senza doverle riportare ogni volta sul treno fino a casa. Al momento l'area è priva di tali spazi, dal momento che tutte le rastrelliere sono state eliminate e spostate in Piazza Bottini in seguito al suo recente restyling. Un ulteriore esempio dello stato di abbandono a cui il parcheggio è lasciato.

I bagni pubblici, con rampa d'accesso per gli utenti disabili, si prestano ad essere messi a disposizione dei viaggiatori durante l'attesa nell'apposita area ma anche e soprattutto di tutti coloro che vivono la piazza nei giorni festivi.

Allo stesso modo il bar e l'edicola si rivelano dei servizi importanti sia per i pendolari che si trovano a dover passare velocemente e magari prendere al volo i biglietti per il treno e un caffè, sia per chi deve aspettare il treno, sia per tutti gli altri utenti. In questo modo è possibile ottenere una piazza vera propria con tutti i servizi e le comodità.

Il magazzino - ufficio custode si è reso essenziale per la necessità di una persona che si occupi della manutenzione e della tutela al degrado dell'intera area che non essendo più un semplice parcheggio richiede una maggior attenzione e cura.

Le strutture che ospitano i servizi presentano una forma molto semplice, a pianta quadrangolare e realizzati con diverse altezze, riproponendo il medesimo ritmo creato dai terrapieni erbosi che li fiancheggiano.

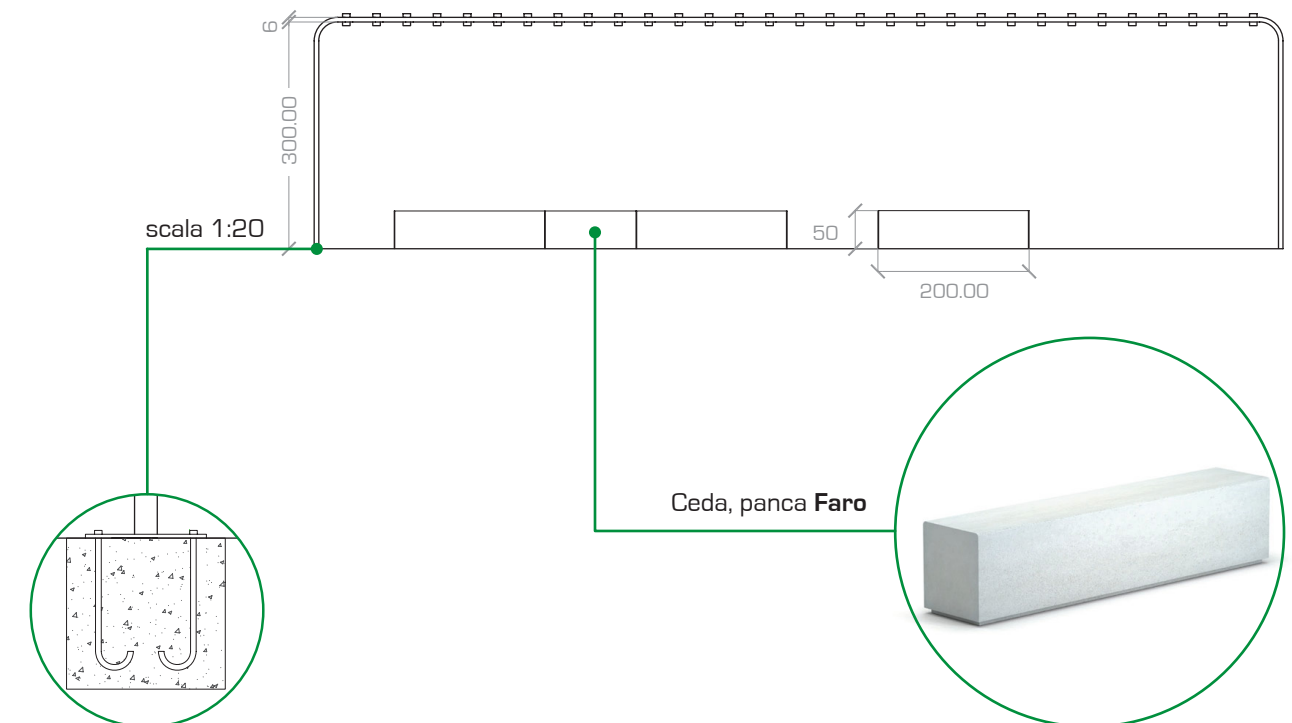
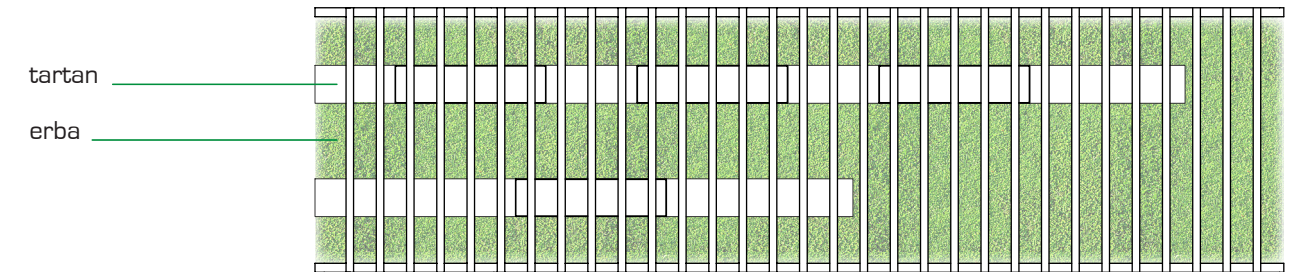
Tutti questi chioschi sono caratterizzati da una colorazione verde, leitmotiv del progetto, che serve ad accentuare l'effetto di uniformità e il concetto di area verde totale.

Accanto a questa fila di servizi si trova il triangolo di sosta vero e proprio, un'area erbosa dentro cui penetrano i prolungamenti delle strisce pedonali e su cui vanno a posizionarsi le panche in cemento.

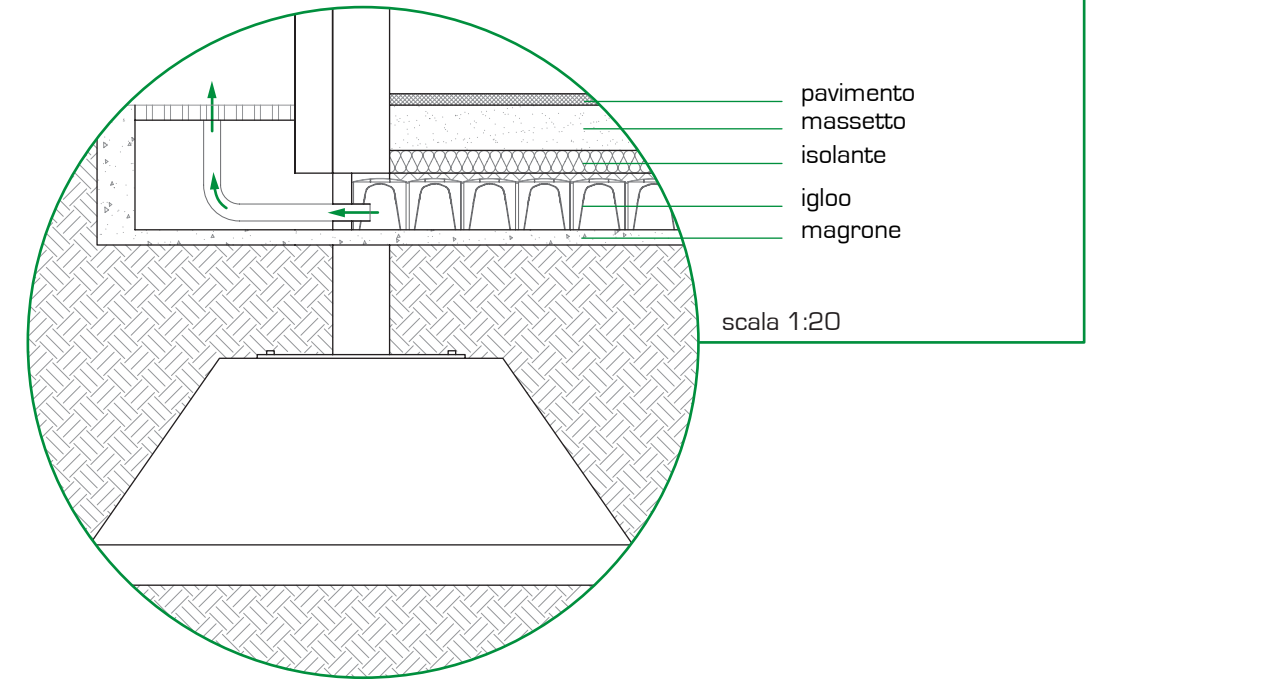
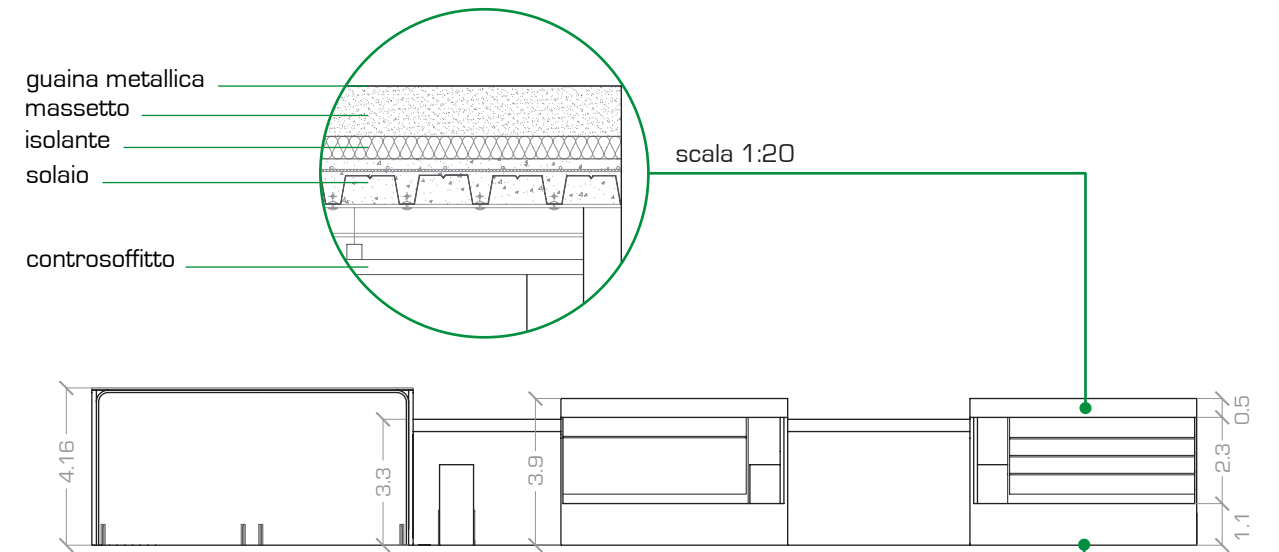
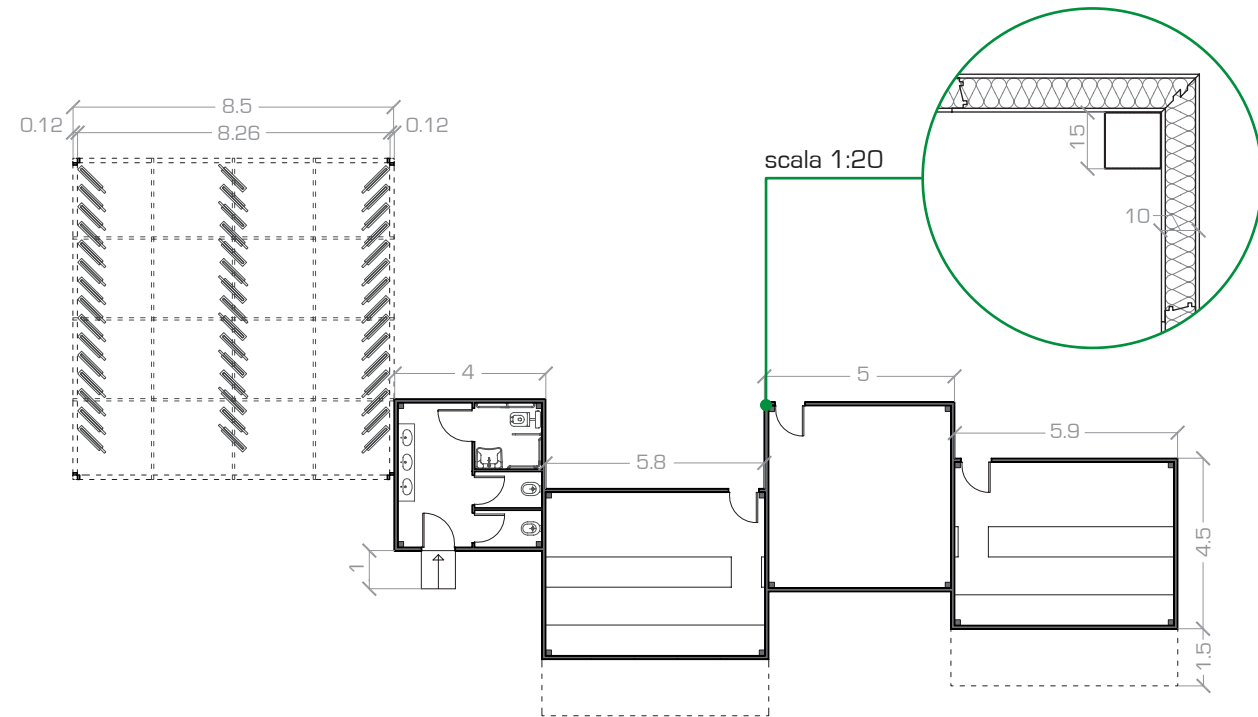
I pergolati donano un po' di ombra all'area, allietando la sosta nei mesi più caldi. Il loro disegno riprende il motivo dominante che caratterizza tutti gli elementi, dalle pensiline alle strutture gioco.

## Elementi dell'area servizi e sosta pedoni

### Pergolati scala 1:100

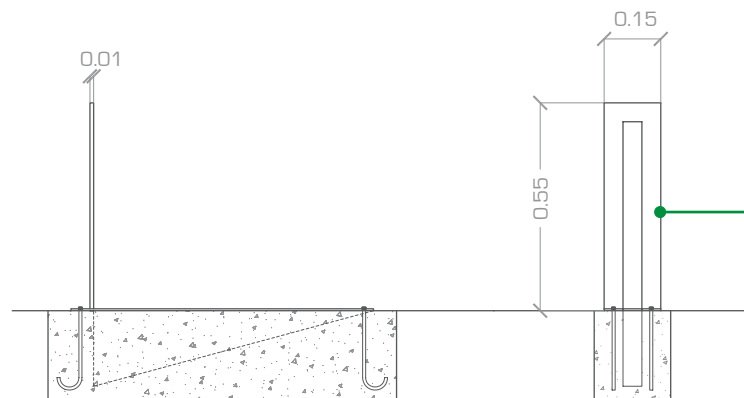
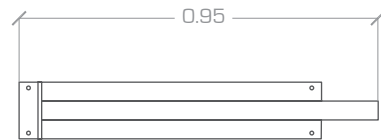
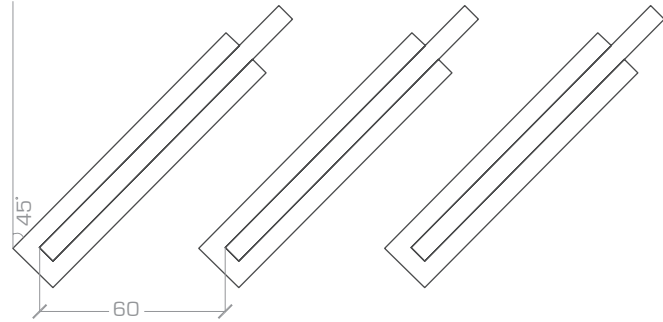


Chioschi scala 1:200





## Portabici scala 1:20



## Termopareti Serbond

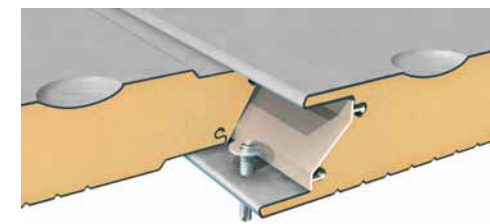
L'isolamento all'interno dei supporti è realizzato mediante un materassino in lana di roccia a fibre orientate disposte ortogonalmente al piano delle lamiera (densità 100 Kg/m<sup>3</sup>) che conferisce una maggiore monoliticità al pannello e ne migliora le prestazioni meccaniche.

L'utilizzo della lana di roccia a fibre orientate conferisce al pannello ottime caratteristiche di fonoassorbenza su un largo spettro di frequenza, specialmente se viene utilizzato un supporto microforato da porre dalla parte di provenienza del rumore.

Questa caratteristica si evidenzia nella notevole riduzione del rumore generato dall'impatto della pioggia o della grandine sulle coperture.



1. Termoparete



2. Dettaglio incastro

### PANNELLO IN ALLUMINIO

|                        |                                      |
|------------------------|--------------------------------------|
| SPESSORE               | 100 mm                               |
| PESO                   | 0,40 $\frac{W}{m^2 \times ^\circ C}$ |
| CONDIZIONI DI CARICO K | 16,6 Kg/m <sup>2</sup>               |





3. I pergolati e l'area pedoni

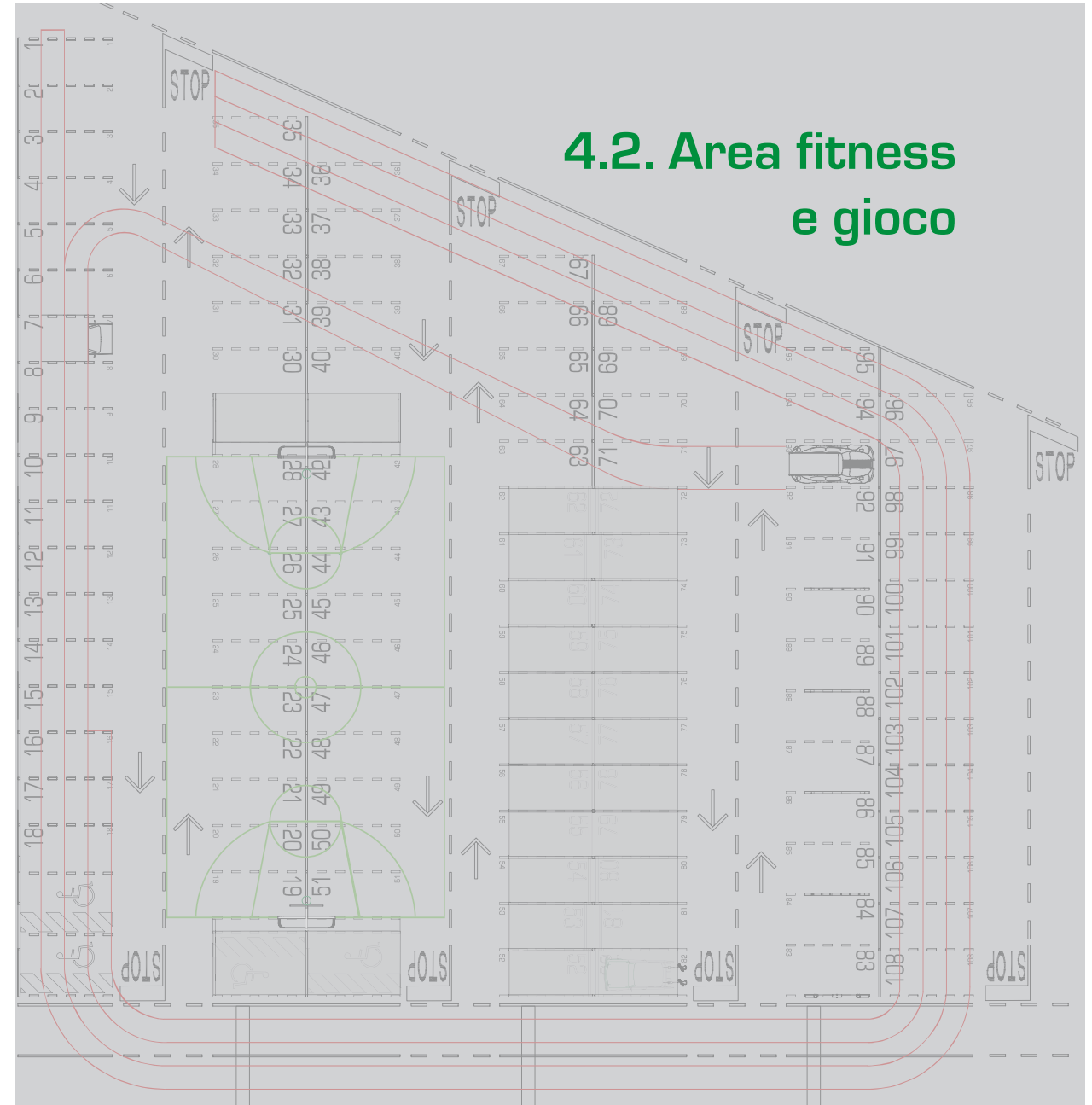




4. I servizi



## 4.2. Area fitness e gioco



La seconda area costituisce una zona di svago e divertimento per utenti di diverse età. E' interamente circondata da una sorta di circuito o pista d'atletica ma di dimensioni ridotte, che si presta per essere utilizzato sia per correre ma anche per girare coi pattini o la bici. Molto spesso in città, infatti, ai bambini manca un luogo dove poterli usare liberamente e divertirsi senza alcun pericolo. Inoltre in alcuni punti il circuito è movimentato grazie alla presenza di piccoli dossi e un ponticello che rendono il percorso meno monotono.

Al centro troviamo poi un campo polifunzionale da basket e calcetto, interamente pavimentato in tartan che permette di attutire i colpi. Agli estremi il canestro integrato alla porta da calcio sono stati disegnati secondo il linguaggio comune a tutti gli elementi. Tutto ciò che si innalza in verticale deve come nascere dal parcheggio stesso e dalle sue linee bianche. Alle spalle di questi due elementi sono state posizionate due pensiline paracolpi, in modo tale da poter offrire uno schermo alle pallonate.

Accanto al campo da gioco una fila di pensiline verdi, caratterizzate da una struttura portante bianca che si innalza direttamente dalla linea del parcheggio a terra, ospita l'area fitness all'aperto.

L'outdoor fitness sta dilagando sempre di più in Italia, tanto che diversi comuni si stanno adeguando per attrezzare i parchi cittadini di strutture per l'esercizio fisico all'aria aperta, prima tra tutte la città di Torino.

L'inattività fisica rappresenta un serio problema della società moderna. Prevale soprattutto nel ceto sociale più povero, che non si può permettere i centri fitness. Con la sistemazione del fitness all'aperto è possibile promuovere uno stile di vita sano e l'attività fisica, riducendo le malattie e il sovrappeso della comunità locale. Le persone hanno inoltre la possibilità di trascorrere il tempo libero in compagnia e di mantenere un buono stato psicofisico. L'attività sportiva, intesa come mezzo di formazione e sviluppo psicofisico della personalità umana, e non come pura espressione di agonismo o di spettacolo sportivo, va naturalmente favorita e stimolata. Molti parchi mettono a disposizione impianti e attrezzature sportive a fruizione libera, e in particolare percorsi ginnici attrezzati, dove poter effettuare esercizi di stretching, di riscaldamento, di rafforzamento muscolare, di coordinamento e abilità. Le attrezzature possono essere utilizzate da tutti e accanto ognuna di esse viene abbinata l'illustrazione con le corrette indicazioni di utilizzo.

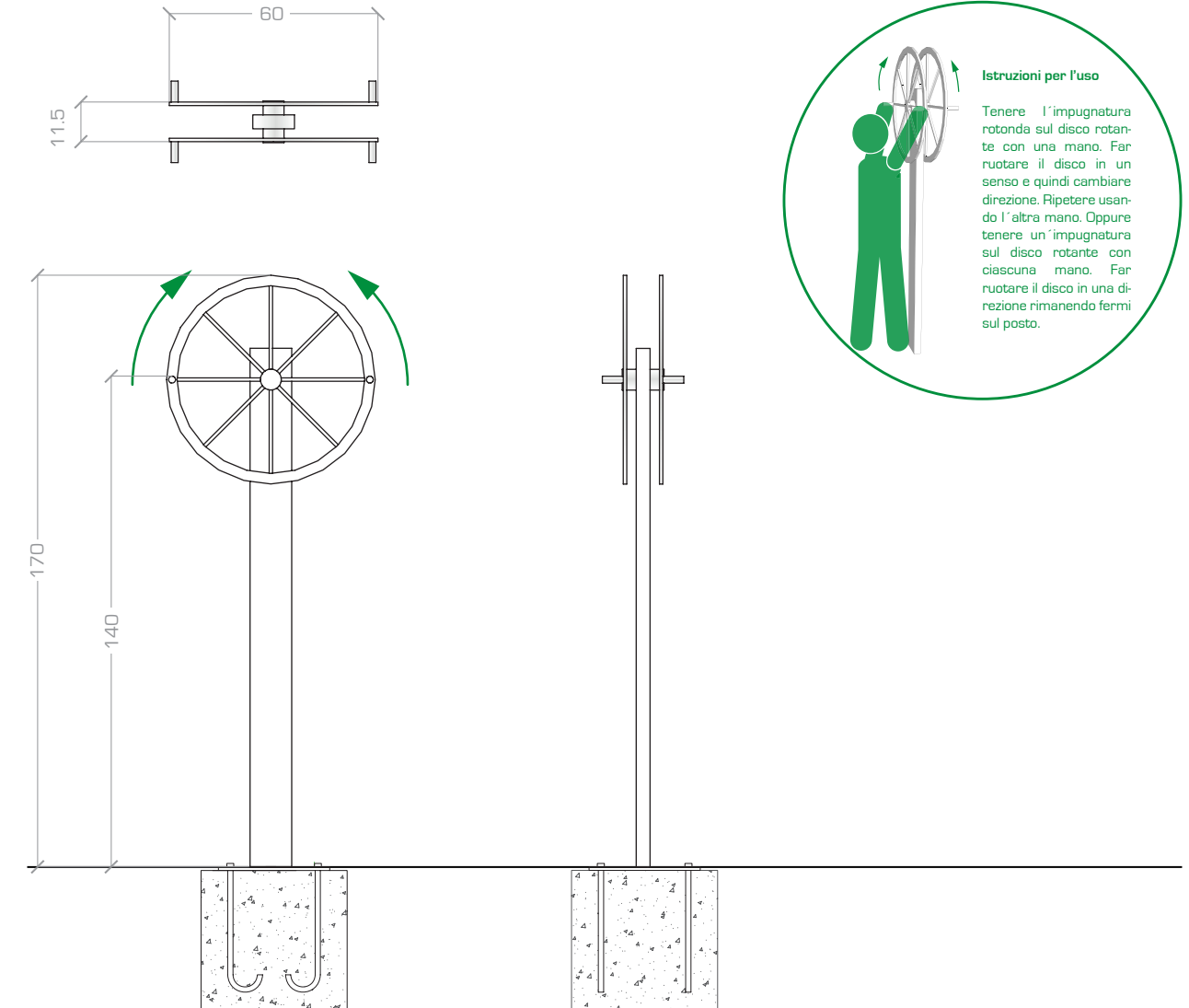
L'area fitness permette così di mantenere facilmente uno stile di vita sano e al tempo stesso offre un'occasione di socializzazione.

Infine, l'ultimo tratto è dedicato al gioco degli utenti più piccoli, dal tratteggio della grafica dei parcheggi si innalzano altalene, strutture per l'arrampicata e dondoli. Una scultura a forma di automobile rivela invece un particolare scivolo. In questo tratto i parcheggi sono stati pensati più larghi, in modo da poter ospitare le auto parcheggiate e le strutture gioco senza alcun problema di ingombro.

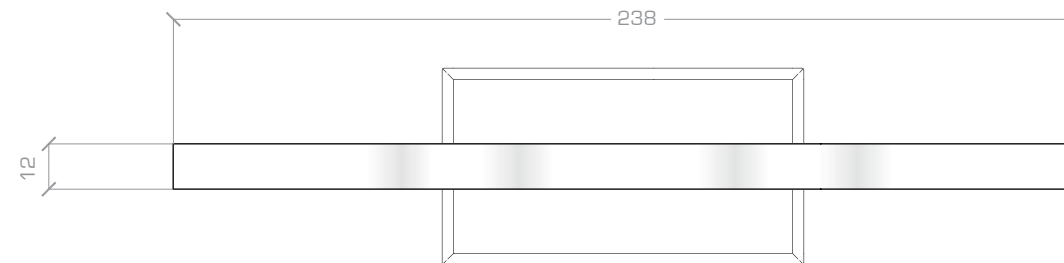
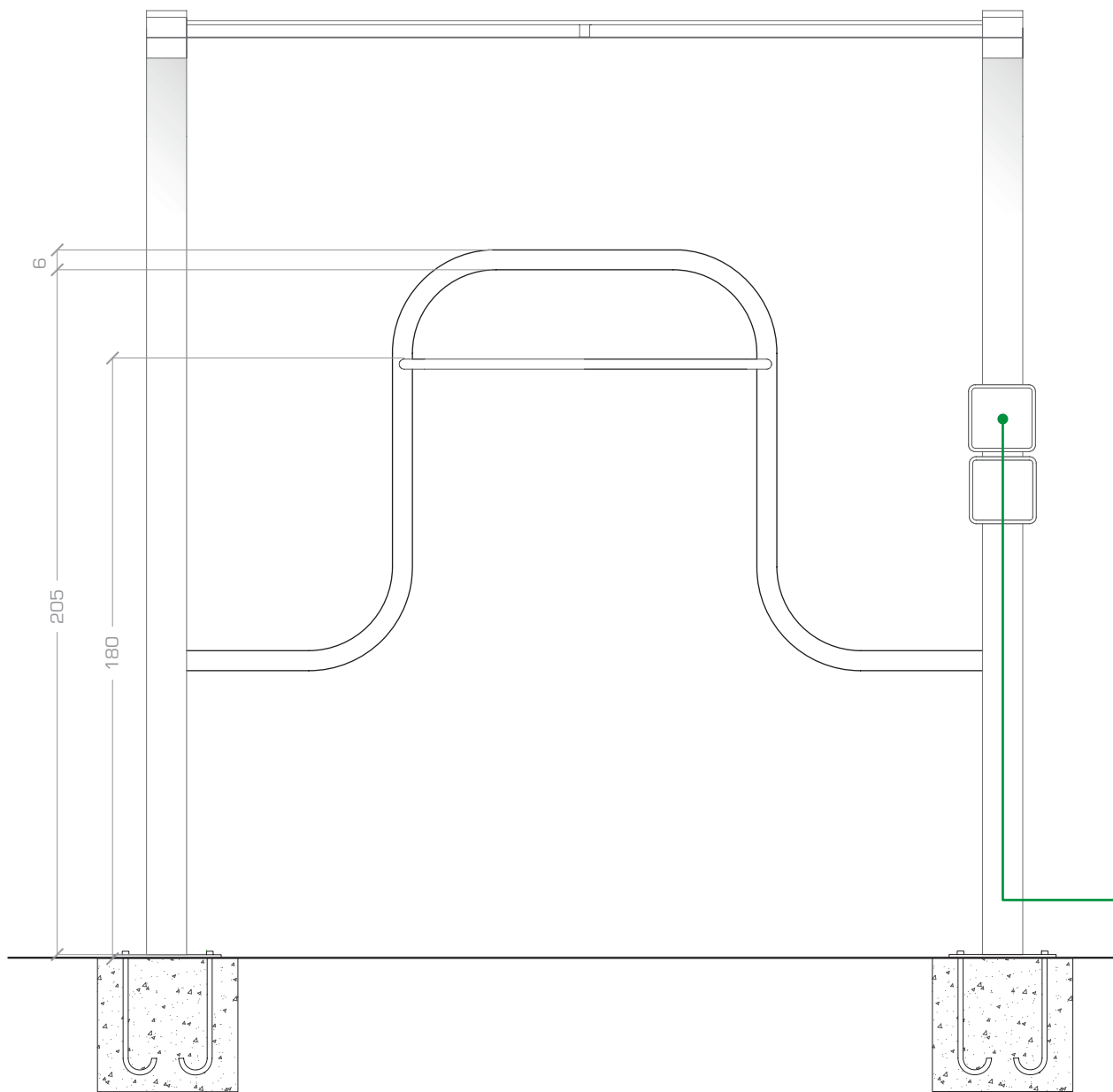
In tutta l'area, così come per la macchina - scivolo, sono disseminate altre sculture gioco, come ad esempio la macchina cyclette nell'area fitness, la macchina dosso lungo il percorso del circuito e la macchina wall ramp per l'area dello skatepark; un modo per ironizzare sul tema del parcheggio.

## Elementi dell'area fitness e gioco

### Attrezzi fitness scala 1:20







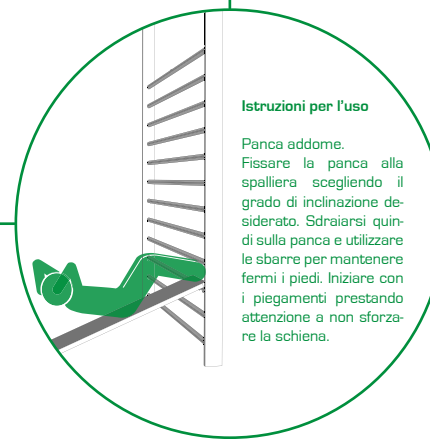
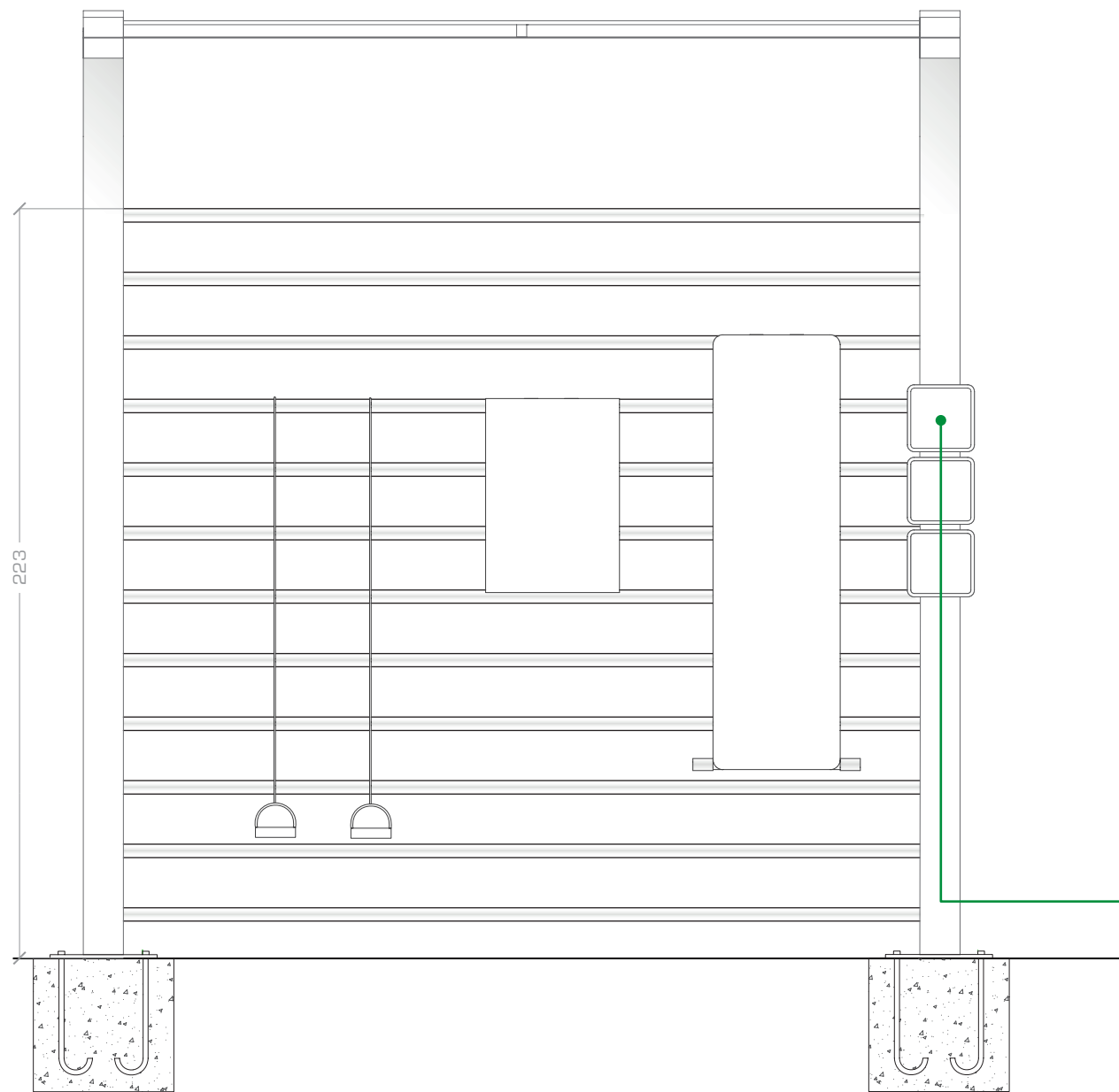
**Istruzioni per l'uso**

Stretching.  
Appoggiare una gamba alla barra e piegare leggermente il ginocchio dell'altra a terra. Inclinare dolcemente il corpo in avanti cercando di toccare la punta del piede con le mani. Ripetere con l'altra gamba.



**Istruzioni per l'uso**

Trazioni alla sbarra.  
Afferrare saldamente la sbarra con entrambe le mani, sollevarsi fino a portarla all'altezza del petto.



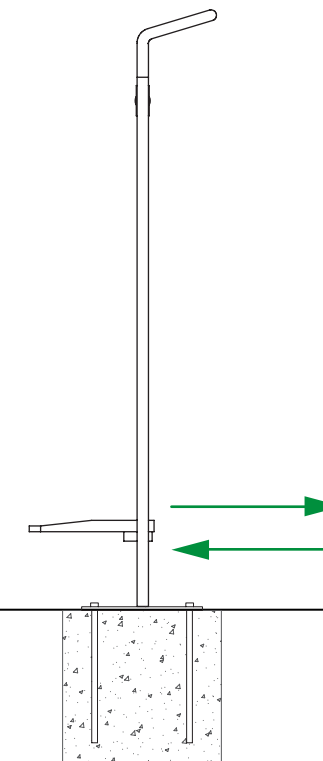
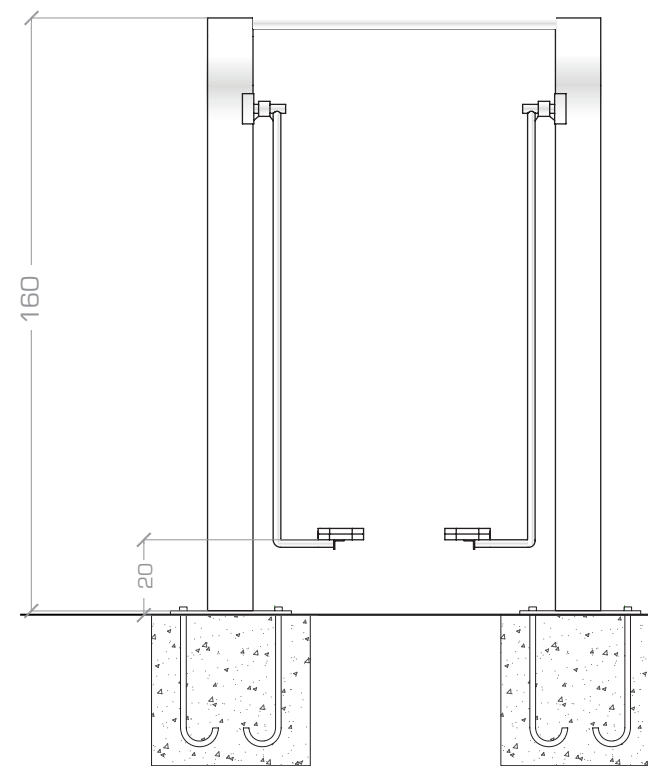
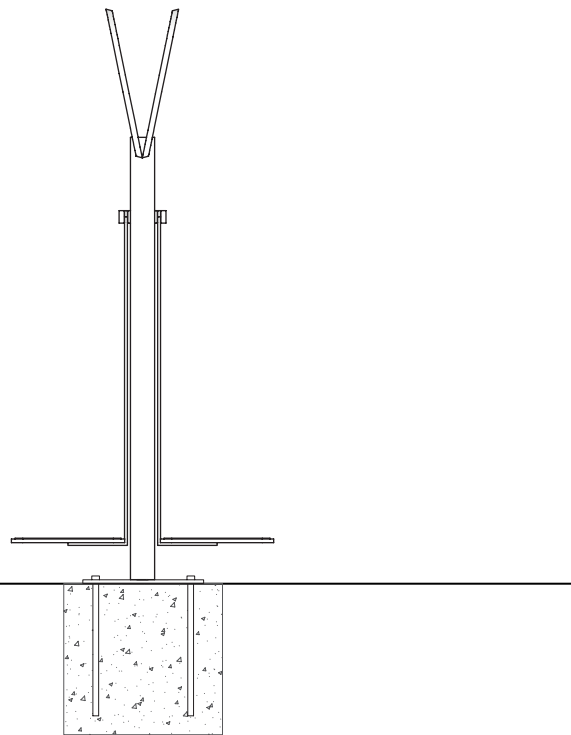
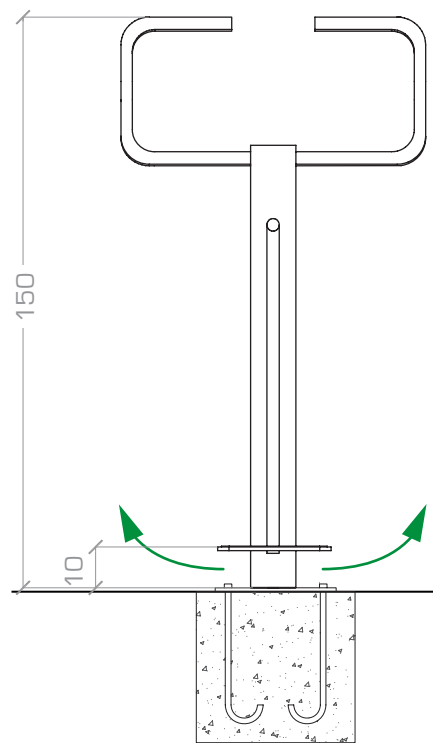
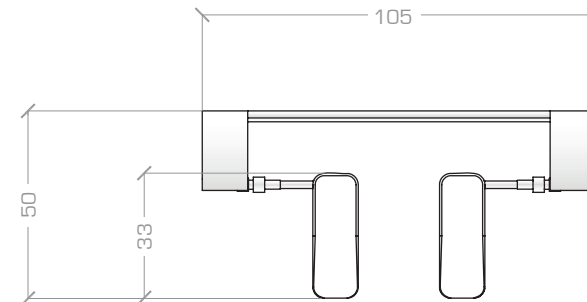
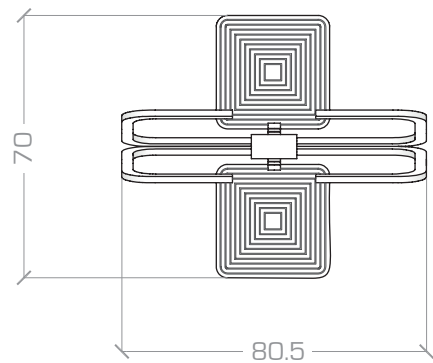
**Istruzioni per l'uso**  
 Panca addome.  
 Fissare la panca alla spalliera scegliendo il grado di inclinazione desiderato. Sdraiarsi quindi sulla panca e utilizzare le sbarre per mantenere fermi i piedi. Iniziare con i piegamenti prestando attenzione a non sforzare la schiena.



**Istruzioni per l'uso**  
 Addominali bassi.  
 Afferrare la barra con entrambe le mani e far aderire la schiena all'apposito supporto. Alzare le ginocchia al petto quindi ristenderle. Eventualmente per aumentare la difficoltà incrociare i piedi e alzare le ginocchia al petto.

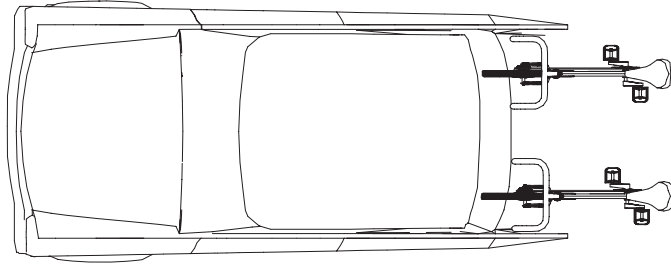


**Istruzioni per l'uso**  
 Tenere saldamente la barra con entrambe le mani. Salire sui pedali e iniziare a camminare con un movimento lento e regolare.

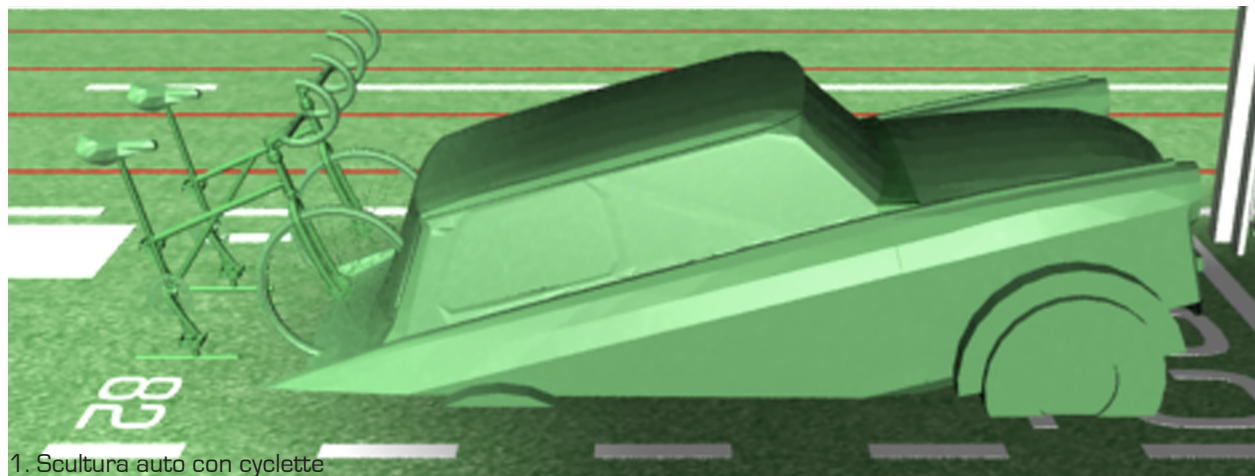
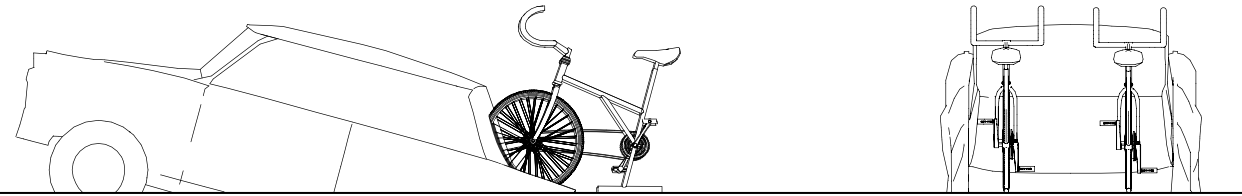




## Scultura auto con cyclette scala 1:50

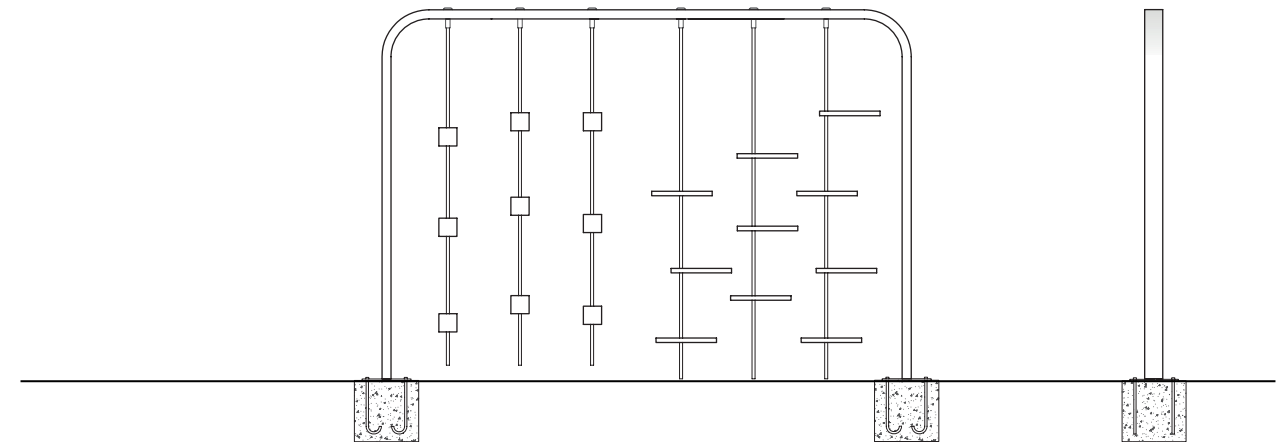
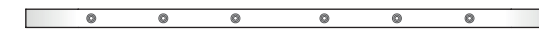
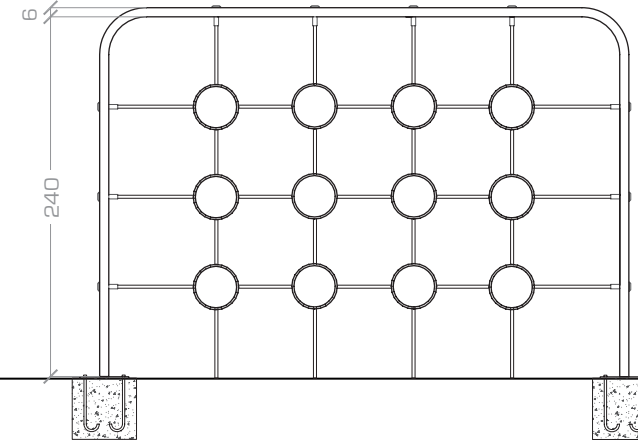
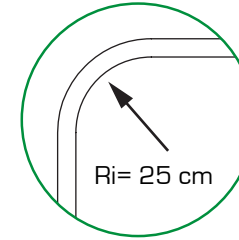


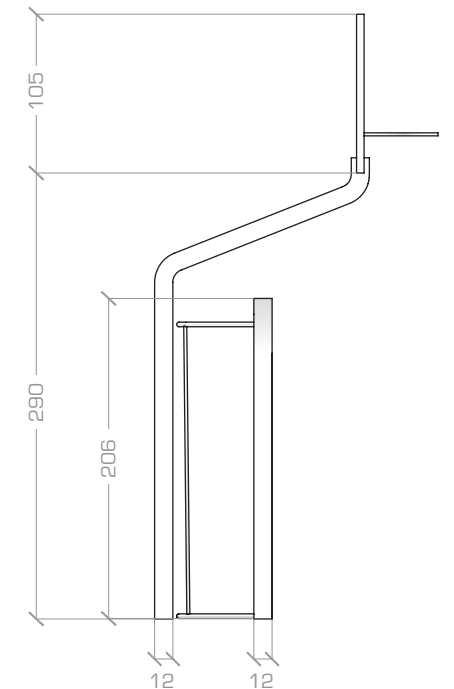
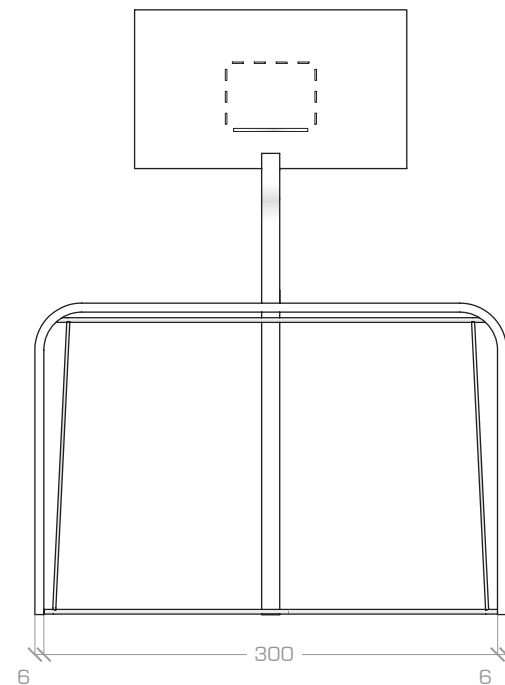
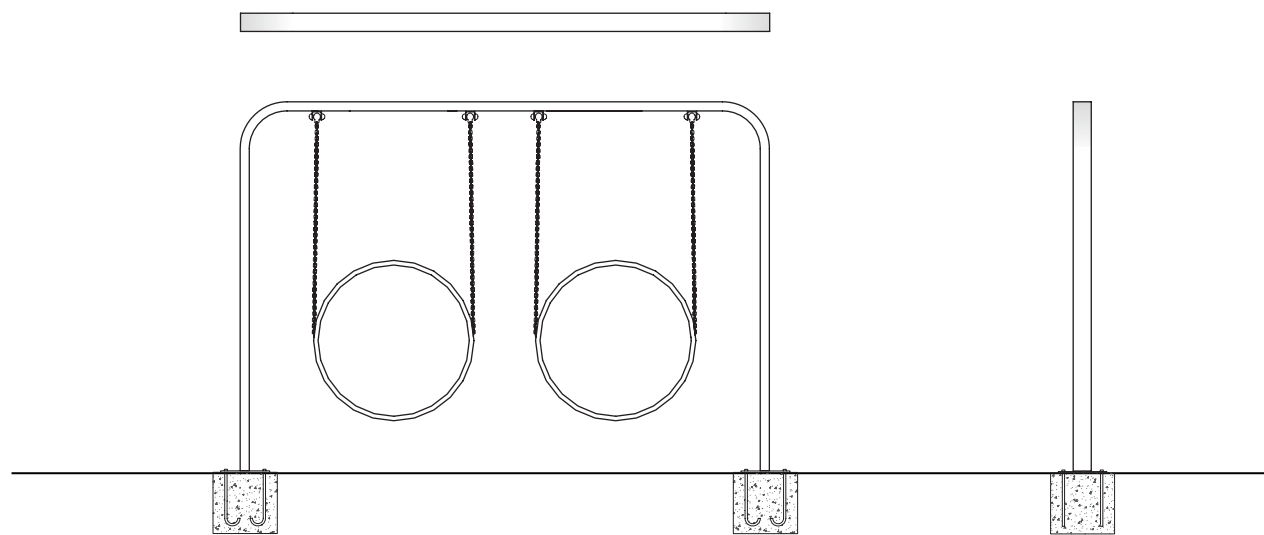
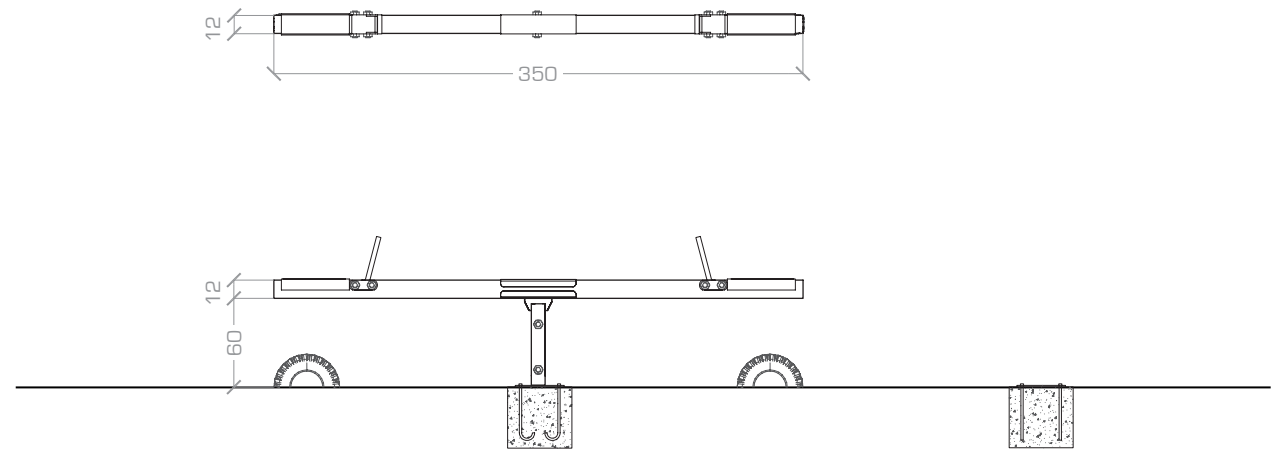
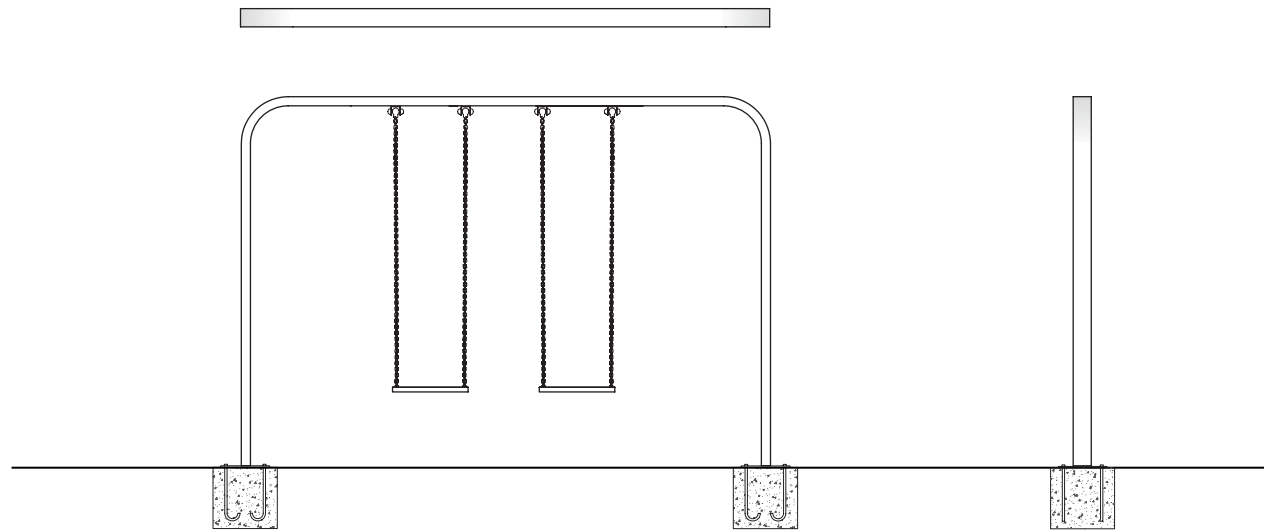
Le sculture-auto sono pensate in vetroresina trattate con gelcoat per resistere agli agenti atmosferici e rifinite superficialmente con vernice verde.



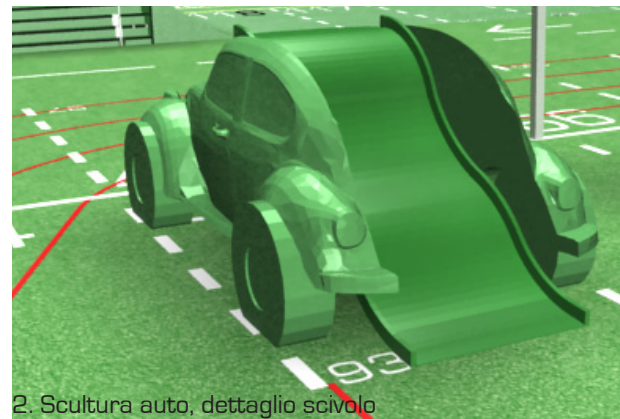
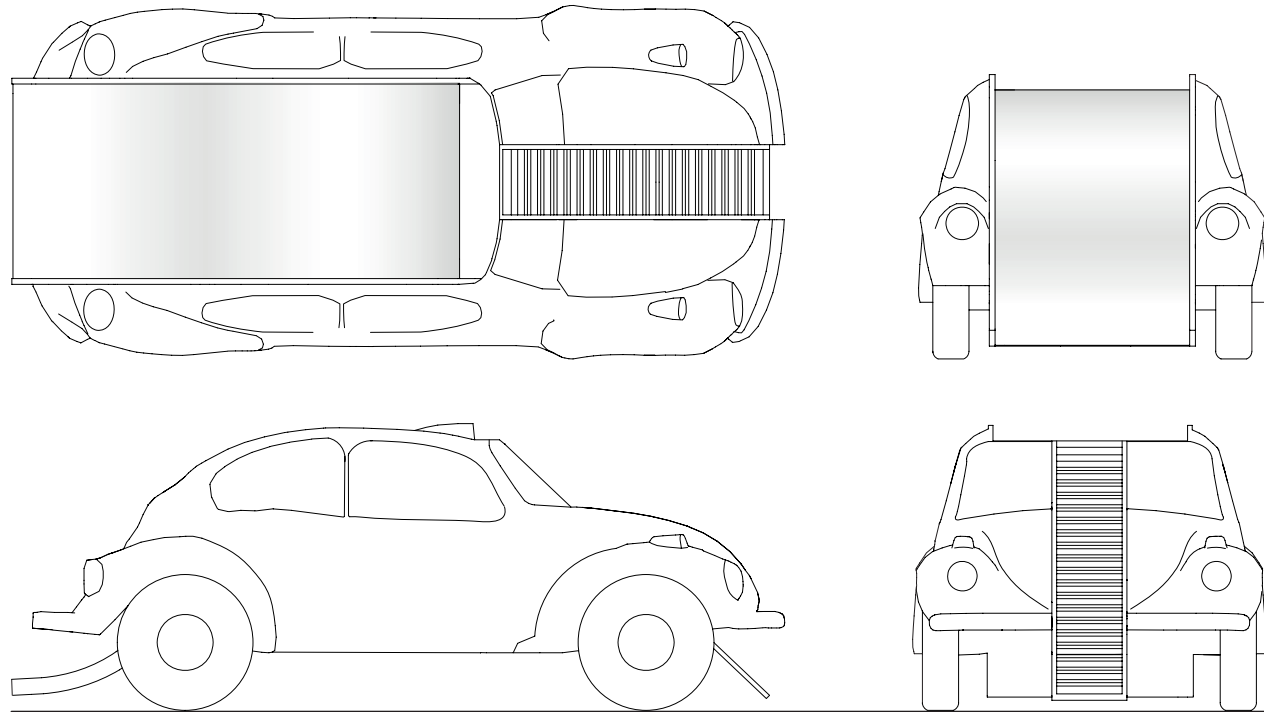
1. Scultura auto con cyclette

## Giochi scala 1:50





**Scultura auto-scivolo scala 1:50**

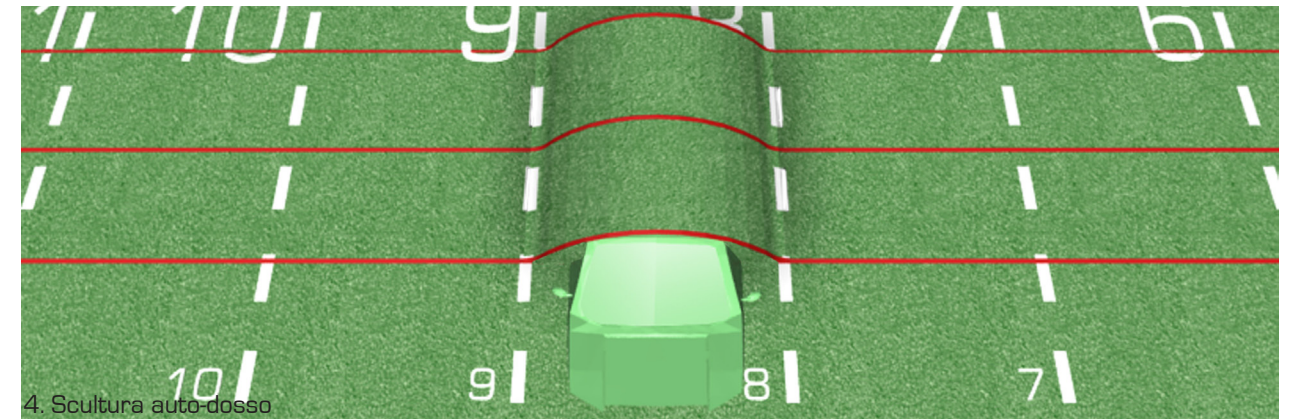
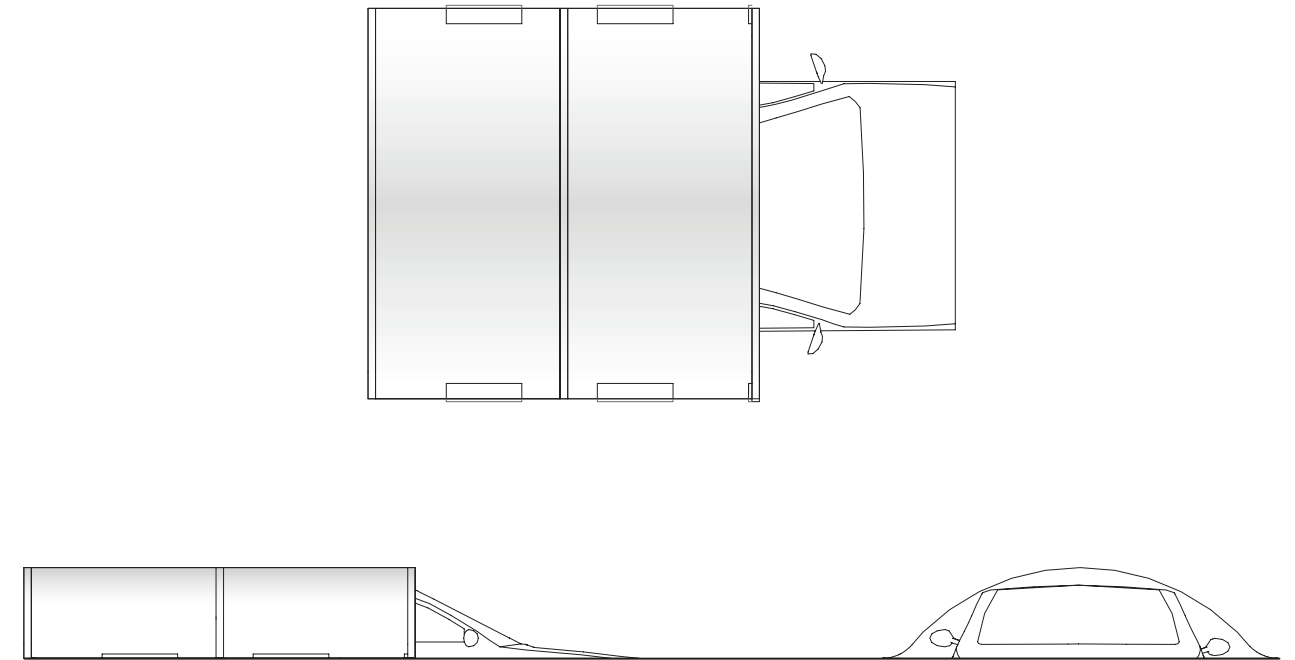


2. Scultura auto, dettaglio scivolo



3. Scultura auto, dettaglio scaletta

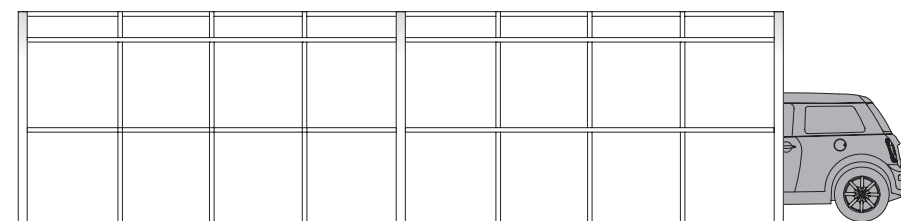
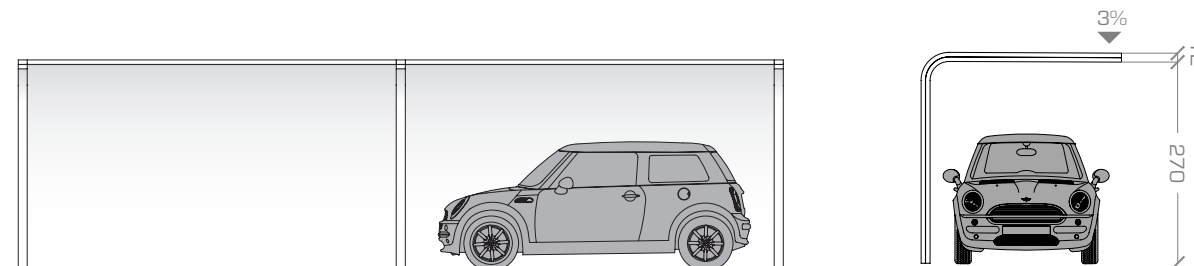
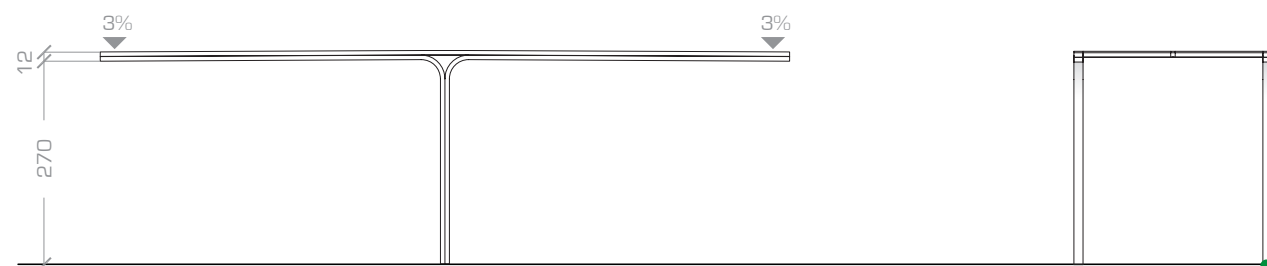
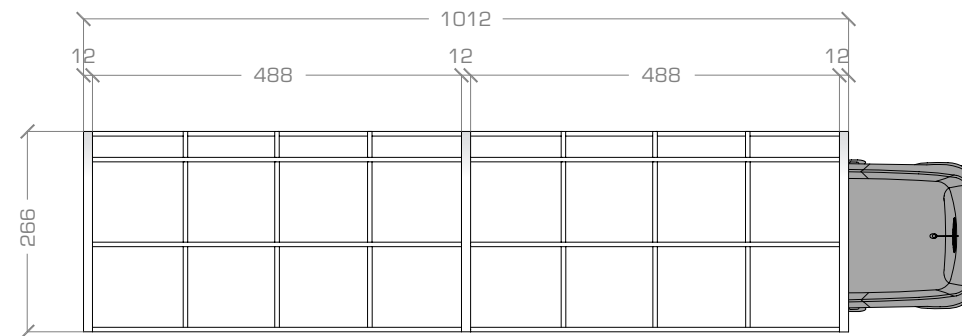
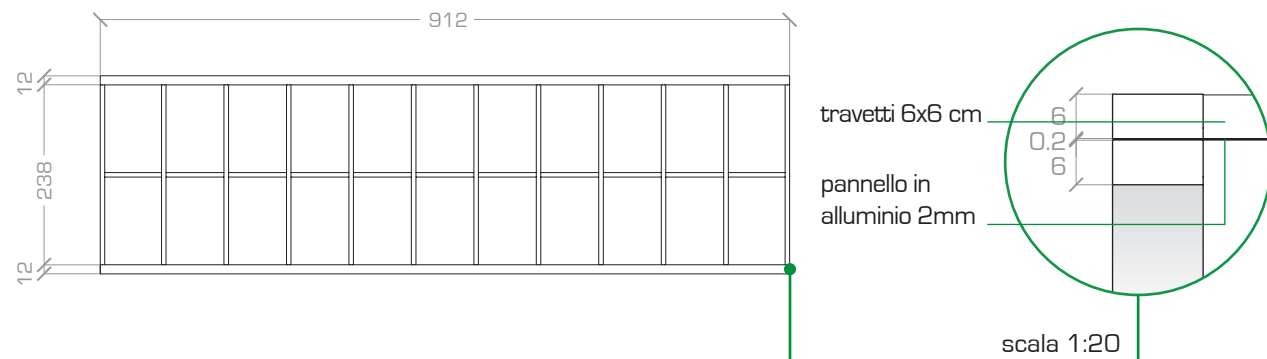
**Scultura auto-dosso scala 1:50**



4. Scultura auto-dosso



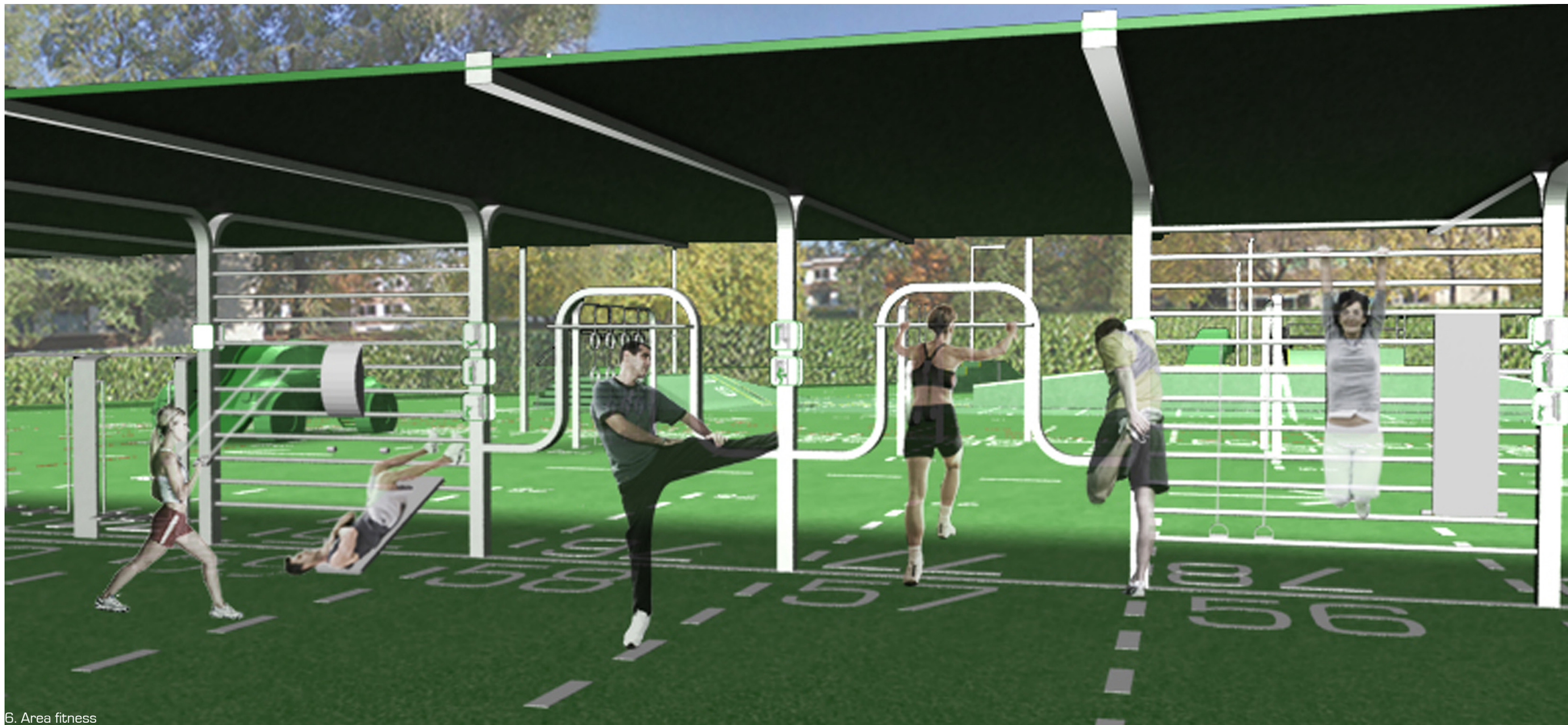
**Pensiline scala 1:100**





5. Area fitness





6. Area fitness





7. Area giochi





B. Dettaglio pista da corsa e campo da gioco



### 4.3. Lo skatepark





La terza area del progetto è quella relativa alla realizzazione di uno skatepark.

Si tratta di un luogo che permette, solitamente agli skater, ma anche ai praticatori di pattinaggio aggressive e BMX, di eseguire evoluzioni su rampe, rail e altri elementi appositamente realizzati.

Durante gli anni '50 negli Stati Uniti, più precisamente in California, un gruppo di surfers ebbe l'idea di applicare quattro piccole ruote alle loro tavole per lanciarsi poi lungo pendii asfaltati, inventando una nuova moda sulle strade: il sidewalk surfing che avrebbe condotto nel corso di qualche anno alla nascita dello Skateboard vero e proprio.

Oggi molto amato dai giovani, lo skateboard è uno dei pochi sport che, specie negli Stati Uniti ed in Canada, è diventato uno stile di vita giovanile, oltre che un mezzo di trasporto. In Svizzera ad esempio viene molto utilizzato da molti studenti per recarsi a scuola grazie ai numerosi marciapiedi ciclabili.

La pratica dello Skateboard non può prescindere dall'utilizzo di elementi di arredo urbano: marciapiedi, scalinate, rampe, corrimano etc.

Fin da principio gli skaters hanno ridisegnato la città con geometrie nuove. Spesso anche in opposizione alle regole, pur di esercitare il loro diritto a una riappropriazione di spazio.

Arrivarono anche a recuperare e rivalorizzare aree degradate dove la municipalità non arrivava, rivitalizzando la periferia semplicemente vivendola. Inoltre attirarono sponsor che nelle "street culture" e nei movimenti, intravedono il target giusto per il proprio mercato.

Da qui la diffusione e la costruzione di appositi luoghi dove praticare tale disciplina in sicurezza dalle prime halfpipe e successivamente gli "skatepark" indoor e outdoor.

Il primo moderno skatepark all'aperto venne costruito in Florida nel 1976 e fu presto seguito da centinaia di altri parchi su tutto il Nord America. Con le nuove possibilità offerte dagli skatepark lo skate si mosse dall'orizzontale al verticale, freestyle e slalom divennero gradualmente meno popolari.

Negli anni '70 lo skateboard inizia a diffondersi in Italia ma è negli anni '80 che diventa una disciplina sportiva riconosciuta dal C.O.N.I. e affiliata alla Federazione Italiana Hockey e Pattinaggio (FIHP). Le poche risorse messe a disposizione dal C.O.N.I. nel corso degli anni '80 mirarono soprattutto a promuovere la pratica dello Slalom e supportarne soltanto gli atleti più rappresentativi, con scarso interesse da parte della Federazione. Ciò ha fatto sì che in questi anni la realtà dello Skateboard italiano si sviluppasse lontano dagli ambienti federativi. Se da una parte questo ha consentito a tale disciplina di rimanere

“pura” dall’altro non le ha permesso di sviluppare una struttura nazionale in termini di associazioni, strutture per la pratica e il coordinamento nella promozione dello sport .

Negli anni '90 si evidenziò un calo di popolarità; il mondo dello “skateboard italiano privato del “drive” economico/commerciale e non essendo dotato di una rete organizzativa e promozionale entrò in forte crisi. Nella seconda metà degli anni '90 si diede avvio ad una rinascita di questa attività sportiva a livello nazionale, un po' grazie alla moda, al fenomeno dello “streetwear”, alla pubblicazione di riviste specializzate e un po' grazie alla nascita del Campionato Italiano di Skateboard.

Lentamente, tale sport, ha riacquisito visibilità e rispetto, fino ad essere riconosciuto e sostenuto dal C.O.N.I. portando alla ribalta atleti italiani di livello internazionale.

La strada, le piazze, le stazioni, vengono spesso utilizzate come aree di allenamento per gli skater, i quali hanno tracciato una mappa vera e propria di luoghi idonei a tale scopo per la presenza di scale, marciapiedi e muretti che ben si prestano alle loro acrobazie.

Parallelamente si registra una grande richiesta e diffusione di skatepark in tutta Italia, i quali riscuotono un grande successo tra i giovani.

Le stesse scale dei sottopassi della stazione di Lambrate si trasformano talvolta in rampe di prova per gli skater, perciò la scelta di dedicare un'area del piazzale a questo progetto permette di concentrarsi su un target di giovani già molto presente sia a Milano che nel quartiere stesso.

Inoltre l’inserimento di elementi per lo skateboard permette di realizzare un intervento non invasivo per lo spazio del parcheggio, in particolar modo perché si tratta di una disciplina che nasce dalle strade e dall’ambiente urbano.

Molto spesso gli skatepark presentano delle bowls (piscine) in calcestruzzo che permettono di realizzare forme differenti e compiere diverse acrobazie. Tuttavia occupano superfici molto ampie e per questo motivo ho scelto di indirizzarmi verso gli elementi modulari. Questi si prestano facilmente all’assemblaggio in modo tale da realizzare un circuito da skate vero e proprio, fornendo la possibilità di compiere diversi tipi di acrobazie a vari livelli di difficoltà.

Gli elementi principali di uno skatepark sono:

- **Banks and Quarters:** si tratta di rampe inclinate che consentono sia di guadagnare velocità per superare ostacoli come funboxes, grindboxes e rails sia di compiere diversi tipi di manovre. Possono essere

combinati con altri elementi.

- **Funboxes:** sono il cuore di ogni skatepark ed è costituito da vari elementi assemblati tra loro, anche in maniera casuale, come scale, rails, rampe, ecc.

- **Grindboxes:** sono solitamente utilizzati per il divertimento e l’apprendimento di nuovi trucchi. Possono essere utilizzati da soli o in abbinamento a banks, piattaforme e funbox.

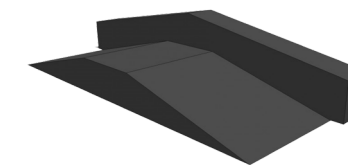
- **Rails:** possono essere sia a sezione tonda che quadrangolare. Anch’essi possono essere utilizzati da soli o in abbinamento a banks, piattaforme e funbox.

- **Miniramps:** si tratta di elementi utilizzati per il divertimento e l’apprendimento di nuovi trucchi. La differenza tra una minirampa e una normale rampa grande è che il raggio della minirampa non raggiunge mai la verticale, così che possano essere utilizzate sia da esperti che da principianti.

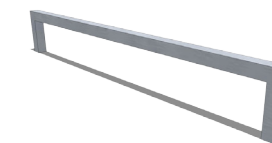
- **Ramp ( halfpipe):** si tratta di un elemento di grandi dimensioni per skater esperti, dove possono essere eseguiti diversi tipi di manovre.



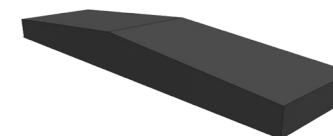
1. Banks & quarters



2. Funbox



3. Rail



4. Grindbox



5. Miniramp

E' possibile distinguere diversi tipi di skatepark a seconda del materiale utilizzato: in legno, in legno composito, composito, in resina e in cemento.

Il legno è un materiale economico e abbastanza robusto ma richiede una rigorosa manutenzione costante; le resine costituiscono una novità, hanno una buona resistenza ma risultano piuttosto costose. Il cemento, infine, consente di realizzare ottime superfici se opportunamente liscio, è economico, gli elementi possono essere costruiti velocemente e non richiedono una grande manutenzione.

Per la progettazione del mio skatepark ho scelto di inserire tutti questi elementi disposti in modo tale da poter creare diversi circuiti. Le linee gialle a terra, sovrapponendosi alla grafica del parcheggio, individuano e delimitano tali zone, caratterizzate dove necessario, da un cambio di pavimentazione.

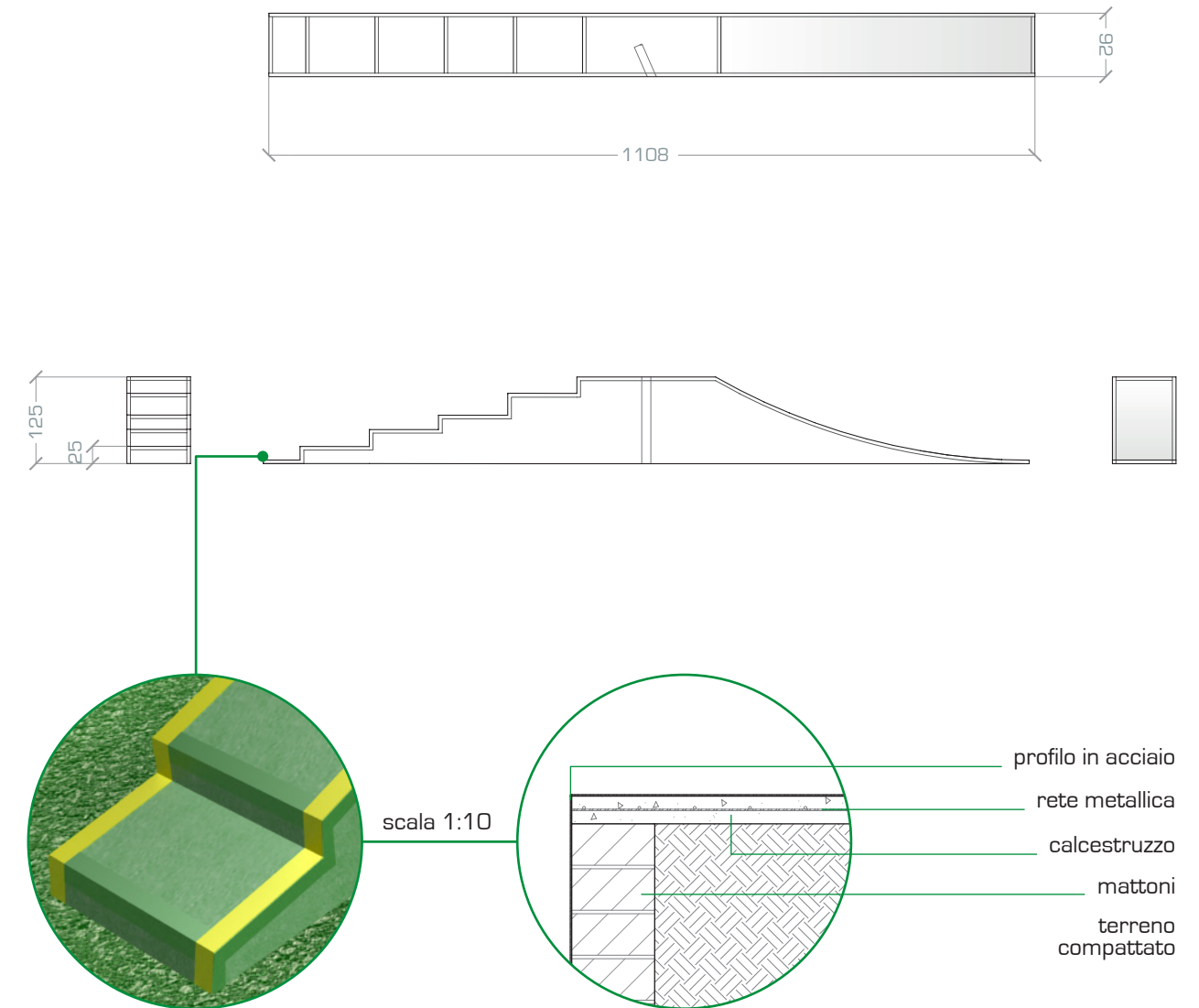
In alcuni tratti l'asfalto verde che domina l'intero progetto viene sostituito da cemento del medesimo colore, così da poter offrire una pavimentazione più levigata e scorrevole. Quest'accorgimento permette inoltre di mantenere una continuità materica dal momento che gli elementi dello skatepark sono stati pensati interamente in calcestruzzo con profili di protezione degli spigoli in acciaio.

Così come per l'asfalto, la mia decisione è stata quella di colorare il cemento in pasta così da risultare più resistente all'usura e mantenere intatto il suo colore, elemento caratteristico di tutto il progetto, nonostante il passaggio continuo degli skates.

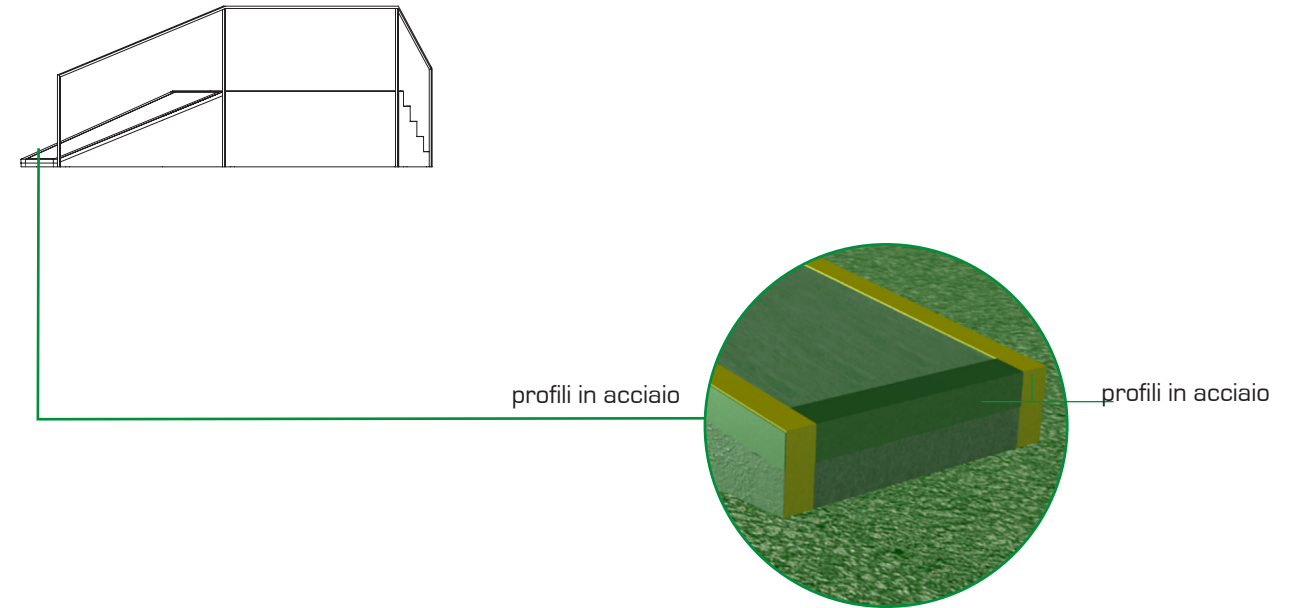
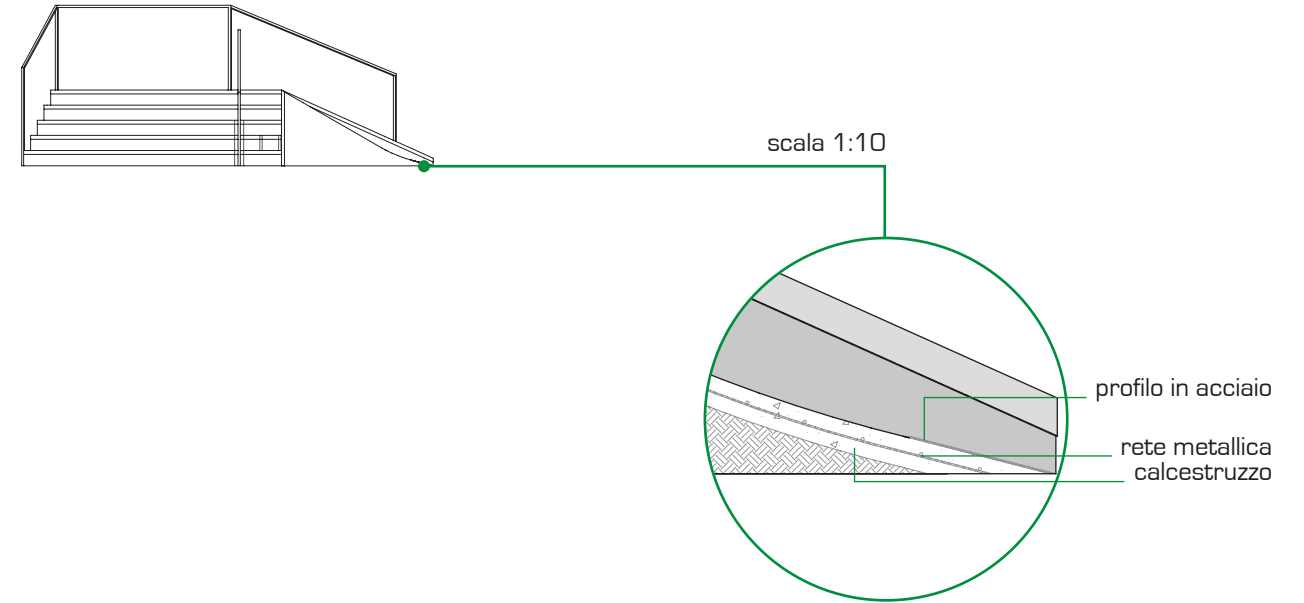
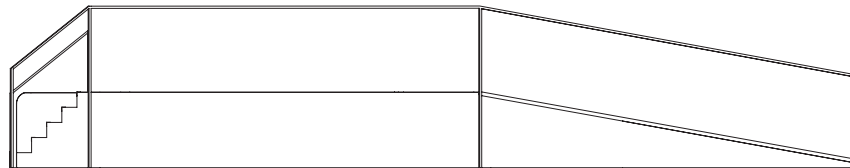
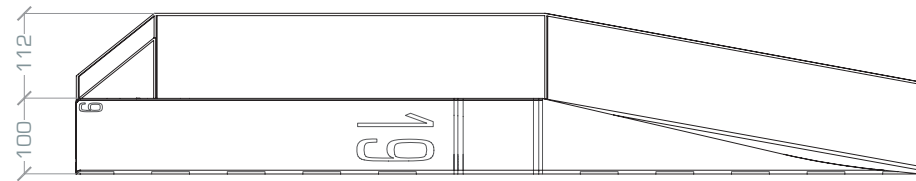
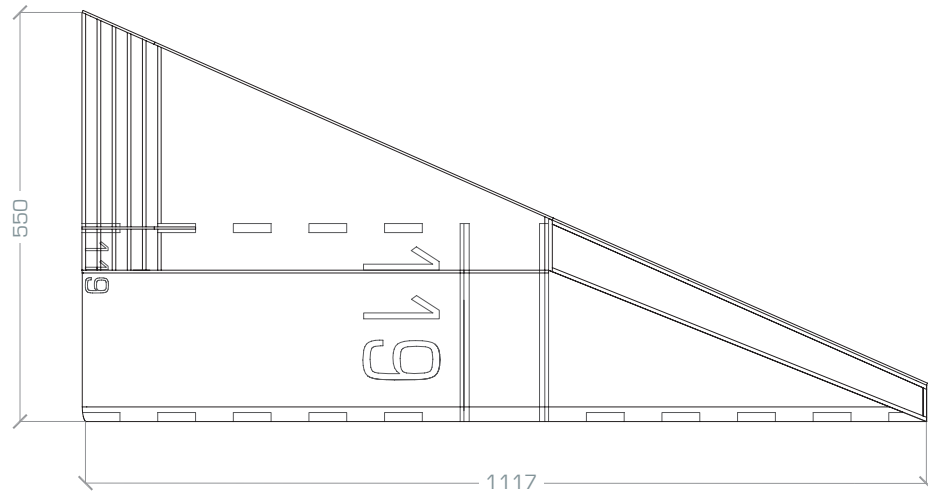


## Elementi dello skatepark

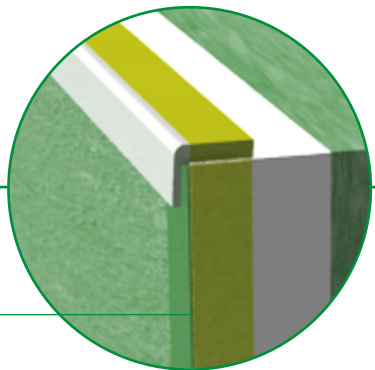
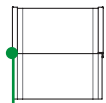
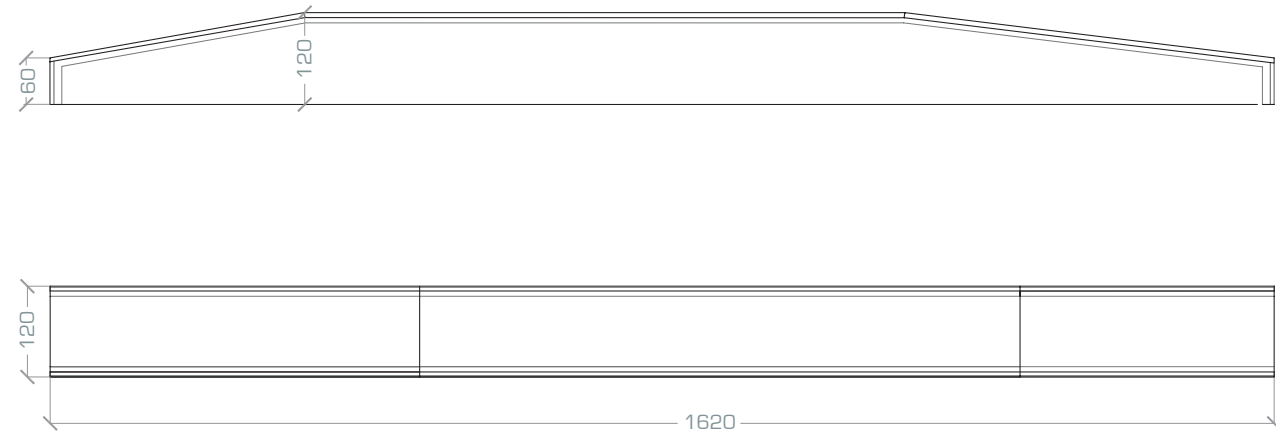
### Funboxes scala 1:100



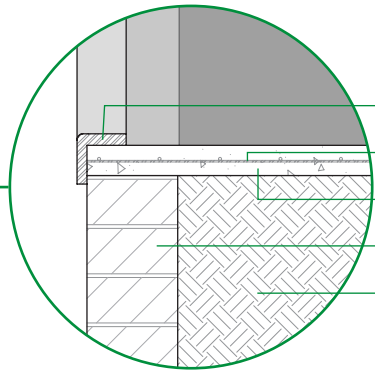




Grindbox scala 1:100

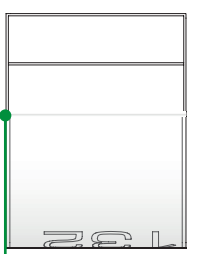
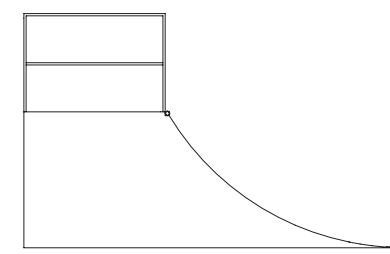
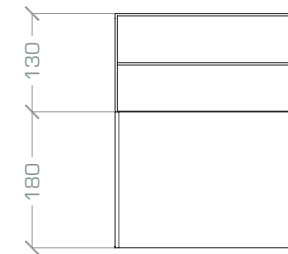
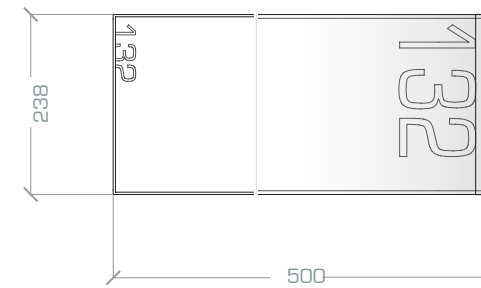


scala 1:10

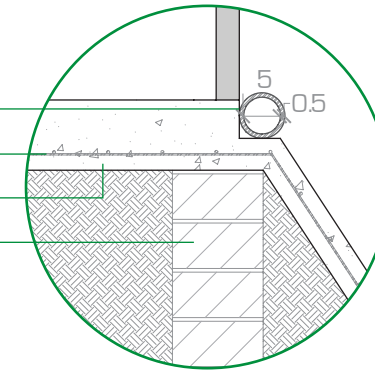


- profilo in acciaio
- rete metallica
- calcestruzzo
- mattoni
- terreno  
compattato

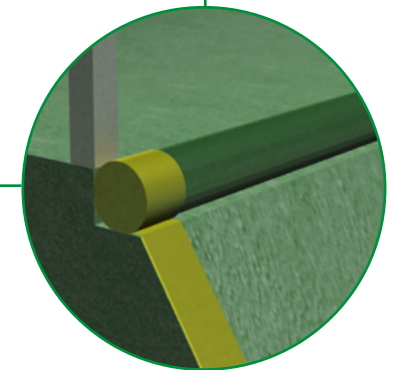
Miniramp scala 1:100



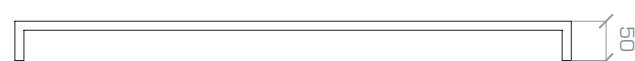
- tubo in acciaio
- rete metallica
- calcestruzzo
- mattoni
- terreno  
compattato



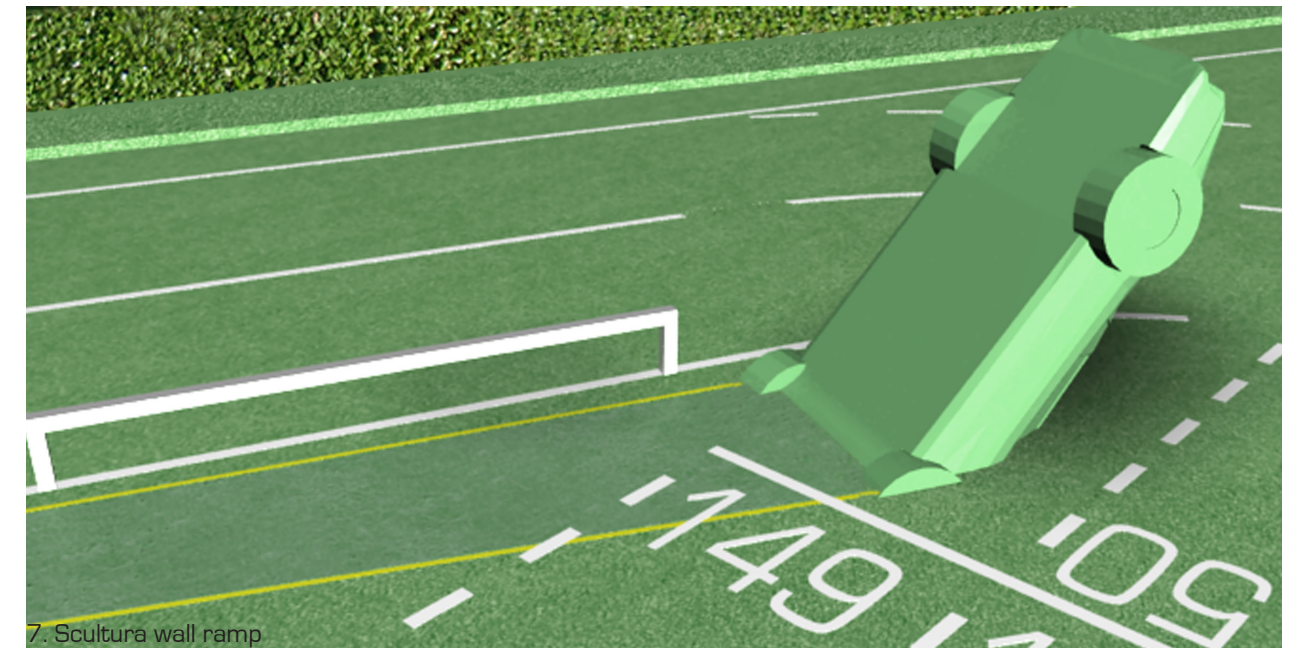
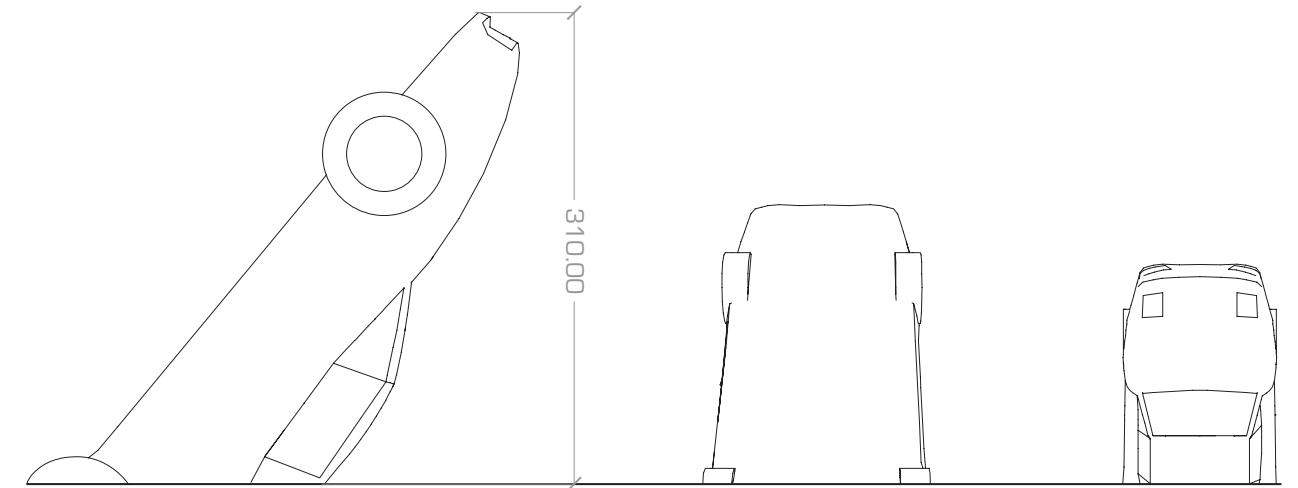
scala 1:10



Rails scala 1:100



Scultura auto wall ramp 1:50







B. Skatepark, dettaglio funbox e grindbox





9. Skatepark, dettaglio funbox, rails e wall ramp

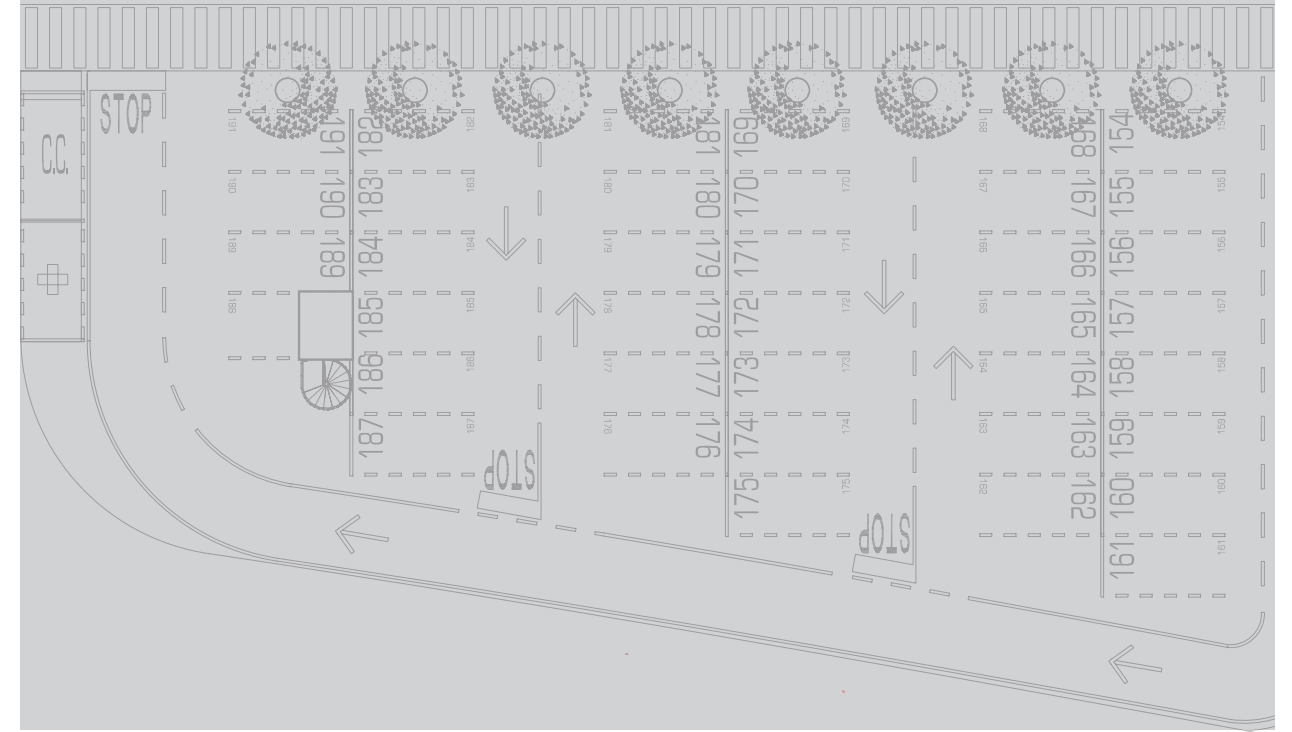




10. Skatepark, dettaglio rails e mini ramp



## 4.4. Il drive in



Rappresenta una forma di cinema all'aperto diffuso soprattutto in America negli anni Cinquanta e Sessanta, in cui è possibile recarsi e vedere il film rimanendo all'interno dell'automobile.

Il drive in ha origine a Camden, in New Jersey, da una compagnia chimica posseduta da Richard M. Hollingshead, Jr. Il primo test per un teatro all'aperto fu condotto nel 1932, agganciando uno schermo a degli alberi e posizionando un proiettore sul cofano della macchina e dietro allo schermo una radio.

L'apice della sua popolarità fu però raggiunto negli anni Cinquanta e Sessanta appunto. Tuttavia le entrate di tale attività erano ridotte poiché i drive in potevano essere utilizzati solamente dopo il crepuscolo. Furono pensati diversi tentativi per un suo utilizzo diurno, tutti quanti richiedevano però l'utilizzo di grandi tendoni.

Alcuni inoltre pensarono a dei piccoli elementi di riscaldamento a propano per poter utilizzare questi cinema all'aperto nei mesi più freddi.

Il sistema audio variò nel corso degli anni. Inizialmente furono posizionati degli altoparlanti sullo schermo, questo però permetteva a chi era davanti di sentire abbastanza bene mentre la qualità audio nelle file posteriori era notevolmente inferiore. Successivamente furono posizionate nel piazzale delle colonne audio con dei piccoli amplificatori mobili che potevano essere agganciati al finestrino della macchina. Tuttavia questo metodo non consentiva una buona qualità audio, privata di effetto stereo. Infine iniziò ad essere trasmesso su frequenze radio su cui ci si poteva sintonizzare con l'impianto stereo della macchina.

Per quanto riguarda il mio progetto ho scelto di utilizzare delle cuffie wireless, come oramai avviene in molti cinema all'aperto, che verranno distribuite all'arrivo e ritirate nuovamente all'uscita.

La disposizione delle vetture durante la visione del film sarà la medesima di quella utilizzata per il parcheggio, utilizzando in tal modo gli stessi posti auto per entrambi gli impieghi.

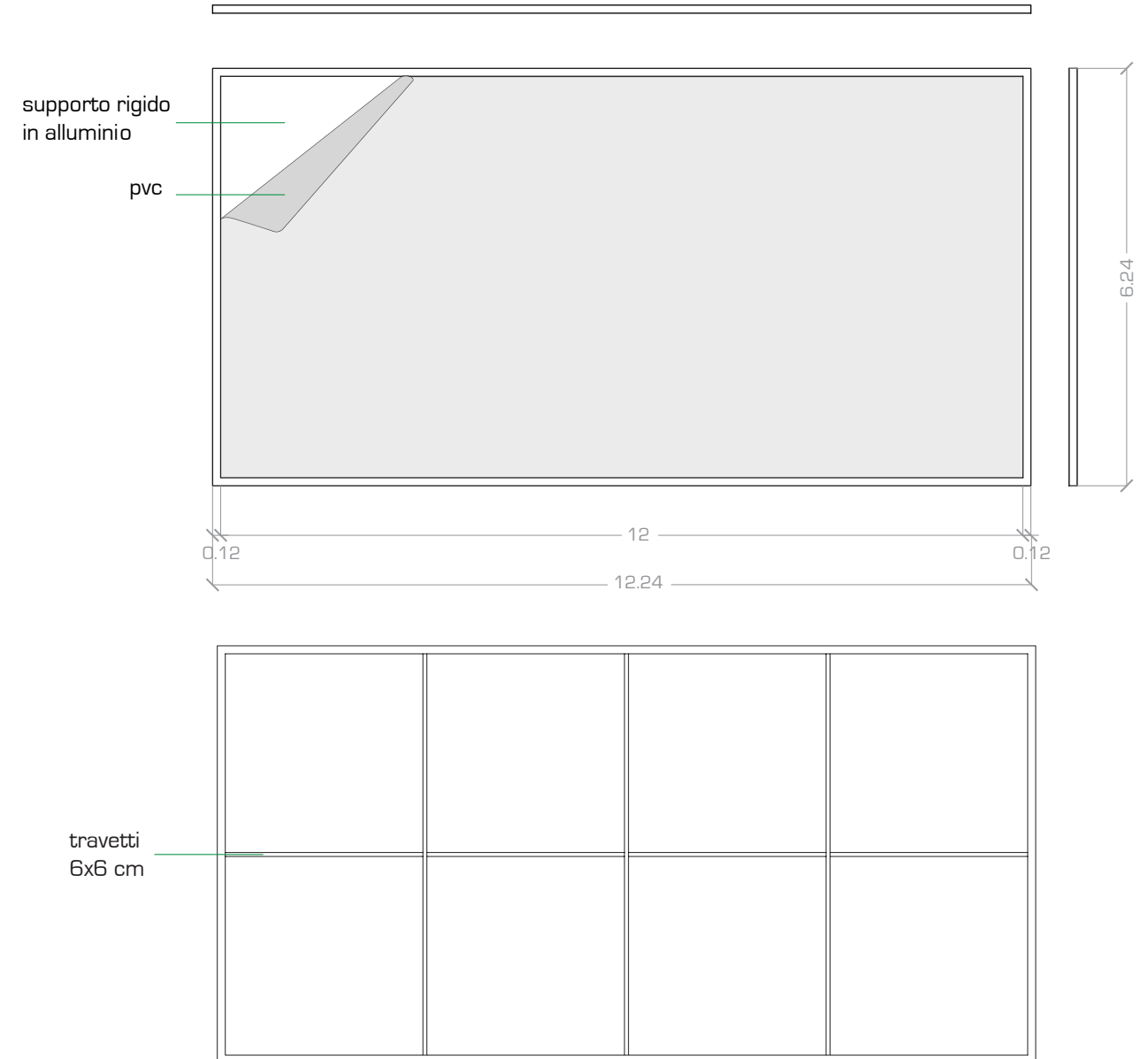
Rispetto alle altre aree quella del drive in si trova in una posizione più nascosta e riservata, proprio per le necessità della sua destinazione d'uso. Se da un lato un filare di alberi la separa dal resto del parcheggio, dall'altra troviamo la barriera della parete dei bastioni, abbellita dall'opera del writer Blu.

Da uno degli ultimi posti auto si alza una struttura a palafitta, di colore verde come la pavimentazione, sorretta da pilastri e a cui si accede tramite ad una scala a chiocciola laterale. In questa torre si trova la sala di proiezione dei film. La conformazione di questa architettura consente di utilizzare la parte sottostante come parcheggio coperto durante tutti gli altri giorni della settimana, rendendo la struttura meno inva-

siva possibile.

Lo schermo invece, di 9x4,5 m di grandezza, è stato posizionato sopra la copertura della fermata autobus. Si tratta di una struttura rigida in alluminio, rinforzata nella parte posteriore da travetti e rivestita nella porzione frontale che fa da schermo da uno strato di PVC, il quale consente di visualizzare immagini di alta qualità.

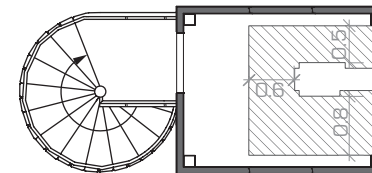
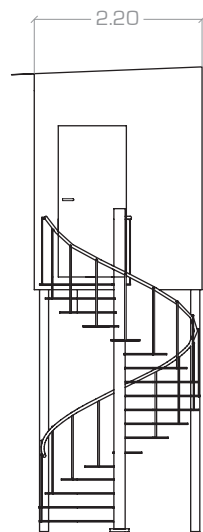
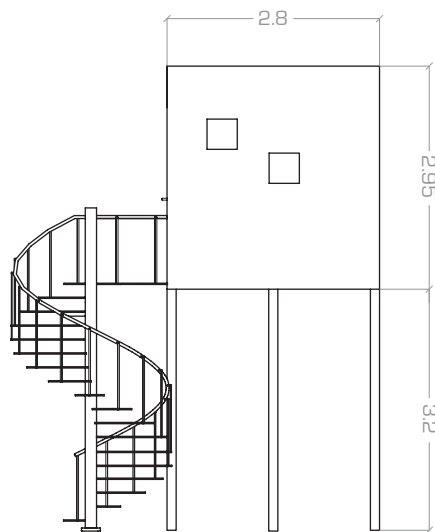
### Schermo di proiezione scala 1:100



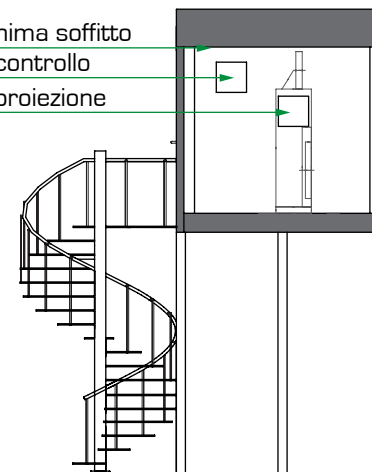




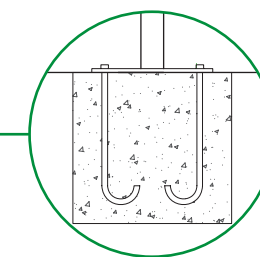
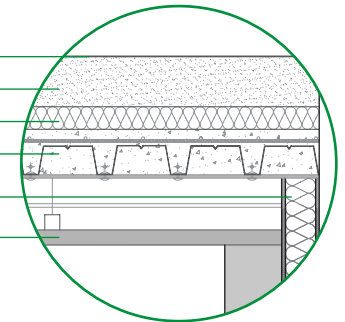
Torre di proiezione scala 1:100



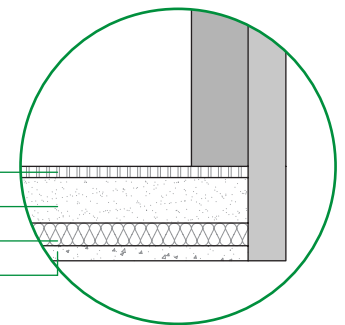
altezza minima soffitto  
feritoia di controllo  
feritoia di proiezione

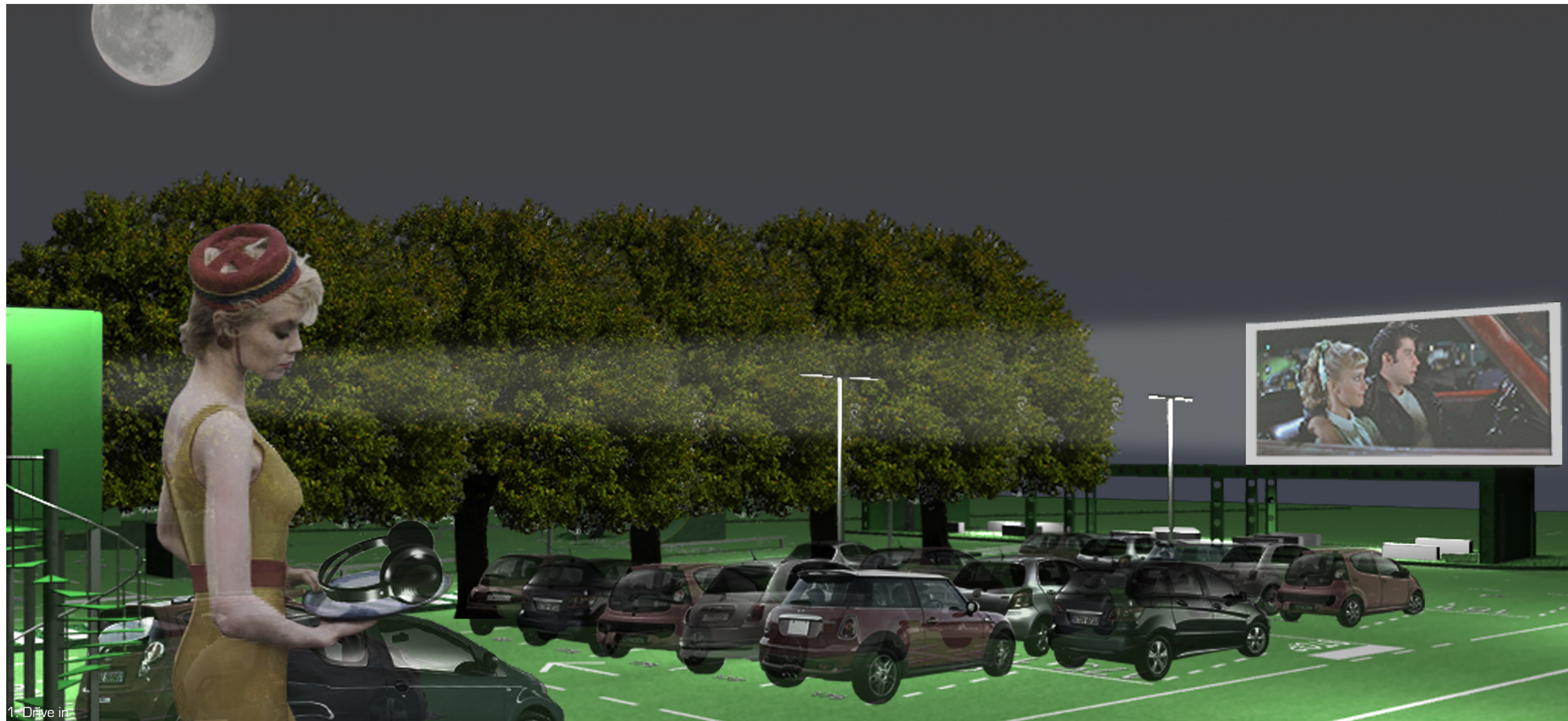


guaina metallica  
massetto  
isolante  
solai  
termoparete  
controsoffitto



pavimento  
massetto  
isolante  
magrone





1. Drive in

## 4.5. Il capolinea bus





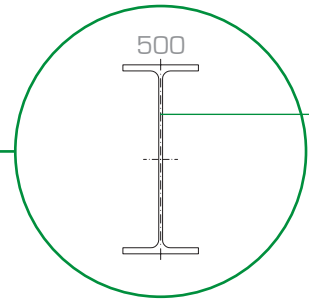
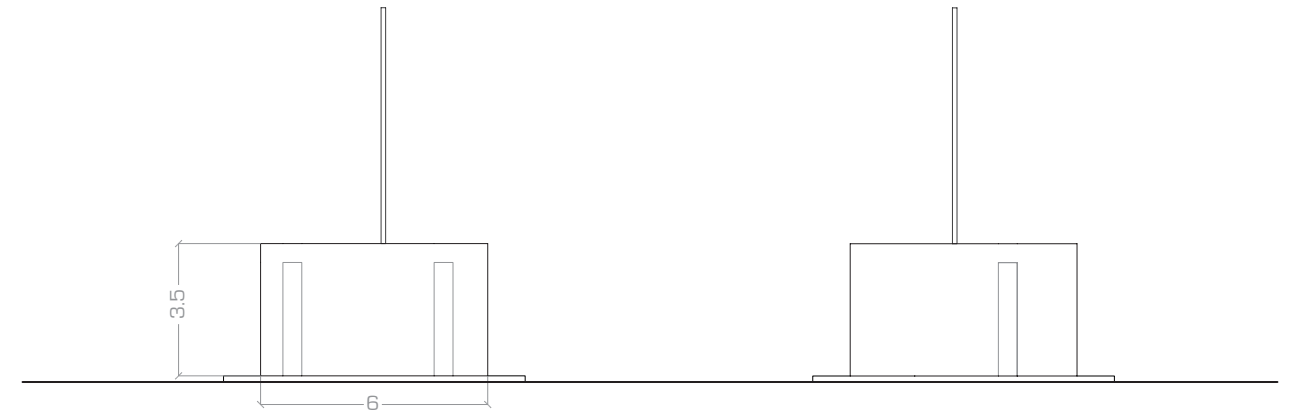
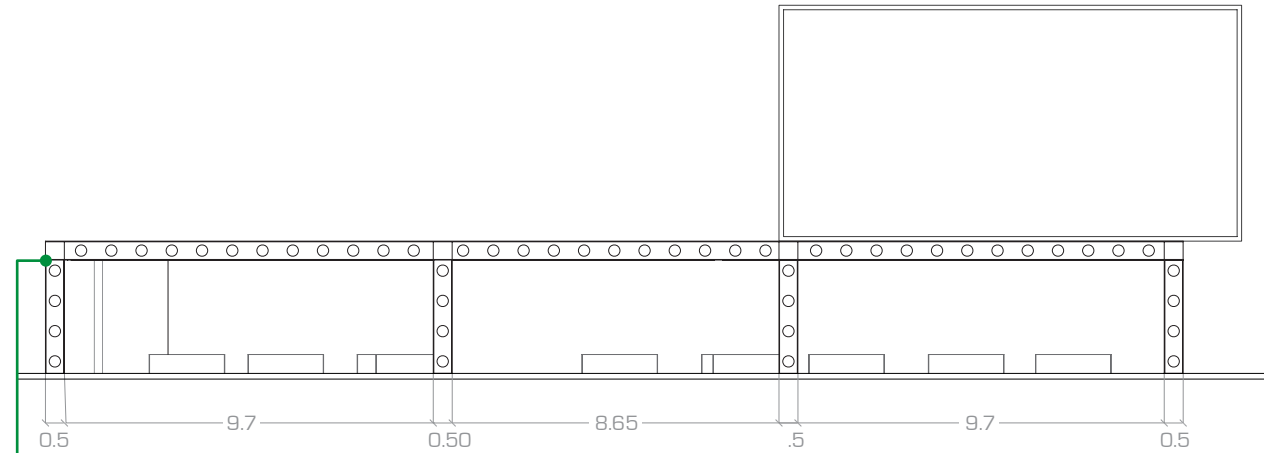
L'ultima area del progetto è quella che ospita la pensilina per l'attesa degli autobus e il capolinea di questi ultimi. Il suo dimensionamento è stato tracciato a partire dal numero di posti necessari per il parcheggio dei mezzi (cinque) e dallo spazio di manovra a loro necessario.

Tra lo spiazzo del capolinea e il resto del parcheggio ho posizionato un marciapiede di grandi dimensioni che ospita la fermata dei bus e fa da limite e divisione tra le due zone. Il camminamento pedonale parallelo al fronte della stazione conduce i viaggiatori fino alla pensilina dove le strisce pedonali si allungano occupando l'intero marciapiede. L'effetto ottenuto è simile a quello realizzato per l'"area verde" di sosta dei pedoni e anche in questo caso le strisce allungate ospitano delle sedute in cemento per consentire un'attesa più confortevole.

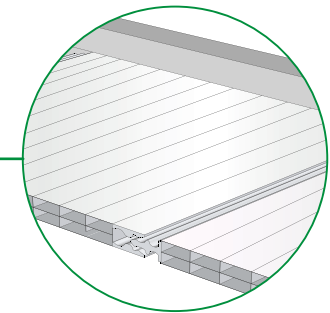
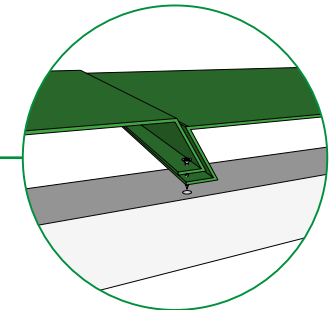
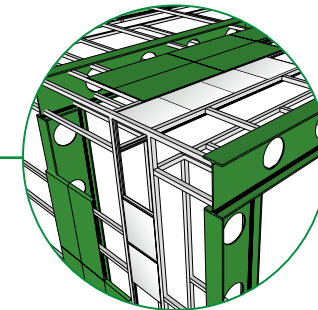
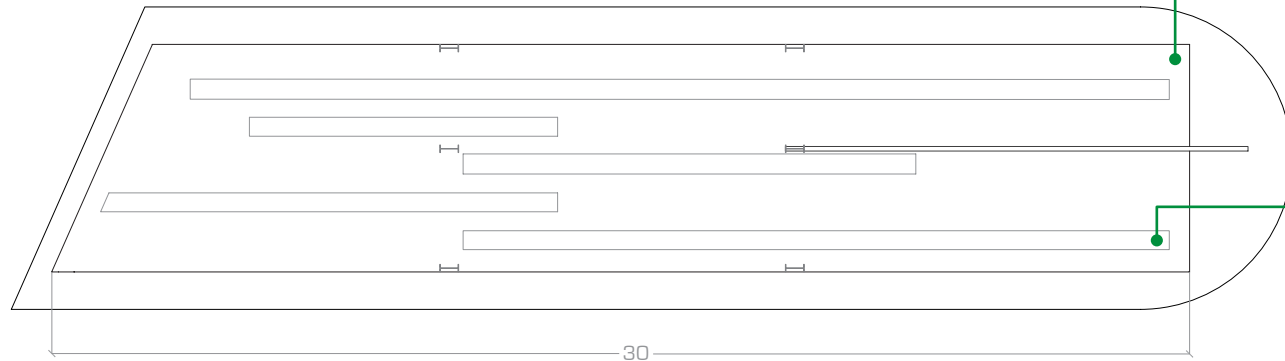
La pensilina ha una dimensione totale di 30x6 m ed occupa interamente il marciapiede su cui è posizionata.

Ha una struttura portante a travi ipe forate, lasciate a vista, che la rendono più leggera ed è rivestita da pannelli in alluminio di colore verde, ovviamente. Al fine di riproporre il motivo creato dalle strisce pedonali, il tamponamento pieno è interrotto da pannelli in policarbonato trasparente, proprio in corrispondenza della grafica a terra.

Fermata autobus scala 1:200

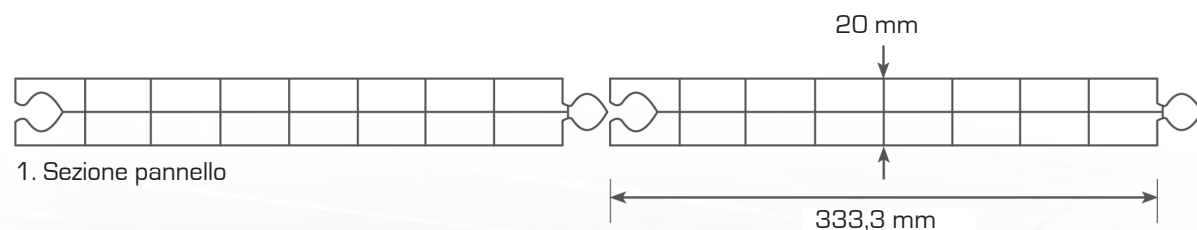


struttura portante  
a travi ipe forate



## Pannelli in polycarbonato Seplux 20

Pannello modulare alveolare in polycarbonato coestruso, protetto dai raggi UV sulla superficie esterna da un lato. L'incastro maschio-femmina brevettato, assicura una perfetta tenuta all'acqua, senza l'ausilio di sigillante. Le capacità isolanti e la resistenza agli agenti atmosferici ne rendono ideale l'impiego in tamponamenti, coperture, shed, lucernari, finestrate a nastro, divisori ed allestimenti interni o esterni.



|                            |  |
|----------------------------|--|
| SEZIONE PANNELLO           | 20 mm tripla parete doppia camera  |
| LARGHEZZA                  | 333,3 mm   |
| LUNGHEZZA                  | massima trasportabile  |
| PESO                       | 2,95 kg/m <sup>2</sup> SepLux 20 - 2,45 kg/m <sup>2</sup> SepLux 20/L                  |
| TRASMISSIONE LUMINOSA      | 78%  |
| TRASMITTANZA TERMICA       | $K = 1,87$ [Kcal/h m <sup>2</sup> °C], $U = 2,20$ W/(m <sup>2</sup> K), paragonabile e |
| RAGGIO MINIMO DI CURVATURA | migliore di quello di un vetro camera 4/12/4 $K = 2,6$ [Kcal/h m <sup>2</sup> °C]      |
| DILATAZIONE LINEARE        | 200 volte lo spessore (R = 4000 mm)  |
| TEMPERATURA DI IMPIEGO     | 0,065 mm/m °C  |
| REAZIONE AL FUOCO          | -40° +120° °C  |
| COLORI DISPONIBILI         | Classe 1   |

## Pannelli metallici per facciate e coperture Kalzip®

Kalzip®  
FP 25/250  
Spessore:  
1,0 mm  
1,2 mm



Kalzip®  
FP 25/300  
Spessore:  
1,0 mm  
1,2 mm



Kalzip®  
FP 25/333  
Spessore:  
1,2 mm



Kalzip®  
FP 25/500  
Spessore:  
1,4 mm



Kalzip®  
FP 25/600  
Spessore:  
1,4 mm







2. Fermata autobus





## Riferimenti bibliografici

### Libri

A.A. vari, **The landscape urbanism reader**, New York, Princeton Architectural Press, 2006

A.A. vari, **Da periferie a città: ricerche per la qualificazione delle periferie**, Milano, Istituto editoriale cisalpino, 1990

Augé M., **Tra i confini: città, luoghi, integrazioni**, Milano, B. Mondadori, 2007

Augé M., **Non luoghi: introduzione ad un'antropologia della surmodernità**, Milano, Elèuthera, 1993

Bauman Z., **Modernità liquida**, Roma, Laterza, 2002

Brooke M., **The Concrete Wave: the history of skateboarding**, Papernack, 1999

Cecchini A., **Al centro le periferie : il ruolo degli spazi pubblici e dell'attivazione delle energie sociali in un'esperienza didattica per la riqualificazione urbana : progetti degli studenti del secondo anno dei corsi di laurea in architettura e pianificazione della Facoltà di architettura di Alghero**, Milano, F. Angeli, 2007

Comune di Milano, **Ripartizione demanio e patrimonio Zona 12: Feltre, Carnia, Cimiano, Ortica, Lambrate**, Milano, 1980

Mattogno C. a cura di, **Idee di spazio, lo spazio nelle idee : metropoli contemporanee e spazi pubblici**, Milano, F. Angeli, 2002

Meyer E. K., **Martha Schwartz. Trasfiguration of the Commonplace**, Washington DC, Spacemaker Press, 2007

Pellegrini C., Acocella A., Casamonti M. a cura di, **Lo spazio pubblico in Italia 1990-1999**, Firenze, Alinea editrice, 1999

Santangelo M., **La costruzione dei luoghi urbani. Sul bordo e nel centro**, Napoli, ed. scientifiche, 2007  
Torres F., **Luoghi magnetici. Spazi pubblici nella città moderna e contemporanea**, Milano, Franco Angeli, 2003

Tagliaferri M., **Parking**, Milano, Gribaudo, 2007

Zardini M. a cura di, **Asfalto: il carattere della città**, Milano, Electa, 2003

### Tesi

Cipelletti C., rel. Vittoriano Viganò, co-rel. Natalino Palavezzati, **Lambrate: un nodo infrastrutturale a vocazione architettonica, urbana e ambientale nella fascia est milanese**, Milano, Politecnico, 1987/88

Latella A., rel. Francesco Murano, **Skate BB : skatepark**, Milano, Politecnico, 2006/07

Morano C., rel. Corrado Levi, **Nodo di interscambio : una nuova stazione per Lambrate**, Milano, Politecnico, 1996/97

Palavezzati N., rel. Vittoriano Viganò, co-rel. Luigi Pellini, **Lambrate: da una stazione a una struttura di connessione centro - periferia**, Milano, Politecnico, 1984/85

Rotta R., Sacchetto R., Sala D., rel. Guido Nardi, co-rel. Guido Nardi, **Lambrate : progetto di laboratori e spazi didattico-espositivi come riqualificazione di un'area periferica**, Milano, Politecnico, 1999/00

### Siti internet

[www.aramplus.com/2009/12/enjoy-your-drive](http://www.aramplus.com/2009/12/enjoy-your-drive)

[www.archinfo.it/stazione-di-lambrate](http://www.archinfo.it/stazione-di-lambrate)

[www.archiportale.com/progetti/madrid/teresa-sapey/garage-hotelpuertamerica](http://www.archiportale.com/progetti/madrid/teresa-sapey/garage-hotelpuertamerica)

<http://archivistorico.corriere.it>

[www.cedaspa.it/arredo\\_urbano](http://www.cedaspa.it/arredo_urbano)

[www.comune.milano.it/sit2006](http://www.comune.milano.it/sit2006)

[www.comune.torino.it/verdepubblico/patrimonioverde/attivanelverde/sportnelverde.shtml](http://www.comune.torino.it/verdepubblico/patrimonioverde/attivanelverde/sportnelverde.shtml)

[www.designpubblico.it/progetti](http://www.designpubblico.it/progetti)

[www.diyskate.com](http://www.diyskate.com)

[www.edilportale.com](http://www.edilportale.com)

[www.elcomsystem.it](http://www.elcomsystem.it)

[www.esterni.org](http://www.esterni.org)



[www.europaconcorsi.com/stories/83095-Teresa-Sapey](http://www.europaconcorsi.com/stories/83095-Teresa-Sapey)  
[www.gehlarchitects.com](http://www.gehlarchitects.com)  
[www.hess.eu/it](http://www.hess.eu/it)  
[www.italyskateparks.it](http://www.italyskateparks.it)  
[www.iterchimica.it](http://www.iterchimica.it)  
[www.ja-ja.dk](http://www.ja-ja.dk)  
[www.jajaarchitects.blogspot.com](http://www.jajaarchitects.blogspot.com)  
[www.kalzip.com](http://www.kalzip.com)  
[www.kompan.it/prodotti](http://www.kompan.it/prodotti)  
[www.larici.it/architettura-ambiente/composizione/periferia/13.htm](http://www.larici.it/architettura-ambiente/composizione/periferia/13.htm)  
[www.ludotec srl.it/linea-fitness/area-urban-fitness](http://www.ludotec srl.it/linea-fitness/area-urban-fitness)  
[www.outdoorfitness-fun.si](http://www.outdoorfitness-fun.si)  
[www.playfit.de](http://www.playfit.de)  
[www.pps.org](http://www.pps.org)  
[www.quattronet.it/TRE/11-Lambrate.htm](http://www.quattronet.it/TRE/11-Lambrate.htm)  
[www.quattronet.it/TRE/12-Lambrate.htm](http://www.quattronet.it/TRE/12-Lambrate.htm)  
[www.romavisibile.it/ambiente/parco-del-pineto-inaugurazione-di-unarea-fitness-allaperto.roma](http://www.romavisibile.it/ambiente/parco-del-pineto-inaugurazione-di-unarea-fitness-allaperto.roma)  
[www.sepitalia.com](http://www.sepitalia.com)  
[www.sicisgroup.com/italiano/portfolio/conglomerato\\_bituminoso/conglomerato\\_bituminoso.html](http://www.sicisgroup.com/italiano/portfolio/conglomerato_bituminoso/conglomerato_bituminoso.html)  
[www.temporaryin.org/designpubblico/nascondino.html](http://www.temporaryin.org/designpubblico/nascondino.html)  
[www.topotek1.de](http://www.topotek1.de)  
[www.viaggiando-viaggiando.it/milano/zona3.htm](http://www.viaggiando-viaggiando.it/milano/zona3.htm)  
[www.wikipedia.it](http://www.wikipedia.it)

## Riferimenti iconografici

### Capitolo 1

Figura 1, [www.miol.it/stagniweb/index.htm](http://www.miol.it/stagniweb/index.htm)  
Figure 2-3, [www.larici.it/architettura-ambiente/composizione/periferia/13.htm](http://www.larici.it/architettura-ambiente/composizione/periferia/13.htm)  
Figura 4, [www.comune.milano.it/sit2006](http://www.comune.milano.it/sit2006)

### Capitolo 1.1

Figura 1, [www.archimagazine.com/ariggigardella.htm](http://www.archimagazine.com/ariggigardella.htm)

Figura 2, [maps.google.it](http://maps.google.it)

## Capitolo 2

Copertina [www.gettyimages.it](http://www.gettyimages.it)

### Capitolo 2.1

Copertina, [www.designerblog.it/post/9172/parcheeggio-plaza-canovas](http://www.designerblog.it/post/9172/parcheeggio-plaza-canovas)  
Figura 1, [europaconcorsi.com/projects/120599-Kilometro-Rosso](http://europaconcorsi.com/projects/120599-Kilometro-Rosso)  
Figura 2, [www.archiportale.com/progetti/strasburgo/zaha-hadid/terminus-hoenheim-nord-strasbourg](http://www.archiportale.com/progetti/strasburgo/zaha-hadid/terminus-hoenheim-nord-strasbourg)  
Figura 3, [www.archiportale.com/progetti/madrid/teresa-sapey/garage-hotelpuertamerica](http://www.archiportale.com/progetti/madrid/teresa-sapey/garage-hotelpuertamerica)  
Figura 4, [www.designerblog.it/post/9172/parcheeggio-plaza-canovas](http://www.designerblog.it/post/9172/parcheeggio-plaza-canovas)  
Figura 5, 6, [www.aramplus.com/2009/12/enjoy-your-drive](http://www.aramplus.com/2009/12/enjoy-your-drive)  
Figura 7, [www.topotek1.de](http://www.topotek1.de)  
Figura 8 [www.temporaryin.org/designpubblico/nascondino.html](http://www.temporaryin.org/designpubblico/nascondino.html)

### Capitolo 3

Copertina, [www.europaconcorsi.com/High-street-High-street-public-realm-improvements](http://www.europaconcorsi.com/High-street-High-street-public-realm-improvements)  
Figura 1, [www.pps.org](http://www.pps.org)

### Capitolo 4

Figure 7-8-9 [europaconcorsi.com/projects/147522-City-lounge-in-St-Gallen](http://europaconcorsi.com/projects/147522-City-lounge-in-St-Gallen)  
Figura 14 [www.hess.eu/it](http://www.hess.eu/it)  
Figure 15-16-17-18-19-21, [www.sicisgroup.com/italiano/portfolio/conglomerato\\_bituminoso/conglomerato\\_bituminoso.html](http://www.sicisgroup.com/italiano/portfolio/conglomerato_bituminoso/conglomerato_bituminoso.html)  
Figura 20, [www.gettyimages.it](http://www.gettyimages.it)

### Capitolo 4.1

Figure 1-2, [www.kalzip.com](http://www.kalzip.com)

### Capitolo 4.5

Figura 1, [www.sepitalia.com](http://www.sepitalia.com)