



Politecnico  
di  
Milano

Facoltà del Design

Corso di Laurea Magistrale in  
Design degli Interni

## Ciclo Urbis

Un parco lineare sui Bastioni milanesi

**relatore** Paolo Brambilla

<b>laureandi</b>	Valentina Giambone	736453
	Giorgia Migliarini	736053
	Isabella Ossola	735130

aa 2009-2010

## INDICE DEI TESTI

PARTE PRIMA_ANALISI	pag 1
CAPITOLO PRIMO	
Evoluzione del tessuto urbano milanese panoramica storica dei mutamenti che hanno segnato il volto della città	pag 3
1.1 Le origini: la Milano romana	pag 4
1.2 Le mura romane	pag 5
1.3 La Milano paleocristiana	pag 6
1.4 La Milano longobarda	pag 6
1.5 La Milano medievale	pag 7
1.6 La Milano dei Visconti e degli Sforza	pag 8
1.7 Le mura medievali	pag 8
1.8 La dominazione spagnola	pag 10
1.9 Le mura spagnole: i bastioni	pag 10
1.10 Il primo periodo austriaco	pag 12
1.11 La Milano napoleonica	pag 13
1.12 Il secondo periodo austriaco e il Risorgimento	pag 14
1.13 L'Unità d'Italia e l'avvento dell'industrializzazione	pag 15
1.14 Il piano Beruto	pag 15
1.15 L'inizio del XX secolo	pag 17
1.16 Il piano Pavia-Masera	pag 18
1.17 L'affermazione del fascismo	pag 18
1.18 Il piano Albertini	pag 19
1.19 Il dopoguerra	pag 20
1.20 Il boom economico	pag 22
1.21 Gli anni '80 e '90	pag 23
1.22 Il nuovo millennio	pag 23
CAPITOLO SECONDO	
Il Viale urbano Storia dell'evoluzione di alcune principali città europee e analisi del progressivo emergere del ruolo del verde urbano lungo gli assi stradali	pag 27
2.1 Dall'albero al filare alberato	pag 28
2.2 Uso e significato delle alberature nel mondo antico	pag 28
2.3 L'uso del filare nei paesi europei dal Medioevo al XX secolo	pag 29
2.3.1 Austria	pag 29
2.3.2 Francia	pag 31
2.3.3 Germania	pag 34
2.3.4 Inghilterra	pag 35
2.3.5 Spagna	pag 37
2.3.6 Italia	pag 39
2.4 Declinazioni del viale urbano	pag 40
2.4.1 La passeggiata alberata	pag 40
2.4.2 I boulevards	pag 42
2.4.3 I viali e le strade alberati	pag 43
2.5 Il viale a Milano	pag 43
2.6 Casi studio: confronto tra Milano e altri viali europei	pag 46
2.6.1 Vienna: Ringstrasse	pag 46
2.6.2 Parigi: Champs Élysées	pag 48
2.6.3 Londra: Regent Street	pag 50



## CAPITOLO TERZO

### Il Verde urbano

Storia dell'evoluzione del verde progettato, dall'approccio estetico a quello funzionale	pag 53
3.1 Premessa	pag 54
3.2 Il giardino rinascimentale in Italia	pag 55
3.3 Il giardino come "razionalizzazione del paesaggio" nella concezione dell'Assolutismo illuminato in Francia	pag 56
3.4 Il disegno dello spazio aperto e la nuova scena urbana dell'Illuminismo	pag 57
3.5 La reazione informale del giardino paesaggistico come espressione del naturalismo romantico in Inghilterra	pag 58
3.6 Il sentimento sociale e nazionale del naturalismo in Germania	pag 59
3.7 L'evoluzione del concetto di verde pubblico	pag 60
3.7.1 Inghilterra	pag 61
3.7.2 Francia	pag 62
3.7.3 Germania	pag 63
3.7.4 Stati Uniti	pag 65
3.7.5 Conclusioni	pag 66
3.8 Città e natura nel XX secolo in Italia	pag 67
3.9 Architettura e natura nell'Italia post unitaria: l'esperienza di Milano e delle città capitali (Torino, Firenze, Roma)	pag 68
3.10 Aggiornamento e continuità sotto il regime fascista	pag 71
3.11 Il verde urbano e la città contemporanea	pag 72
3.12 Il parco contemporaneo	pag 75
3.12.1 La tematizzazione	pag 78
3.12.2 Il contesto	pag 79
3.12.3 La conformazione	pag 80
3.12.4 Il sistema funzionale	pag 81
3.12.5 Il sistema della mobilità	pag 82
3.12.6 Il sistema naturale	pag 82
3.12.7 Il sistema delle componenti	pag 83
3.13. Parchi urbani nell'Italia di oggi	pag 84

## CAPITOLO QUARTO

### La bicicletta

Valido mezzo di trasporto alternativo ed ecosostenibile, attore non isolato ma inserito nell'ampio sistema della mobilità	pag 87
4.1 Le due ruote	pag 88
4.2 La mobilità dolce come risposta alla crisi ambientale	pag 89
4.3 L'insicurezza stradale	pag 91
4.4 Il caso di Milano	pag 93
4.5 Promozione della ciclabilità: il caso europeo	pag 95
4.6 Nascita delle associazioni e delle iniziative	pag 97
4.7 Il caso italiano	pag 98

## PARTE SECONDA\_PROGETTO

### CAPITOLO PRIMO

#### Velocità e percezione

Il moto come definizione dello spazio nel tempo, tradotto attraverso una cintura urbana per la mobilità dolce	pag 109
1.1 Presupposti culturali	pag 110

1.2 Automobile e bicicletta come "figure del moto"	pag 110
1.3 La strada come segno sulla tela e nel territorio	pag 112
1.4 Progettare i temi della velocità	pag 114
1.5 L'estetica del ritmo	pag 116

## CAPITOLO SECONDO

### Ciclo Urbis

Il settore di Viale Bianca Maria come brano approfondito, parte di una rete ciclo-pedonale strutturata, sviluppata organicamente lungo la cerchia delle mura spagnole	pag 119
---	---------

2.1 Stato di fatto	pag 120
2.2 Planimetria	pag 122
2.3 Elementi ricorrenti	pag 124
2.4 Attività	pag 126
2.4.1 Giocare con i materiali	pag 127
2.4.2 Imparare ad andare in bici	pag 128
2.4.3 Giocare con l'acqua	pag 129
2.5 Sistema ciclo-pedonale	pag 130
2.6 Casistica degli interventi	pag 132
2.6.1 1_Settore di Bastioni di Porta Venezia, Viale Città di Fiume, Viale Vittorio Veneto	pag 132
2.6.2 2_Settore di Bastioni di Porta Volta	pag 132
2.6.3 3_Settore di Viale Giorgio Byron	pag 132
2.6.4 4_Settore di Via Agostino Bertani	pag 132
2.6.5 5_Settore di Viale Giovanni Milton, Viale Moliere, Viale Emilio Zola	pag 132
2.6.6 6_Settore di Via XX Settembre	pag 133
2.6.7 7_Settore di Viale di Porta Vercellina	pag 133
2.6.8 8_Settore di Viale Papiniano	pag 133
2.6.9 9_Settore di Viale Beatrice d'Este	pag 133
2.6.10 10_Settore di Viale Angelo Filippetti	pag 133
2.6.11 11_Settore di Viale Emilio Caldara	pag 133
2.6.12 12_Settore di Viale Regina Margherita	pag 134

## CAPITOLO TERZO

Riferimenti Progettuali	pag 139
-------------------------	---------

3.1 Parchi Lineari	pag 140
3.2 Composizione e componenti	pag 143
3.3 Attività	pag 144
3.4 Natura e artificio	pag 147

## CAPITOLO QUARTO

Schede tecniche	pag 149
-----------------	---------

4.1 Schede materiali	
4.2 Schede essenze arboree	

## INDICE DELLE IMMAGINI

### PARTE PRIMA\_ANALISI

#### CAPITOLO PRIMO

Evoluzione del tessuto urbano milanese  
panoramica storica dei mutamenti che hanno segnato il volto della città

- Fig.1 *Planimetria della Milano romana*, mura repubblicane e mura massimiane pag 6
- Fig.2 *Planimetria della Milano medievale* pag 9
- Fig.3 Antonio Lafréry, *pianta prospettica di Milano*, 1573, incisione su rame, 40,8 x 55 cm, Raccolta Bertarelli pag 11
- Fig.4 Commissione d'Ornato, dal disegno originale di Pinchetti, *piano "dei rettifili" di Milano*, 1807, Raccolta Bertarelli pag 14
- Fig.5 *Planimetria piano Beruto*, 1884 pag 16
- Fig.6 *Planimetria piano Beruto*, 1889 pag 16
- Fig.7 Cesare Albertini, *versione definitiva del piano urbanistico*, 1931, reso operativo dai ministeri romani nel '33 pag 19

#### CAPITOLO SECONDO

##### Il Viale urbano

Storia dell'evoluzione di alcune principali città europee e analisi del progressivo emergere del ruolo del verde urbano lungo gli assi stradali

- Fig.1 *pianta della città di Vienna*, 1773-1781, Vienna, Austria, Österreichisches Staatsarchiv pag 29
- Fig.2 *Boulevard de Sebastopol*, Parigi, Francia pag 33
- Fig.3 *Cours Mirabeau*, Aix-en-provence, Francia pag 33
- Fig.4 *Rue de Rivoli e i giardini delle Tuileries*, 1900, Parigi, Francia pag 33
- Fig.5 *Il Viale Unter den Linden*, Berlino, Germania pag 34
- Fig.6 *Garden City*, Ebenezer Howard, 1898 pag 36
- Fig.7 *Paseo de Colon*, Barcellona, Spagna pag 38
- Fig.8 Bernardo Bellotto (1721-1780), *Veduta di Vienna dal belvedere*, 1759-1760, olio su tela, 135 x 213 cm, Vienna, Kunsthistorisches Museum pag 47
- Fig.9 *Una cartolina che raffigura l'Avenue des Champs Élysées*, Parigi Francia pag 49
- Fig.10 Disegno di T. H. Shepherd e incisione di W. Tombleson, *Regent Street*, Londra, pubblicata nel marzo 1828 da Jones & Co. 3 Acton Place, Kingsland Road, Londra, UK pag 50

## CAPITOLO TERZO

### Il Verde urbano

Storia dell'evoluzione del verde progettato,  
dall'approccio estetico a quello funzionale

- Fig.1 P. Chevalier, *Firenze vista dal giardino di Boboli*, incisione pag 55
- Fig.2 Abbe Delagrive (1689-1757), *Planimetria di Versailles*,  
1746 pag 56
- Fig.3 *Veduta di St. James' Palace e dei suoi giardini*, tratta da James  
Beverell, "Lees Delices de la Grande Bretagne", pubblicata da  
Pieter van der Aa, Leiden, Olanda pag 58
- Fig.4 Benjamin Thompson, *Englischer Garten*, 1789, Monaco, Germania pag 59
- Fig.5 Silvestre Israël, *Veduta dei giardini delle Tuileries* pag 62
- Fig.6 John Bachman, *Veduta di Central Park*, 1859 pag 65
- Fig.7 F. Albini, I. Gardella, G. Minoletti, G. Palanti, G. G. Predaval,  
*Milano Verde*, 1938, Milano, Italia pag 69
- Fig.8 Peter Latz and Partners, *Landschaftspark*, 1991, Duisburg Nord,  
Germania pag 74
- Fig.9 Michel Corajoud, *Parco di Sausset*, 1985, Plaine Saint-Denis,  
Francia pag 77
- Fig.10 Michel Corajoud, *Parco di Sausset*, 1985, Plaine Saint-Denis,  
Francia pag 77
- Fig.11 Berard Tschumi, *Parc de la Villette*, 1982-87, Parigi, Francia pag 76
- Fig.12 Berard Tschumi, *Parc de la Villette*, 1982-87, Parigi, Francia pag 76
- Fig.13 Jean Paul Viguier, *Parc André Citroën*, 1985-92, Parigi,  
Francia pag 78
- Fig.14 Martha Schwartz, *Power Lines*, Emscher Park, 1991-1999  
Germania pag 78
- Fig.15 Michel Desvigne e Christine Dalnoky, *Parco di Issoudun*,  
1992-94, Issoudun, Francia pag 79
- Fig.16 Maria Isabel Bennassar, *Parco della Riera Canyadò*, 1999,  
Badalona, Barcellona, Spagna pag 80
- Fig.17 Michiel del Ruyter, Ton Hinse, Geert Koning, Rob Van der Ham,  
*Floriade '92*, 1992, Zoetermeer, Olanda pag 80
- Fig.18 Jon Jerde, *Namba Parks*, 2003, Osaka, Giappone pag 81

## CAPITOLO QUARTO

### La bicicletta

Valido mezzo di trasporto alternativo ed ecosostenibile,  
attore non isolato ma inserito nell'ampio sistema della mobilità

Fig.1 Elaborato grafico autoprodotta	pag 89
Fig.2 Elaborato grafico autoprodotta	pag 91
Fig.3 Fotografia autoprodotta	pag 93
Fig.4 Logo della città di Copenhagen	pag 95
Fig.5 Logo FIAB tratto dal sito dell'associazione	pag 98

## PARTE SECONDA\_PROGETTO

### CAPITOLO PRIMO

#### Velocità e percezione

Il moto come definizione dello spazio nel tempo,  
tradotto attraverso una cintura urbana per la mobilità dolce

Fig.1 Elaborato grafico autoprodotta	pag 110
Fig.2 Dustin Schuler (1948-2010), <i>Spindle</i> , 1989, Berwyn, Illinois, USA	pag 111
Fig.3 Francis Picabia (1879-1953), <i>Machine turn quickly</i> , 1916-18, 49 x 32 cm, National Gallery of Art, Washington D.C., USA	pag 111
Fig.4 John Chamberlain (1927), <i>Kora</i> , 1963, acciaio dipinto, Tate Gallery, Londra, UK	pag 111
Fig.5 Sol Lewitt (1928-2007), <i>Wall drawing 273, Lines to point on a grid</i> , 1975, DiaArt Foundation, Beacon, New York, USA	pag 113
Fig.6 Richard Long (1945), <i>A line made by walking</i> , 1967, UK	pag 113
Fig.7 Robert Smithson (1938-73), <i>Spiral Jetty</i> , 1970, Great Salt Lake, Utah, USA	pag 113
Fig.8 <i>Allineamenti di Carnac</i> , V-III millennio a.c., Carnac, Francia	pag 114
Fig.9 <i>Tempio di Luxor</i> , XIV sec. a.c., Luxor, Egitto	pag 114
Fig.10 Carl Andre (1935), <i>Altstadt Copper Square</i> , 1967, Guggenheim Museum, New York, USA	pag 115
Fig.11 Walter De Maria (1935), <i>Mile long drawing</i> , 1968, Deserto del Mojave, California, USA	pag 115
Fig.12 Donald Judd (1928-94), <i>Stack</i> , 1967, MOMA, New York, USA	pag 114
Fig.13 Elaborato grafico autoprodotta	pag 116
Fig.14 Elaborato grafico autoprodotta	pag 117
Fig.15 Elaborato grafico autoprodotta	pag 117

## CAPITOLO SECONDO

### Ciclo Urbis

Il settore di Viale Bianca Maria come brano approfondito, parte di una rete ciclo-pedonale strutturata, sviluppata organicamente lungo la cerchia delle mura spagnole

Fig.1 Immagine tratta da GoogleMaps	pag 121
Fig.2 Elaborato grafico autoprodotta	pag 123
Fig.3 Elaborato grafico autoprodotta	pag 123
Fig.4 Elaborato grafico autoprodotta	pag 124
Fig.5 Elaborato grafico autoprodotta	pag 126
Fig.6 Elaborato grafico autoprodotta	pag 127
Fig.7 Elaborato grafico autoprodotta	pag 128
Fig.8 Elaborato grafico autoprodotta	pag 128
Fig.9 Elaborato grafico autoprodotta	pag 129
Fig.10 Elaborato grafico autoprodotta	pag 129
Fig.11 Elaborato grafico autoprodotta	pag 131
Fig.12 Elaborato grafico autoprodotta	pag 134
Fig.13 Elaborato grafico autoprodotta	pag 134
Fig.14 Elaborato grafico autoprodotta	pag 135
Fig.15 Elaborato grafico autoprodotta	pag 135
Fig.15 Elaborato grafico autoprodotta	pag 136
Fig.15 Elaborato grafico autoprodotta	pag 136
Fig.15 Elaborato grafico autoprodotta	pag 136
Fig.15 Elaborato grafico autoprodotta	pag 136
Fig.15 Elaborato grafico autoprodotta	pag 137
Fig.15 Elaborato grafico autoprodotta	pag 137
Fig.15 Elaborato grafico autoprodotta	pag 137
Fig.15 Elaborato grafico autoprodotta	pag 137

## CAPITOLO TERZO

### Riferimenti Progettuali

Fig.1 High Line, vista generale	pag 140
Fig.2 Parco del Tramvia, vista sulla pavimentazione	pag 141
Fig.3 Madrid Rio, vista d'insieme	pag 141
Fig.4 e 5 Prags Boulevard, vista su due aree differenti del viale	pag 142
Fig. 6 e 7 Pegaso Park, dettaglio sul percorso pedonale e vista d'insieme	pag 143
Fig.8 Interpolis garden, vista d'insieme	pag 143
Fig.9 Urban Outfitters, vista del cantiere	pag 144
Fig.10 Giardini delle dune e dei venti, area gioco bambini	pag 144
Fig.11 Urban garden, area spruzzi d'acqua	pag 145
Fig.12 Schouwburgplein, piazza interattiva	pag 145
Fig.13 Place Flagey, tagli e pendenze nella pavimentazione	pag 146
Fig.14 e 15 Lower Central garden, vista d'insieme e dettaglio delle strutture arboree	pag 146 pag 147
Fig.16 Lurie garden, percorso e strutture nel verde	pag 147

## INDICE DELLE TABELLE

### PARTE PRIMA\_ANALISI

#### CAPITOLO QUARTO

##### La bicicletta

Valido mezzo di trasporto alternativo ed ecosostenibile,  
attore non isolato ma inserito nell'ampio sistema della mobilità

Tab.1 Chilometri di piste ciclabili per chilometro quadrato di superficie comunale. Fonte ISTAT, indicatori sui trasporti urbani,marzo 2010	pag 102
Tab.2 Indice di ciclabilità delle principali città italiane. Fonte Legambiente Legambiente 2010, elaborazione a partire da dati comunali provvisori del 2009	pag 103
Tab.3 Estensione in chilometri delle piste ciclabili presenti sul territorio comunale. Fonte Legambiente 2010, elaborazione a partire da dati comunali provvisori del 2009	pag 104



## INDICE DELLE TAVOLE

### TAVOLA 1

L'estetica del ritmo

### TAVOLA 2

Planimetria essenza arboree

scala 1:500

### TAVOLA 3

Abaco essenze arboree

scala 1:100 e 1:50

### TAVOLA 4

Sezione stradale tipo

scala 1:50

### TAVOLA 5

Planimetria legenda materiali

scala 1:500

### TAVOLA 6

Piante attività

scala 1:200

### TAVOLA 7

Sezione giocare con i materiali

scala 1:50

### TAVOLA 8

Sezione imparare ad andare in bici

scala 1:50

### TAVOLA 9

Sezione giocare con l'acqua

scala 1:50

### TAVOLA 10

Sistema e Forma Urbis

### TAVOLA 11

Elementi del sistema

### TAVOLA 12

Sezioni e piante sistema

scala 1:200

### TAVOLA 13

Sezioni e piante sistema

scala 1:200

### TAVOLA 14

Sezioni e piante sistema

scala 1:200

### TAVOLA 15

Sezioni e piante sistema

scala 1:200

## ABSTRACT

La tesi vuole dimostrare come sia possibile elevare la bicicletta a mezzo privilegiato per gli spostamenti nella città di Milano.

Si è realizzato un parco lineare che si snoda sull'intera cerchia dei Bastioni spagnoli, emblema della forma urbis, anticamente fondamentale dal punto di vista strategico e difensivo, sociale e culturale. Un segno che oggi non comunica più la sua valenza originaria, poiché invaso dal traffico congestionato della metropoli.

Con il progetto Ciclo Urbis si intende restituire ai milanesi un brano della città, attraverso la creazione di un circuito dotato di infrastrutture ciclabili adeguate, di percorsi pedonali dedicati, spesso affiancati da zone di sosta e da attività legate alle esigenze dei quartieri o delle istituzioni cittadine.

L'ambizione della tesi non si limita esclusivamente alla creazione di un sistema ciclo pedonale efficiente, ma si propone di sviluppare un disegno capace di stimolare l'individuo a servirsi di modalità di spostamento alternative all'automobile, producendo un valore non solo funzionale ma anche percettivo. La configurazione formale del parco origina un'estetica del ritmo basata sulla percezione degli utenti coinvolti, che si muovono ad andature differenti a seconda del mezzo utilizzato.

La ripetizione controllata di più elementi ricorrenti, di carattere vegetale e minerale, genera una scansione dello spazio che, in virtù dei tempi di percorrenza e di fruizione degli utenti (veicoli a motore, a propulsione umana, pedoni), influenza in maniera differente la percezione sensoriale.

L'idea di movimento e dunque di velocità, l'andare nello spazio, in un determinato tempo e le "linee" come segno sul territorio sono elementi, propri della ricerca contemporanea in ambito artistico, che hanno costituito i presupposti culturali per dare forza al disegno funzionale e formale del circuito.

All'interno di questo intervento a scala urbana, il settore corrispondente a Viale Bianca Maria rappresenta l'area in cui il progetto assume la sua forma più compiuta e approfondita.

# Analisi



## **Evoluzione del tessuto urbano milanese**

Panoramica storica dei mutamenti che hanno segnato il volto della città

**01** Le origini: la Milano Romana

**02** Le Mura Romane

**03** La Milano paleocristiana

**04** La Milano longobarda

**05** La Milano medievale

**06** La Milano dei  
Visconti e degli Sforza

**07** Le mura medioevali

**08** La dominazione spagnola

**09** Le mura spagnole: i bastioni

**10** Il primo periodo austriaco

**11** La Milano Napoleonica

**12** Il Secondo periodo  
austriaco e il Risorgimento

**13** L'unità d'Italia  
e l'avvento  
dell'industrializzazione

**14** Il Piano Beruto

**15** L'inizio del XX Secolo

**16** Il Piano Pavia-Masera

**17** L'affermazione  
del fascismo

**18** Il Piano Albertini

**19** Il dopoguerra

**20** Il boom economico

**21** Gli anni '80 e '90

**22** Il nuovo millennio

## 01 Le origini: la Milano romana

Milano fu fondata dalla popolazione celtoligure degli Insubri attorno al VI secolo a.C.. Come dimostrano prove archeologiche del XIX secolo probabilmente nacque come un piccolo villaggio, che un po' alla volta andò ingrandendosi. La fondazione avvenne, secondo il racconto di Tito Livio, ripreso in epoca medievale, da Bovesin de la Riva, ad opera di Belloveso che si insediò nel mezzo della pianura sovrappo-ponendosi alle precedenti popolazioni. Dopo essere stata la più importante città dei Galli Insubri, nel 222 a. C. venne conquistata dai Romani, in seguito ad un aspro assedio posto dai consoli Gneo Cornelio Scipione Calvo e Marco Claudio Marcello. I Romani le dettero il nome di Mediolanum, che probabilmente riproduce un toponimo celtico (in mezzo alla pianura); un'altra ipotesi etimologica si basa sul primo simbolo della città, la scrofa semilanuta (in medio lanum).

Milano si colloca al centro del vasto territorio della pianura Padana, una regione dalla forma ben riconoscibile e delimitata, con possibilità di collegamenti con l'Adriatico, il Tirreno e la Valle del Rodano. È una regione ricca di acque: il Po' la attraversa longitudinalmente con i suoi affluenti (Adda, Ticino..) , mentre i laghi nella parte settentrionale (lago Maggiore e lago di Como), rappresentano un grosso patrimonio come riserve idriche e come regolatori climatici. Una fascia dai 10 ai 20 chilometri attraversa la pianura da Ovest a Est sancendo il passaggio da materiali ghiaiosi e sabbiosi a formazioni argillose impermeabili. Si tratta della cosiddetta "linea delle risorgive", ricca di fontanili per l'affioramento delle falde acquifere e quanto mai adatta all'insediamento umano per la facilità che qui si riscontra di irrigare le campagne e renderle fertili, e per la prossimità con i terreni ghiaiosi e asciutti a monte, più adatti agli insediamenti abitativi e alle attività di trasformazione e di produzione di manufatti.

In alcuni momenti della storia questa è stata l'area più densamente popolata ed economicamente sviluppata d'Europa, proprio grazie

alla forte differenziazione delle sue condizioni ambientali: ne è derivata una straordinaria integrazione delle produzioni che da sempre ha rappresentato la forza del territorio e in particolare di Milano.

L'entrata in scena dei Romani ha consentito di valorizzare e di sfruttare al massimo le potenzialità insite nella regione con due sostanziali interventi: il controllo delle acque e l'istituzione delle vie di comunicazione. Mentre il controllo delle acque sistematizza l'agricoltura mediante l'irrigazione, lo sviluppo di nuove vie di comunicazione rende possibile lo scambio dei prodotti e l'avvio di un'economia integrata. L'elemento di comunicazione più importante viene realizzato intorno al III secolo a.C., la via Emilia, la quale dalle coste adriatiche costeggia l'Appennino passando per Milano, proseguendo verso i passi del Canton Ticino. Il punto di intersezione tra la linea delle risorgive e la via Emilia è proprio il luogo dove sorge la città di Milano. Lo schema urbano dei Romani, un perimetro quadrangolare tagliato da cardo e decumano (direzione Sud-Ovest/Nord-Est, direzione Sud-Est/Nord-Ovest, corrispondente alla via Emilia), viene applicato alla città diventando la matrice fondante della sua organizzazione. La sistematizzazione di questo impianto originario si attua in epoca imperiale, con il tracciamento di una serie di reticoli rigorosamente quadrati, con giacitura secondo le pendenze naturali del terreno per poter realizzare i canali di irrigazione: si tratta della cosiddetta "centuriazione".

Come tutte le città romane Milano venne dotata di una prima cinta muraria e di grandiosi monumenti pubblici come il teatro, datato ad età augustea e l'anfiteatro, forse del I-II secolo, del quale rimangono oggi solo le fondamenta, e una cinta muraria protettiva.

Nel III secolo la città subì una ristrutturazione che modificò profondamente l'assetto precedente, sovrappo-ponendovi nuovi monumentali edifici come il palazzo imperiale che occupava un intero quartiere tra Porta Vercellina e Porta Ticinese, il circo, le terme cosiddette Erculee e l'Horreum (granaio) di via dei Bossi. A questa fase possiamo attribuire anche la costruzione

del grande Arco di Trionfo che costituiva l'accesso monumentale alla città per chi proveniva da Roma (Porta Romana). L'area all'incrocio delle antiche strade per Roma e per Ticinum (Pavia), utilizzata già nel I secolo per uso funerario e poi residenziale, fu successivamente sistemata con la costruzione dell'arco da cui si dipartiva una monumentale via porticata lunga circa 600 metri, su cui si affacciavano probabilmente botteghe e officine.

A seguito dei grandi cambiamenti che avevano interessato la città, nel 286 d.C. l'imperatore Massimiano fece costruire una seconda cerchia di mura di circa quattro chilometri e mezzo.

## 02 Le mura romane

Le mura Romane si dividono in repubblicane e massimiane. La prima cinta muraria della città, di forma quadrangolare con un lato smussato nella parte occidentale, risalente all'incirca all'epoca in cui Milano venne elevata al rango di municipium (49 a.C.), venne probabilmente edificata sotto il principato di Ottaviano Augusto. Alle estremità del cardo e del decumano si aprivano le porte dette in seguito Romana (piazza Missori), Ticinese (al Carrobbio), Vercellina (Santa Maria alla Porta), Porta Orientale (o Argentea) in via San Paolo, con altre due porte a nord, dette Jovia (o Giovia, in fondo a via San Giovanni sul Muro) e Cumana (o Comacina o, ancora, Comensis, in fondo a via Broletto, tra via Cusani e via del Lauro). Il foro era situato approssimativamente nell'odierna piazza San Sepolcro all'incrocio fra il cardo, orientato da sud-ovest a nord-est in corrispondenza delle attuali vie Nerino, Cantù e Santa Margherita e il decumano sulle attuali vie Santa Maria alla Porta, Santa Maria Fulcorina, via del Bollo e in direzione di Corso di Porta Romana. La seconda cinta muraria venne eretta in età imperiale (III secolo d.C.), quando Milano divenne capitale dell'Impero Romano di Occidente per volontà di Massimiano che la ampliò inglobando un vasto territorio a est che permise di annessere alla città anche le terme Erculee (tra le attuali piazza San Babila,

corso Europa e piazza Fontana) e la zona del circo ad ovest. L'estensione dell'area murata superava i 100 ettari. Le mura massimiane scorrevano nei pressi dell'attuale Foro Bonaparte (la denominazione della attuale chiesa "San Giovanni sul Muro" indica che l'edificio poggiava sulle mura), qui si apriva Porta Vercellina. Poi scendevano a sud, ripiegavano verso est passando per l'attuale Carrobbio, proseguivano fino ai pressi di piazza Missori (qui vi era la Porta Romana), risalivano fino alla porta Argentea (per Bergamo, vicino all'attuale San Babila) poi piegavano ancora a Nord per raggiungere Porta Nuova (in fondo all'attuale corso Venezia, chiamata anche porta Erculea in onore di Massimiano). Le mura tornavano a ovest verso Foro Bonaparte toccando la Porta Comacina (per Como e per il Lario). Esse avevano all'esterno un fossato, posto a una certa distanza; quindi le porte, oltre che essere fornite di torri, avevano davanti un ponte che attraversava il corso d'acqua. Con l'ampliamento delle mura vennero inoltre aperte altre due porte: Porta Nuova nell'attuale via Manzoni, all'altezza di via Montenapoleone e Porta Tosa al Verziere. Alcuni tratti delle mura romane sono tuttora visibili:

- » Nel lato settentrionale del Carrobbio, parzialmente inglobata negli edifici, c'è una porzione della torre della Porta Ticinensis risalente alle prime mura del I secolo. La torre è alta 6 metri, ha una base quadrata e uno sviluppo poligonale.
- » Nei seminterrati di alcuni edifici in via San Vito corre un lungo tratto di mura repubblicane di cui è ben visibile la tecnica di costruzione (mattone su base in pietra).
- » Nel giardino di un edificio in via Medici si trova una torre e un piccolo tratto di mura massimiane.
- » Nel cortile del museo Archeologico, in corso Magenta, si trova una torre poligonale, parte del tratto occidentale delle

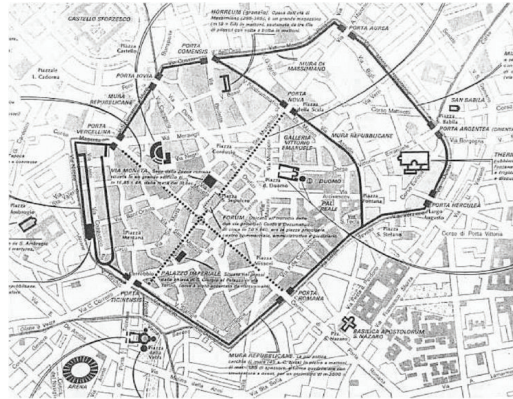
mura massimiane.

- » Tratti di mura massimiane si trovano negli scantinati di alcuni edifici in via Montenapoleone.
- » Nel chiostro del monastero di San Vittore (attuale sede del Museo della Scienza e della Tecnica) si trovano tracce di un edificio a pianta ottagonale con due torri in corrispondenza dell'ingresso.
- » Nel piano interrato del Grand Hotel et De Milan è stato rinvenuto e restaurato un tratto di fondazione della cerchia muraria di età massimiana

### 03 La Milano paleocristiana

Dopo l'editto di Costantino del 313 d.C. che permetteva di professare liberamente il culto cristiano, tra le caratteristiche più spiccate della città vi è l'inserimento nel tessuto urbano, accanto alle strutture del potere civile, delle nuove importanti strutture del potere religioso. Il Vescovo Ambrogio fece costruire varie basiliche, di cui quattro ai quattro lati della città, quasi a formare un quadrato protettivo, probabilmente pensando alla forma di una croce. Esse corrispondono all'attuale S.Nazaro (sul decumano, presso la Porta Romana, allora era la "Basilica Apostolorum"), dalla parte opposta S.Simpliciano, a Sud-Ovest la Basilica Martyrum (dove poi lo stesso vescovo fu sepolto e che divenne basilica di Sant'Ambrogio) e infine S.Dionigi. Il potere religioso stabilì il proprio centro in Piazza del Duomo con la costruzione della Cattedrale di Santa Tecla, a cui facevano corona le basiliche ambrosiane poste negli immediati suburbi della città, ai punti cardinali. Dei monumenti di epoca romana restano poche tracce, come per esempio le colonne di S. Lorenzo, ivi trasportate in un periodo successivo.

La maglia reticolare orientata da Sud-Est a Nord-Ovest, che rappresenta una struttura con motivazioni profondamente radicate nella fenomenologia del territorio, viene sostanzialmente



zialmente mantenuta anche quando la città si amplia. Tuttavia con essa si va a scontrare la giacitura liturgica Est-Ovest delle costruzioni cristiane volute da Ambrogio, che vi si sovrappone e da' origine a un sistema in rapporto conflittuale con il precedente. Questo duplice sistema dato dal collocamento di elementi architettonicamente rilevanti, senza tenere conto delle direttrici di sviluppo originarie, influenzerà significativamente quasi tutti i successivi interventi di pianificazione urbana, poiché liguaggi diversi vanno a sovrapporsi senza alcun dialogo.

### 04 La Milano longobarda

Nel complesso quadro di un impero già in declino a causa di problemi di gestione interna e delle ondate di invasori dal Nord Europa, a trarre vantaggio dalla situazione furono soprattutto i Longobardi. Verso la metà del VI secolo si assiste alla loro discesa e all'entrata in Milano del loro re Alboino nel 569 d.C.. La città si impoverisce gravemente, anche per il prevalere di Pavia, divenuta la capitale della dominazione longobarda. L'elemento più grave che incise sulla vita di Milano fu la paralisi del funzionamento controllato del territorio, e in primo luogo dell'agricoltura e dell'irrigazione. E' il controllo delle acque che sfugge di mano e parallelamente ad esso il controllo delle comunicazioni, che con il sopraggiungere dei barbari, perdono sicurezza.

Le cose migliorarono sotto la regina Teodolinda, che si era convertita al cattolicesimo

(fig.1)  
Planimetria della Milano romana, mura repubblicane e massimiane.



dall'originario arianesimo. A metà del VIII secolo Milano ha le mura riparate, con nove torri (due in più del periodo imperiale), un acquedotto funzionante e strade selciate.

## 05 La Milano medievale

Il regno Longobardo finì nel 774 d.C. con la conquista di Pavia da parte di Carlo Magno che nell'800 a Roma, si fece proclamare da Leone III primo imperatore del Sacro Romano Impero, erede di quello Romano d'Occidente. Milano assoggettata dall'impero, incominciò ad essere amministrata da un conte imperiale e da un vescovo. Sono gli anni segnati dall'affermazione del sistema feudale, dove il potere, che si identifica nella sovranità esercitata su una determinata porzione di territorio, è organizzato secondo una struttura piramidale, in una serie di ruoli delegati a cascata dal potere centrale, cioè dall'imperatore, fino ai grandi principi, ai duchi, marchesi, baroni, vassalli, valvassori e valvassini. Quindi non è più la città nella sua interezza a rappresentare il polo direttivo dell'attività della società: il luogo deputato in cui si concentra il potere è il castello, una struttura mista, residenziale ma anche difensiva che deve sempre fare i conti con un altro potere, quello religioso, il quale rimane viceversa l'unica permanenza tipicamente urbana.

Con la deposizione di Carlo il Grosso (887 d.C.), viene meno la capacità di governo centrale e sono proprio conti e vescovi ad esercitare il potere locale: la città evolve in libero comune estendendo la sua influenza su gran parte della Lombardia (XI secolo). Comincia così a farsi strada nuovi protagonisti, che non sono né i contadini né i tradizionali mercanti: si forma una classe artigianale. Ecco quindi consolidarsi un'economia forte, che deve organizzarsi nella maniera più razionale possibile per massimizzare la redditività, stratificando la gerarchia del lavoro in nuove forme più funzionali. Quelle forme, cioè, che si preciseranno nelle Corporazioni, un terzo polo incuneato tra quelli del potere religioso e politico ancora organizzati sul modello feudale. È un nuovo po-

tere, specificamente urbano, che evolvendosi nella struttura dei Comuni, rivendica in prima persona la gestione della cosa pubblica. L'accresciuta importanza e indipendenza di Milano portarono però all'inevitabile scontro con l'Impero. Distrutta nell'aprile del 1162 da Federico I Barbarossa, rinacque dopo la vittoria della Lega Lombarda nella battaglia di Legnano, del 1176.

La definitiva organizzazione del comune milanese è simboleggiata dalla fondazione nel 1138 del Broletto vecchio che diverrà, secondo un processo tipicamente milanese di continue e successive ricostruzioni del centro storico, la gotica corte ducale nel XIV secolo, e il neoclassico Palazzo Reale alla fine del XVIII.

La potenza comunale è esemplata, all'inizio del 1228, dal Broletto nuovo, al centro della prima configurazione dell'odierna Piazza Mercanti, centro civico contiguo, ma autonomo da quello vescovile.

Sul finire del secolo, la nuova situazione si riflette nella riforma gotica del Palazzo Arcivescovile, eretto in forme romaniche un secolo prima, e del Broletto vecchio, che si avvia a diventare palazzo signorile.

Sia pure degradata, e trasformata in un grande acquitrino a causa dell'abbandono del controllo delle acque, la struttura territoriale romana continuava comunque a sopravvivere. Iniziano a formarsi dei piccoli nuclei conventuali che riescono a recuperare la produttività di alcune porzioni di territorio attraverso un nuovo metodo di irrigazione, il sistema della "marcita". Da questi nuclei parte il progressivo recupero dell'economia agricola padana: la popolazione torna ad aumentare, esauritasi ormai la spinta all'invasione e all'occupazione di provenienza transalpina.

In una regione come la Lombardia e nella città di Milano, l'economia può infatti affermarsi, solo a condizione di saper controllare le acque: fondamentale è dunque l'avvio a partire dal 1100, della formazione della "cerchia dei navigli". Gli scopi sono molteplici, da quello difensivo, poiché all'interno dei navigli ci sono le mura, a quello dei trasporti, a quello ancora, di consentire anche all'interno della città

una razionalizzazione dell'irrigazione messa a disposizione delle antichissime istituzioni ospedaliere. La città insomma è tutta coinvolta da un reticolo di vie d'acqua che si ramificano in un grande disegno di canalizzazioni. Il primo naviglio realizzato è il Naviglio Grande, che proviene dal Ticino, sfocia nella Darsena e alimenta la cerchia, quella che è stata chiamata la fossa interna ma che originariamente è esterna alle mura. Viene successivamente attivato il Naviglio della Martesana, proveniente dall'Adda, e viene progettato il Naviglio Pavese, che collega la città con Pavia e con il Ticino, in prossimità della sua confluenza con il Po: quest'ultimo manufatto viene ultimato in epoca napoleonica.

## 06 La Milano dei Visconti e degli Sforza

L'economia lombarda è condizionata dalla necessità di integrazione territoriale, di fronte alla quale la logica strutturale e politica delle Corporazioni e dei Comuni, fortemente connotati da caratteri urbani, non è in grado di utilizzare gli elementi di complementarietà delle risorse e di riversarli in vantaggi sul piano economico e sociale della città. È questo notevole punto di debolezza che favorisce l'inseadimento e l'affermazione di un nuovo sistema centralizzato del potere, quello delle Signorie. Intorno ad esse si forma progressivamente uno Stato che è in sostanza una federazione di città, assumendo cioè una dimensione economica congruente con le caratteristiche peculiari del territorio. È dunque in relazione alla natura profonda dell'economia lombarda che la Signoria afferma una propria ragione di essere e diventa elemento di mediazione, e in un certo senso anche di sviluppo, del vecchio sistema feudale: una sorta di neo-feudalesimo, che a Milano si concretizzò con l'ascesa al potere dei Visconti.

L'inizio della costruzione del Duomo da parte di Gian Galeazzo Visconti nel 1395 manifestava nel modo più tangibile l'affermazione della floridezza della città e della loro Signoria, a capo del Ducato di Milano a partire dal

1395. La Signoria dei Visconti si concluse con Filippo Maria, morto senza eredi a cui succedette nel 1450 Francesco Sforza, ex condottiero al servizio dei Visconti con il quale ebbe inizio la Signoria degli Sforza. Seguì un periodo di stabilità e prosperità, testimoniato dalla realizzazioni di grandi opere, come il Castello Sforzesco (già esistente in epoca viscontea, ma riadattato, ingrandito e completato), l'Ospedale Maggiore su progetto del Filarete e il Lazzaretto.

La posizione del castello è estremamente interessante: nel momento in cui dal potere di tipo comunale si passa a quello signorile, la Signoria, che è chiaramente una forma di governo autoritario, assume su di sé la conflittualità che esiste ogni qualvolta si eserciti un dominio, e la posizione marginale della propria sede assume differenti significati in funzione dell'ambiguità delle alleanze.

Gli Sforza, inoltre, riuscirono ad attrarre a Milano personalità: quella di Leonardo da Vinci, che riprogettò e migliorò la funzione dei navigli indicando la corretta localizzazione delle chiuse per far funzionare in modo più efficiente lo scorrimento delle vie d'acqua e che dipinse l'Ultima Cena (Cenacolo Vinciano); quella del Bramante che lavorò alla realizzazione di vari edifici, tra i quali si ricordano la Chiesa di San Satiro e il chiostro dei Canonici nella Basilica di Sant'Ambrogio.

Nel secolo XIII Milano era una delle poche città europee ad avere più di 100.000 abitanti e raggiungeva il massimo della floridezza in Europa: l'artigianato era in pieno sviluppo, soprattutto per la lavorazione dei metalli e dei tessuti; agricoltura e allevamento erano fiorenti ed i traffici intensi.

## 07 Le mura medievali

Nel 1156 cominciarono i lavori per una nuova sistemazione della cinta muraria in legno, su progetto di un mastro Guintellino. Essa era costituita da un profondo fossato (colmato con l'acqua del Seveso e del Nirone), a precedere un terrapieno formato dal materiale di risulta dello scavo del fosso, con alcune torri e por-

te di legno. L'intero complesso venne definito "cinta dei terraggi", ma è da escludere che i lavori non facessero riferimento ai resti (che dovevano mantenersi imponenti) della antiche mura romane. Dopo la distruzione del 1162 ad opera di Federico Barbarossa, verso il 1171 si iniziarono i lavori per un più efficace sistema difensivo, questa volta in muratura. Le porte principali erano sette:

- » **Porta Ticinese**
- » **Porta Vercellina**
- » **Porta Giovia**
- » **Porta Comasina**
- » **Porta Romana**
- » **Porta Nuova**
- » **Porta Orientale**

Vi erano inoltre dieci (o dodici) porte minori, o pusterle, (Dei Fabbri, di Sant'Ambrogio, Giovia, delle Azze, di San Marco, Nuova, di Monforte, Tosa, Sant'Eufemia, della Chiusa, quest'ultima era dotata di una fortificazione, a difesa delle chiuse, che regolava il livello del fossato). Porte e pusterle erano concepite come dei piccoli fortini. La nuova cinta diede un particolare e duraturo assetto all'impianto urbanistico, tant'è che il nuovo fossato verrà, nei secoli, approfondito sino a creare la "Cerchia dei Navigli", ben visibile ancora negli anni venti del XX secolo.

A partire dal 1480 circa, Leonardo da Vinci, sfruttando gli antichi fossati delle mura, fa costruire i Navigli sul luogo delle antiche mura. Il tratto di naviglio che giunse a circondare la cit-

tà medievale fu chiamato Fossa Interna, mentre con la successiva creazione di ulteriori cerchie viarie esterne (e la copertura dei navigli) la strada venne identificata col nome di "Cerchia dei Navigli". L'opera richiese diversi anni e venne completata sotto Azzone Visconti, alcune torri non furono però mai finite. L'area di Milano all'interno della cerchia è di 2,97 km<sup>2</sup>.

Tra i 1500 e il 1800 gran parte delle mura e delle porte vennero abbattute e nel periodo fra le due guerre mondiali fu ultimata la copertura della fossa esterna.

Alcune porte/pusterle sono tuttora visibili:

- » In piazza Sant'Ambrogio si trova ancora la pusterla omonima risalente al XIII secolo. La porta, costruita in mattoni su una base in serizzo, ha due fornici a sesto acuto appena accennato, a fianco della porta si trovano due torri una delle quali ospita la Mostra Permanente di Criminologia e Armi Antiche.
- » All'imbocco di Via Manzoni si trova l'antica Porta Nuova risalente al XII secolo. Era una delle porte principali della cinta, la porta è a doppio fornice con due costruzioni laterali che si protendono verso il lato che un tempo era esterno alla cinta. Sono ancora visibili le scanalature usate per la saracinesca che la chiudeva, i due passaggi pedonali laterali sono stati ricavati nel 1861.
- » Anche Porta Ticinese era una delle porte principali, a un solo fornice con a fianco due torri quadrate, anche in questo caso i passaggi pedonali furono ricavati in epoca successiva (1861-65)
- » I resti dell'antica Porta Romana sono situati nello scantinato di due palazzi all'incrocio di Corso di Porta Romana e via Sforza, i fregi che la decoravano si trovano nel Castello Sforzesco.
- » Resti delle mura, una ventina di metri circa, sono visibili in Via San Damiano.

(fig.2)  
Planimetria  
della  
Milano  
medievale.



Le vie di Milano che delimitano la Cerchia dei Navigli sono:

- » via Giosuè Carducci
- » via Edmondo De Amicis
- » via Molino delle Armi
- » via Santa Sofia
- » via Francesco Sforza
- » via Uberto Visconti di Modrone
- » via San Damiano
- » via Senato
- » via Fatebenefratelli
- » via Pontaccio
- » via Tivoli

## 08 La dominazione spagnola

La fine del '400, sotto il comando di Ludovico il Moro, si assiste alla crisi della Signoria. A sancirne la fine concorsero numerosi fattori, tra i quali la debolezza politica di questa struttura, dimezzata dalle conflittualità interne tipiche di ogni sovranità monarchica che, ad ogni cambio di guida del ducato, per eredità si spezzettano le cose e si hanno frammentazioni dello stato. Nello stesso tempo la potenza economica del Ducato rappresentava un obiettivo estremamente appetibile per le altre forze europee che di lì a poco avrebbero imposto la loro dominazione su gran parte del territorio italiano. Il periodo fino alla metà del '500 e cioè gli anni a partire dalla occupazione francese, fu estremamente incerto e tale da innescare una crisi economica di grande portata che si svilupperà ulteriormente durante la dominazione spagnola. Crisi che sarà dovuta da diversi fattori, primo fra tutti quello relativo alle conseguenze accumulate e sommate nel tempo dalla politica spagnola.

Il periodo della dominazione spagnola vede la sopravvivenza di strutture politiche amministrative del Ducato e allo stesso tempo, una massiccia politica di tassazione che impone un continuo esborso di denaro da parte della cittadinanza, senza contropartite a livello di miglioramenti sociali o crescita produttiva. Non si tratta soltanto dei tradizionali modelli di occupazione, ma anche della diversità cul-

turale delle due parti: da un lato gli spagnoli ancor forti di una mentalità feudale, dall'altro i milanesi profondamente legati alle istituzioni cittadine ormai svuotate di ogni autonomia.

Nel 1525 e nel 1535 Milano e il territorio del ducato sono occupati dall'imperatore Carlo V ed ha così inizio un periodo di 170 anni di dominazione spagnola.

Nel 1549 il Governatore Ferrante Gonzaga inizia i lavori, durati un ventennio, della nuova cerchia di mura urbane che praticamente raddoppiò la superficie edificabile, tanto che sarà completamente urbanizzata solo nella seconda metà dell'Ottocento. Si verifica in quest'epoca la crescita di prestigio e di influenza del clero, soprattutto per merito delle preminenti figure di San Carlo Borromeo, arcivescovo dal 1565 al 1584 e di Federico Borromeo, arcivescovo dal 1595 al 1631, che si fanno portavoce degli ideali della Controriforma innescando una concorrenza dialettica con il Governatorato spagnolo, al quale non è concessa intromissione nelle loro attività.

A partire dal 1630 si riscontra una più profonda crisi demografica ed economica a causa della peste descritta nei "Promessi Sposi" da Manzoni, che trova disorganizzate le strutture sanitarie ed incapaci di una tempestiva azione i responsabili dell'amministrazione.

All'inizio del Settecento si assiste alla crisi del Regno di Spagna e nel 1706, nel corso della guerra di successione spagnola, Milano viene occupata da Eugenio di Savoia e passa sotto il dominio austriaco, formalizzato dal Trattato di Rastadt nel 1714.

## 09 Le mura spagnole: i Bastioni

La costruzione delle cosiddette mura spagnole avvenne per ordine di Ferrante Gonzaga, governatore della città all'epoca in cui questa era dominata dagli spagnoli.

I Bastioni prendono forma articolandosi in un grande anello esterno alla Cerchia dei Navigli e convergente sul castello, che mantiene la sua posizione di ambivalenza. Si viene così a determinare l'annessione di tutta la fascia compresa tra la Cerchia e le mura della città,





con conseguenze interessanti: molte volte nei secoli precedenti, la città dava in concessione gratuita dei terreni immediatamente fuori porta ad ordini religiosi, affinché vi costruissero la sede dei propri conventi. La realizzazione dei bastioni riporta all'interno della città questi organismi, sottraendo ad essi tutti quei privilegi derivanti dall'essere ubicati all'esterno.

L'iniziale progetto di rafforzamento delle difese cittadine prevedeva la costruzione di un nuovo imponente castello nella parte meridionale della città, il progetto fu però accantonato per l'eccessiva onerosità e si preferì costruire una nuova cinta muraria più adatta al progresso della tecnica militare. Le nuove tecniche infatti, che prevedevano l'uso dell'artiglieria necessitavano di una fascia perimetrale esterna ai bastioni completamente inedita, così da non presentare ostacoli all'azione dei cannoni e tale da offrire la massima visibilità sulla spianata di tiro. Alle spalle del castello viene così tenuta libera una grande area che in seguito diventerà la piazza d'armi e più tardi, rappresenterà una scorta notevole di spazio per la città nel quale si realizzerà, sul finire

dell'Ottocento, il parco Sempione.

La posa della prima pietra avvenne in zona Porta Venezia in corrispondenza del sito occupato dal Lazzaretto; per consentire la costruzione delle mura fu necessario l'abbattimento di molte costruzioni preesistenti, a partire dalla chiesa di San Dionigi.

Completata nel 1560 la cinta era costituita da un muraglione con torri e lunette.

Al 1796 le porte principali erano undici:

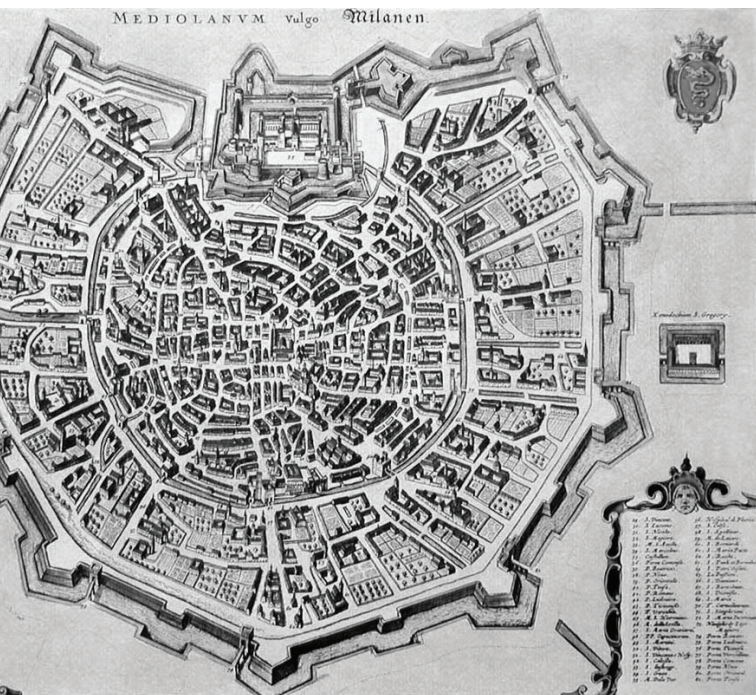
- » **Porta Romana**
- » **Porta Tosa, ora Porta Vittoria**
- » **Porta Orientale, dal 1860 Porta Venezia**
- » **Porta Nuova**
- » **Porta Comasina, dal 1860 Porta Garibaldi**
- » **Porta Tenaglia, ora Porta Volta**
- » **Porta Sempione, già Porta Giovia, corrispondente al Castello**
- » **Porta Vercellina, dopo il 1859 ribattezzata 'Porta Magenta'**
- » **Porta Ticinese, nota sotto Napoleone come 'Porta Marengo'**
- » **Porta Lodovica**
- » **Porta Vigentina**

Resti delle mura spagnole sono visibili oggi in piazza Medaglie d'Oro e lungo viale Vittorio Veneto nei pressi di Porta Venezia.

La piccola circonvallazione è detta anche cerchia delle mura spagnole, per il suo svolgersi lungo tale perimetro ed è costituita da due serie di viali paralleli che ricalcano il tracciato della cinta muraria milanese eretta dagli spagnoli.

La serie di viali che corrono esternamente alle antiche mura spagnole costituisce la Circonvallazione vera e propria (nel senso stretto di "strada che cinge le mura"). Tale sequenza di strade, che ancora nelle carte geografiche di inizio Novecento risultava col nome di Strada di Circonvallazione, venne ribattezzata nel primo dopoguerra con nomi geografici legati a battaglie della prima guerra mondiale. I viali che corrono sul lato interno delle antiche mura spagnole corrispondono invece ai Bastioni propriamente detti, strade che correvano al

(fig.3)  
Antonio  
Lafréry,  
pianta  
prospettica  
di Milano,  
1573,  
incisione  
su rame,  
40,8 x 55 cm,  
Raccolta  
Bertarelli.



di sopra del terrapieno delle mura (dal lato interno). Se quasi tutti i tratti sopraelevati sono oramai spariti (eccetto i bastioni di Porta Venezia), il nome “Bastioni” resiste nella toponomastica di alcuni viali, soprattutto nella parte nord della Circonvallazione.

L'area di Milano delimitata dalla Cerchia dei Bastioni è di 9,67 km<sup>2</sup>.

## 10 Il primo periodo austriaco

La prima metà del '700 è teatro di numerose guerre e conflitti per il dominio del Ducato, che nonostante tutto, resta pur sempre obiettivo ambito e di prestigio per le potenze straniere, finché con la pace di Aquisgrana nel 1748 si apre un periodo di relativa e lunga tranquillità per tutto il paese: la politica economica dell'Austria è sensibilmente differente da quella spagnola, l'ideologia di governo è quella sovranazionale di un grande stato in cui ogni elemento contribuisce in funzione della sua produttività e che per la sua vastità ha bisogno di un'organizzazione assolutamente razionale e funzionale.

Un periodo di vivaci riforme inizia intorno alla metà del secolo XVIII sotto il regno di Maria Teresa d'Austria (1740-1780) e prosegue con il regno di Giuseppe II d'Austria (1780-1790): una fra tutte l'introduzione del sistema catastale. In questo periodo Milano riprende ad avere un ruolo primario sia sul piano culturale che su quello economico. Svolgono ruoli importanti figure come Pietro Verri, Alessandro Verri, Cesare Beccaria, Giuseppe Parini e Giuseppe Piermarini. Vi sono diverse istituzioni che resistono ancora oggi, che sono state fondate o patrocinate dagli austriaci, nel primo o secondo periodo. Tra queste il Teatro alla Scala; le scuole e l'Accademia di Brera; la Biblioteca Braidense, resa pubblica da Maria Teresa; la Cassa di Risparmio delle Province Lombarde e varie altre importanti istituzioni tra cui l'Università. L'Accademia di Belle Arti di Milano, fondata nel 1770, fu trasferita nel 1773 ad occupare una parte del palazzo di Brera (reso libero dalla soppressione della Compagnia di Gesù) assieme alle scuole palatine, in cui in-

segnò il Parini, alla biblioteca già dei Gesuiti, all'orto botanico e all'osservatorio astronomico. L'opera progettuale del Piermarini a Milano, dal 1769 al 1798, in campo pubblico e ancor più in campo privato, è di tale vastità da caratterizzare la nuova Milano neoclassica: il Teatro alla Scala, eretto nel 1776-1778 al posto di Santa Maria della Scala; la nuova facciata del 1774 del Palazzo Arcivescovile, i palazzi Belgioioso, Casnedi, Greppi, Moriggia, Marliani.

Ancora più profonda è l'impronta urbanistica, secondo i principi di “rettificazione” dell'Europa illuminista: piazza Fontana, via di Santa Radegonda, corso di Porta Romana. Fondamentale è l'apertura fra l'antica porta orientale della cerchia sforzesca e del Naviglio e la nuova porta delle mura spagnole, della nuova via nobile di Porta Orientale.

Tutte le grandi famiglie si fanno costruire palazzi prestigiosi a Milano e l'immagine della città sale di tono, attraverso un processo però episodico, ancora privo di un'organicità strutturale in grado di modificare in positivo l'assetto urbano.

Un cambiamento significativo è rappresentato dall'operazione di riutilizzo dei Bastioni cittadini guidata in parte dallo stato con la loro trasformazione in grandi viali alberati, unitamente alla formazione dei giardini pubblici tra il 1783 e il 1786 nella zona di Porta Orientale e Porta Nuova. Quest'esemplare struttura urbana rappresentò alla fine del '700 e per buona parte dell'800 oggetto di ammirazione e di meraviglia: nella città relativamente bassa e piatta questi viali, un poco sopraelevati, permettevano suggestive vedute da un lato verso la campagna e dall'altro verso i grandi monumenti cittadini come il Duomo, le chiese, i campanili e i palazzi. Tutto ciò era arricchito da una quadrupla alberatura che segnava il percorso fino alla spianata del castello, luogo eletto per le passeggiate in carrozza dell'aristocrazia milanese.

Ma più avanti si è “pensato bene” di distruggere tutto questo preziosissimo insieme, di cui resta ora solo un piccolo episodio, i Bastioni di Porta Venezia, ormai diventati una specie di autostrada, che a stento riescono a dare l'idea

di ciò che poteva essere fino al secolo scorso questa cintura verde intorno alla città.

## 11 La Milano napoleonica

L'Austria fu sovrana di Milano fino al 1796 data in cui l'arciduca Ferdinando d'Asburgo-Este lasciò la città a causa dell'arrivo di Napoleone impegnato nella campagna d'Italia. Napoleone entrò a Milano il 15 maggio 1796. Dal 1796 al 1799 la città fu capitale della Repubblica Cisalpina, dal 1802 al 1805 capitale della Repubblica Italiana e dal 1805 al 1814 capitale del napoleonico Regno d'Italia.

Milano diviene sostanzialmente una grossa prefettura dell'Impero francese e, sulla base di questo tipo di rapporto, si organizza al suo interno di conseguenza; la novità più importante è, per quanto ci interessa, la rottura del tradizionale limite amministrativo tra la città e il suo territorio.

In epoca austriaca era stato istituito addirittura un cosiddetto Comune chiamato Comune dei Corpi Santi, che raggruppava in un unico organismo amministrativo un certo numero di paesi insediati attorno alla città di Milano: esistevano quindi un comune urbano e uno suburbano.

Nello stato napoleonico non solo i Corpi Santi vengono aboliti e accorpati amministrativamente alla città di Milano, ma si indica chiaramente in forma legislativa che le maggiori città hanno potere giurisdizionale sul territorio. Questa impostazione politico-amministrativa voluta da Napoleone, permette alla città di fare un grande salto di qualità: essa è un accidente del territorio e anche se i suoi problemi sono consolidati nella specificità della sua struttura urbana, rimangono profondamente legati ai problemi del territorio.

Napoleone si fa promotore di una nuova concezione di città aperta nel territorio, una città che denuncia con assoluta evidenza le relazioni con ciò che gli sta intorno. L'espressione più significativa del mutamento in atto, è il piano redatto per la città nel 1807 da una commissione di cinque esponenti della cultura illuminista, che pur non essendo stato realiz-

zato nella sua totalità, ha segnato una svolta profonda nella cultura di Milano. Fondamentale è stata la scelta di realizzare il vettore, orientato da sud-est a nord-ovest, sovrapposto al tracciato del cardo romano e identificato per buona parte con quello del Corso di Porta Romana, in prolungamento con la via Emilia da un lato e con la strada del Sempione dall'altro. Esso collegava la Francia direttamente con il cuore della valle Padana attraverso le Alpi, ripristinando una continuità che era rimasta interrotta fin dal Medioevo.

Con la nuova concezione di città aperta nel territorio, viene a cadere la funzione di controllo delle antiche porte che, dislocate lungo i Bastioni, assumono ora una valenza simbolica di *trait-d'union* tra città e territorio e vengono riedificate come monumenti. Non a caso la più importante, la più trionfale sarà proprio quella posta sulla nuova strada del Sempione. Anche la porta Ticinese, costruita su disegno del Cagnola e seconda per importanza, viene eretta per celebrare il rilievo di un'altra grande direzione dello sviluppo urbano, verso la zona a Sud riconosciuta come retroterra agricolo di grande valore. Il sistema dei cardo e decumani veniva integrato da una serie di sottosistemi che prescindevano dalle antiche istituzioni religiose e civili, le quali rimangono ancorate al vecchio centro, e sono fondamentalmente rappresentate dalla piazza del Duomo e da piazza Mercanti.

Altro significativo intervento previsto dal piano, fu quello di demolire le fortificazioni intorno al Castello Sforzesco, che venne trasformato in caserma e dotato nella sua vasta parte retrostante di una grande piazza d'armi per le esercitazioni militari.

Il piano del 1807 prevedeva un altro importante progetto ad opera dell'Antolini, il progetto del Foro Bonaparte: si prevedeva la costruzione di una grande piazza circolare del diametro di circa 500 metri costituito da una serie di edifici pubblici porticati di carattere terziario-direttivo (insieme ad alcune abitazioni, un museo, il Pantheon, un teatro, la Borsa, le terme e altre strutture) con al centro il castello. Il progetto dell'Antolini rimase tuttavia



inattuato e venne sostituito più tardi con quello dell'architetto Luigi Canonica (1762-1844), assai più semplice e nel quale prevaleva la funzione residenziale e commerciale del complesso degli edifici e la sistemazione a verde dello spazio tra il castello e la città.

Il grande merito delle volontà napoleoniche, oltre a quanto precedentemente descritto, è stato quello di immaginare un'insieme di opere studiate per la collettività, prima tra tutte l'Arena Civica del Canonica, e in secondo luogo la rifunzionalizzazione del Lazzaretto, ribattezzato "Campo della Federazione" e dotato di numerosi servizi pubblici.

Sempre per volere di Napoleone alla fine del '700 il Piermarini mise mano al Palazzo Reale e ne consolidò il fronte accorciandone un'ala per dare respiro all'architettura del Duomo la cui facciata fu conclusa tra il 1805 e il 1813, secondo il progetto Amati-Zanoja. Il Pistocchi invece fu l'ideatore della grande piazza rettangolare davanti al Duomo, idea ripresa poi dall'Amati ma che sarà realizzata solo dopo il 1865 da Giuseppe Mengoni.

A farsi portavoce di questa spinta al cambiamento, furono alcuni nuovi architetti: il Canonica, il Cagnola, lo Zanoja, l'Amati e l'arrivo dalla Romagna dei 'giacobini' Pistocchi e Antolini. Fulcro della nuova situazione di Milano capitale, con le sue sedi ufficiali di Palazzo e Villa Reale, è l'Accademia di Brera, con la costituzione presso di essa della Commissione di pubblico ornato (Cagnola, Canonica, Zanoja, Albertoli), che presiede e razionalizza tutta l'attività edilizia e di programmazione urbanistica e la creazione della pinacoteca.

## 12 Il secondo periodo austriaco e il Risorgimento

Al termine dell'età napoleonica a Milano ritornarono gli austriaci, dopo il Congresso di Vienna del 1815. Milano divenne capitale del Regno Lombardo-Veneto, formalmente indipendente, ma in realtà soggetto all'Impero d'Austria. Attraverso il Congresso, nasce un'idea di stato ben diversa da quella del dispotismo illuminato Teresiano e Giuseppino,



stabilendo con molta chiarezza le sfere di potere della Chiesa e degli Stati monarchici consolidati, che tornano a considerarsi i padroni assoluti dei territori e dei cittadini che vi sono insediati, secondo quei principi tardo-feudali contro cui si era mossa la rivoluzione borghese. In queste mutate condizioni politiche, diverso si profila il ruolo della Lombardia, che ha cambiato il suo peso politico nel quadro dell'impero, poichè il polo di interesse si è spostato verso Est. La città che veramente interessa agli Asburgo non è Milano, nè Venezia, ma Trieste. Alla Lombardia viene attribuito il mero ruolo di serbatoio agricolo, determinando una stasi nello sviluppo industriale, che invece si stava affermando nel resto d'Europa.

L'unico rilevante intervento a livello urbano prende corpo tramite il rafforzamento dell'asse di Corso Venezia che viene raccordato con piazza del Duomo mediante la sistemazione dell'attuale corso Vittorio Emanuele, dove si costruisce la chiesa di San Carlo. L'intento di questa operazione era sottolineare un nuovo asse preferenziale, proiettato verso Est, sulla linea di Trieste e Vienna.

(fig.4)  
Commissione  
d'Ornato,  
dal disegno  
originale di  
Pinchetti,  
piano  
"dei rettifili"  
di Milano,  
1807,  
Raccolta  
Bertarelli.



A livello architettonico, nel periodo dopo la restaurazione, una rigorosa continuità stilistica è assicurata dal mantenimento, con gli stessi architetti della Commissione d'Ornato, e dall'ininterrotta attività professionale del Cagnola, del Canonica, dell'Amati. Massimo simbolo di continuità sono le porte classiche nella cerchia spagnola, trasformata in bastioni di passeggio: Porta Ticinese del Cagnola (1801-1814), Porta Nuova dello Zanoja (1810-1813), Porta Comasina (poi Garibaldi) del Miraglia (1826), Porta Orientale (poi Venezia) del Vantini (1827-1828).

Nella fase finale dell'occupazione austriaca, nella quale presero corpo gli ideali del Risorgimento, la zona tra i Navigli e i Bastioni conosce uno sviluppo ancora esiguo.

L'elemento più significativo è rappresentato dalla rete ferroviaria, tracciata sulla base di presupposti culturali dell'ingegneria francese, ignorando sia lo schema rappresentato dalle mura Massimiane, dai Navigli, dai Bastioni, sia quello della continuità via Emilia-corso Sempione, con i relativi decumani, sia più in generale l'esistenza delle strutture territoriali e urbane con le quali avrebbe dovuto a rigor di logica integrarsi. Per esempio l'area del Lazzaretto viene brutalmente attraversata dal nuovo tracciato ferroviario della linea Milano-Monza: il colpo finale verrà inferto a cavallo dell'unità italiana quando l'area esterna alla ferrovia viene distrutta, e quella interna lasciata in balia della speculazione.

### **13 L'unità d'Italia e l'avvento dell'industrializzazione**

Nel 1859 in seguito alla seconda guerra d'indipendenza (Cinque Giornate) Milano entrò a far parte del Regno di Sardegna che divenne Regno d'Italia a partire dal 1861.

Nella seconda metà dell'800, in particolare dopo il raggiungimento dell'unità nazionale, Milano è finalmente investita a pieno dallo sviluppo industriale, che trasformerà notevolmente le strutture produttive tradizionali e ne produrrà di nuove. Il forte interesse per l'industrializzazione, va a discapito dello sviluppo

dell'agricoltura, fino a quel momento principale fonte di entrate economiche per la città, insieme all'attività manifatturiera e ai commerci. Il forte interesse per l'industrializzazione richiama molti capitali stranieri, in particolare la vicina Svizzera e i membri della Triplice Alleanza (1870): Francia, Impero Tedesco, e Impero Austro-Ungarico.

Una conseguenza di questa mutata situazione politico-economica, è la formazione di una nuova classe sociale, quella operaia che, così come i capitali, si trasferisce dalle campagne alle aree industrializzate, provocando un forte inurbamento. E' così che nel 1884 il Comune decide finalmente di redigere un piano regolatore, che si chiamerà Piano Regolatore e di Ampliamento della Città.

### **14 Il Piano Beruto**

La Milano del 1889 contava circa 350.000 abitanti (configurandosi come la seconda città per grandezza nel Regno d'Italia). La città si estendeva su una superficie di circa 800 ettari, quasi del tutto compresa all'interno delle mura spagnole.

Una legge urbanistica redatta nel 1865, prevedeva la stesura di Piani Regolatori per tutti quei comuni che ospitavano più di 10.000 abitanti. Questo stesso decreto, istituiva due tipi di piani: quelli detti di "ampliamento", che avrebbero definito le linee di espansione ex novo della città, e quelli di "risanamento", per la sistemazione di aree già esistenti.

Fu così che a Milano sorse per la prima volta l'esigenza di stendere un piano di sviluppo e gestione del territorio. Questo viene elaborato dall'ingegnere comunale Cesare Beruto, nella prospettiva di coprire lo sviluppo della città per un arco di tempo di 20-40 anni.

L'ideologia urbanistica del Beruto mirava alla creazione di un tessuto da lui definito "più o meno regolare": la città doveva presentare una varietà di forme, una varietà di prospettive, una varietà di disegno caratterizzata per esempio da assi diagonali, da piazze rotonde, dall'uniformità delle cortine edilizie e da sporadici tratti di viali alberati, in una logica bidi-

mensionale erede del modello classico.

Del piano vennero stese due versioni. La prima, del 1884, ritenuta la migliore per la dimensione generosa degli isolati (220-400 metri), risultava essere più onerosa per gli investitori privati, dato che il piano regolatore si limitava a tracciare le maglie stradali di definizione dei lotti, lasciando ai regolamenti edilizi locali il compito di gestirli internamente. La seconda versione nella quale vennero registrate le correzioni apportate in seguito alla non approvazione della precedente proposta, era del 1889 e prevedeva invece isolati più piccoli (100-200 metri), che favorissero i privati. Inoltre la "Piazza d'Armi" napoleonica, che nella precedente versione era pensata come quartiere residenziale, veniva qui adibita a parco, il parco Sempione, su disegno dell'Alemagna.

Il piano Beruto comprendeva una parte di ampliamento ed una di risanamento. Per quanto riguarda la prima, la città avrebbe dovuto espandersi di circa 1900 ettari intorno alla città, a buccia di cipolla, in particolare lungo l'asse Nord-Ovest (Sempione). Di questi 1900 ettari, 1250 erano da destinare ai nuovi insediamenti residenziali e industriali, 400 destinati alle strade e alle piazze, 250 (poco) ai parchi (Sempione, Ravizza, Solari).

Il risultato di questo piano, sprovvisto di una visione globale, non è altro che una somma di episodi; manca completamente l'idea che la città possa essere organizzata per zone funzionali, lo sviluppo è praticamente indifferenziato, non si parla di localizzazione di strutture di servizio né di altre dotazioni o articolazioni. A differenza di quanto avvenuto per Parigi, Vienna e Barcellona, città nelle quali vennero in quegli anni realizzati piani di grande respiro che riconfigurarono il volto della città, Milano non riuscì ad afferrare il significato complessivo degli interventi qui realizzati, pur assumendoli a modelli di riferimento.

Questo ha fatto sì che l'organizzazione generale di Milano si basasse solo sui valori: il vecchio centro storico, che per la scelta di condurre intorno al Duomo tutte le funzioni forti e sul quale vengono fatti convergere tutti gli assi, andava diventando il luogo di insediamento delle massime potenzialità finanziarie; la zona intermedia, che si trovava abbastanza in contatto con il centro storico e quindi interessata da notevoli valori fondiari e possibilità speculative, dove andava stabilendosi soprattutto la borghesia imprenditoriale; e infine, in posizione subordinata e tendente all'emarginazione, la periferia in cui si insediano la nascente classe operaia e le strutture produttive. L'idea di periferia come zona degradata e priva delle funzioni urbane primarie nasce infatti proprio con lo sviluppo industriale, come una necessità della classe dominante che trova risposta, di fatto, nel Piano Beruto.

Il Piano Beruto, che nasce essenzialmente come piano di ampliamento, propone infatti la definitiva demolizione dei Bastioni per consentire l'ampliamento della città, senza individuare la possibilità di un loro recupero come struttura urbana e senza minima-







mente riconoscere il loro valore di monumento. Più comodo è trasformarli in linea raddoppiata di scorrimento viabilistico urbano e insediare, in forma non sistematica ma semplicemente perchè si trattava di aree di proprietà demaniale, alcune strutture pubbliche, essenzialmente scuole, o in un certo angolo il carcere di San Vittore.

Iniziando a consolidare la maglia urbana secondo anelli concentrici sul modello della sezione del tronco di un albero, duplica la circoscrizione realizzata al posto delle mura spagnole, creando una seconda cerchia, più esterna, come nuovo limite della città.

Il risultato di questa operazione non si configura con un disegno unitario, si può dire che l'unica struttura di grande respiro sia l'insieme degli interventi realizzati tra piazza del Duomo e il Sempione. Tra i principali vi sono la sistemazione di Piazza della Scala con la creazione della Galleria Vittorio Emanuele (1863-1878) ad opera del Mengoni, vincitore del concorso che ha prodotto una serie di progetti tutti allineati sulla stessa ideologia monumentalistica; la creazione dell'asse Duomo-Piazza Cordusio-Via Dante che conduce al Foro Bonaparte (1889-1890) e al castello, restaurato da parte di Luca Beltrami con la creazione ex novo della torre, dedicata ad Umberto I, detta del Filarete (1893-1904). L'esito di questo sventramento ha causato la quasi totale eliminazione di piazza dei Mercanti, la quale rivestiva un ruolo fondamentale nell'ambito civile, caratterizzata non dalla presenza di monumenti ma da sacrosante funzioni sociali: il palazzo dei Giureconsulti, le Scuole Palatine, la Loggia dei Mercanti, insomma il rapporto concreto tra i cittadini, la cultura popolare e la giustizia.

Non è stata colta l'importanza della continuità necessaria con alcune linee di forza: linee che avrebbero dovuto avere un loro svilup-

po indipendente dal disegno della piazza del Duomo, la cui centralità, come si è visto, viene invece accentuata. Non si afferra la priorità di certi tracciati, come per la via del Sempione che non viene sottolineata come vettore di respiro territoriale, bensì disturbata dai collegamenti diagonali con il cimitero Monumentale e la nuova Piazza d'Armi spostata in quella che negli anni a seguire diverrà la fiera di Domo-dossola.

## 15 L'inizio del XX secolo

Il 1900 rappresenta un momento di svolta negli indirizzi politici con la dimostrazione che le tendenze assolutistiche e conservatrici non pagano più, non essendo in grado di risolvere le situazioni fortemente conflittuali in atto, generate da una crescita tumultuosa. Si affermano nel paese tendenze economiche innovative legate all'ascesa al potere delle amministrazioni socialiste: in particolare per volontà di Luigi Luzzati, Ministro delle Finanze e poi Presidente del Consiglio, vengono promosse importanti iniziative che avranno come esito la creazione degli Istituti per le Case Popolari e la formazione delle Banche Popolari. Con questi provvedimenti, l'edilizia per le classi subalterne, viene sottratta a un processo che identifica lo sviluppo della città e la residenza dei ceti più poveri all'interno di un quadro di pura speculazione, ma viceversa si dà modo ai lavoratori di contribuire direttamente, con il proprio lavoro e con notevoli agevolazioni, a formare quella parte di tessuto urbano ad essi destinata. Il cambiamento in atto quindi non è stato solo di tipo politico ma soprattutto di natura culturale: il proletariato urbano matura una coscienza che gli permetterà di rivendicare la propria posizione all'interno della società.

Il forte inurbamento legato all'industrializzazione e la conseguente crescita demografica (Milano raggiunse i 600.000 abitanti), resero ben presto obsoleto il Piano del Beruto, che aveva erroneamente predetto i tempi della crescita. Si rese quindi necessaria una riorganizzazione della città, e dunque la stesura di un nuovo Piano Regolatore.

(fig.5)

Planimetria

Piano

Beruto,

1884.

(fig.6)

Planimetria

Piano

Beruto,

1889.

E' nel 1912 che gli ingegneri Pavia e Masera sottoscrissero un nuovo piano.

## 16 Il Piano Pavia-Masera

Il piano Pavia-Masera innescò un meccanismo che favoriva al massimo la rendita fondiaria. La città venne infatti ampliata di 2.240 ettari fin contro la cintura ferroviaria, proponendo il proseguimento dei tessuti berutiani con gli stessi disegni e le stesse configurazioni bidimensionali, gli stessi orientamenti che determinarono delle aree di un certo "ordine" puramente geometrico, che nascondevano però un effettivo disordine urbanistico.

L'elemento più vistoso di questo piano è costituito dallo spostamento della stazione centrale (riprogettata dall'architetto fiorentino Ulisse Stacchini, vincitore di un concorso ed espressione di un greve monumentalismo): questa, che era una tipica stazione di transito, venne arretrata e trasformata in una stazione di testa, con un'imponente ristrutturazione anche delle altre linee ferroviarie. Un intervento enorme, portato a termine nel 1930 e comprendente lo spostamento dei fasci di binari, la creazione dei depositi, il tracciamento delle sopraelevate, ecc.. Il nuovo assetto della cinta ferroviaria vide la nascita di altre due stazioni di testa (Porta Nuova e Porta Vittoria) e di alcune stazioni minori (Lambrate e Rogoredo).

## 17 L'affermazione del fascismo

La Prima Guerra Mondiale rappresenta una censura nella costruzione della città più che nel suo sviluppo a causa del forte incremento dell'industria bellica: ci sono quindi dei rallentamenti nell'edilizia ma subito dopo la guerra gli interventi riprendono ancora attivamente. A seguito del conflitto si ristabilisce la funzione originaria delle industrie, che ritornano a produrre beni di consumo. La riconversione determina una nuova serie di fenomeni: la classe imprenditoriale che aveva dimostrato una grandissima dinamicità, che aveva anche accettato e incorporato le spinte di un rinnovamento sociale delle classi subalterne, ora

invece si chiude su sé stessa di fronte alle rivendicazioni operaie. L'evoluzione della politica italiana è andata così consolidandosi non sulle spinte della sinistra ma bensì su quelle conservatrici e reazionarie, che si sono poi manifestate apertamente, a partire dal 1922 con la consegna dello Stato al governo fascista. Nel 1926 infatti il fascismo abolisce la struttura democratica dei comuni, sostituendola con sistemi strettamente dipendenti dal governo centrale: non c'è più il sindaco ma il podestà, nominato direttamente dal Governo, così come tutto il livello direttivo dell'amministrazione comunale.

In questo contesto politico la città di Milano nel bel mezzo del suo sviluppo industriale, viene travolta da continue ondate di inurbamento. Tale processo avviene lungo gli assi territoriali che convergono sulla città o che ne lambiscono il territorio soprattutto a Nord, dove la città subisce l'effetto indotto della necessità insediativa della manodopera.

Fino a questo momento i piani regolatori non si erano preoccupati di gestire l'intero territorio comunale e le zone di vuoto erano state le prime ad essere occupate dagli insediamenti industriali; l'aggregato urbano assume così una configurazione che non è soltanto quella dettata dal piano regolatore ma che riflette ampiamente la realtà tumultuosa e vitale della crescita, che determina a sua volta la gestione della città sotto il profilo sociale ed economico. L'assetto sociale però, al contrario di quello economico, non si fonda su indicazioni precise ma si attua attraverso le situazioni concrete che a mano a mano vengono a determinarsi. Un esempio emblematico di questo processo di causa-effetto è assunto dal centro storico il quale, proprio per la scelta di farvi convergere il tracciato della viabilità principale (esso è capolinea di tutte le vie su rotaia), ha assunto per un certo periodo la punta massima nel diagramma dei valori fondiari. Ma allo stesso tempo esso rappresenta anche la parte della città di più antica costruzione e quindi di maggior degrado, l'area dove rimangono insediate le categorie di popolazione a reddito più basso. Perciò il centro si presenta all'inizio del

secolo come il luogo dove le funzioni più forti, commerciali, rappresentative e di residenza ai più alti livelli si sostituiscono progressivamente agli strati popolari più deboli. Le zone settentrionali sono invece quelle in cui si mescolano funzioni che vanno da quelle produttive a quelle insediative; le zone verso Est e verso Ovest sono quelle elette dalla residenza alta o medio-alta.

In questa complessa situazione, i piani Beruto ed il successivo Pavia-Masera non rappresentavano più strumenti efficienti per governare lo sviluppo urbano, anche perché si era ora affacciato imperiosamente il mezzo di trasporto automobilistico. In pieno periodo fascista, con le amministrazioni comunali rette dai podestà nominati dall'alto e dotati di pesanti poteri decisionali, senza nemmeno più la verifica della pubblica opinione esercitata dalla stampa, anch'essa imbrigliata in un sistema di rigido controllo da parte del regime, si decide di imboccare la strada dello studio di un nuovo piano regolatore. All'ingegnere capo del comune Cesare Albertini venne delegata la responsabilità della stesura del nuovo piano.

(fig.7)

Cesare

Albertini,

versione

definitiva

del piano

urbanistico,

1931,

reso operativo

dai ministeri

romani nel '33.

## 18 Il Piano Albertini

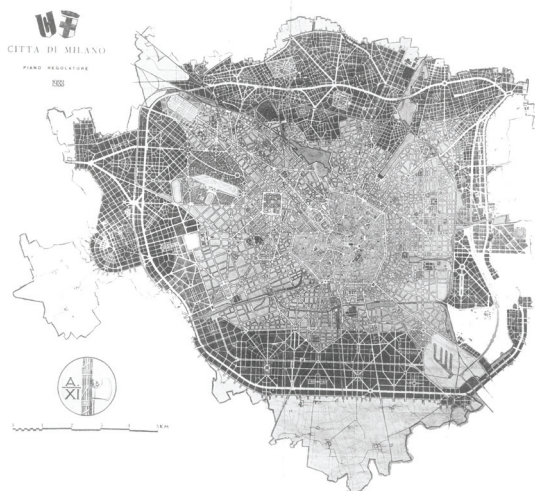
L'Albertini suggerì di bandire un concorso di idee attraverso il quale il comune si riservava di accogliere solo quanto avrebbe ritenuto

più interessante o confacente alla propria politica di espansione.

Nel 1933, durante il congresso del CIAM, vennero enunciati nella Carta di Atene, i principi dettati da Le Corbusier sul pensiero urbanistico più moderno ed avanzato. Principi che in Italia non ebbero un seguito: le riviste di allora pubblicavano le realizzazioni europee più per dovere di informazione che per volontà di approfondimento critico, come se si trattasse di fatti completamente estranei alle nostre problematiche nazionali. Infatti tutti i progetti che vennero presentati al concorso per Milano erano ben lontani dalle posizioni della cultura urbanistica europea e diversamente da queste, erano caratterizzati da una visione della città di tipo ottocentesco, come emerge dal progetto di Portaluppi e Semenza, selezionato come prediletto, da Albertini. La filosofia di questo progetto non aveva considerazione per la distribuzione dei servizi nella città, e nel complesso si limitava a riproporre in tre dimensioni, cioè in prospettive volumetriche, quello che nei due precedenti si era realizzato bidimensionalmente nel disegno planimetrico. Si realizza una grande circonvallazione, nella vecchia logica dell'espansione per inviluppi successivi. Si operano sventramenti a tappeto, come nel caso emblematico di corso Matteotti (dal retro di San Fedele a piazza San Babila all'antico Verziere), nella zona di piazza degli Affari (con la distruzione di un quartiere cinque-secentesco ricco di chiese del Richini); l'edificazione del nuovo palazzo di Giustizia, opera del Piacentini, un tipico esempio del monumentalismo fascista.

Altri interventi prevedono 10.000 etteri di espansione, ampliando abbondantemente la periferia milanese, favorendo l'espansione urbana a 'macchia d'olio': i 'corpi santi' Lambrate, Greco, Affori, Baggio, Gorla, Precotto, Musocco, Niguarda, Trenno, Chiaravalle, Crescenzago, Vigentino, cresciuti al confine con Milano, ne vengono conglobati e la cintura ferroviaria viene allontanata con l'eliminazione dello scalo Sempione.

Se sul piano urbanistico le scelte compiute testimoniano una scarsa apertura di vedute e



capacità di lettura del territorio, a livello architettonico si registrano invece interessanti esperienze di avanguardia che prendono le distanze dal pesante monumentalismo di impronta fascista, grazie anche al salto di qualità nascente dalla definitiva conformazione della facoltà di architettura nel Politecnico e dal passaggio da Monza a Milano (1933) della Triennale di arti decorative.

La cultura architettonica milanese segue uno sviluppo dal secessionismo novecentesco di De Finetti al compromesso neoclassico, tipica variante milanese del gusto Dèco, di Gigiotti Zanini, Alpago Novello, Mezzanotte, dello stesso Muzio coinvolgente anche Ponti e Lancia, fino allo schietto richiamo all'asse Le Corbusier-Gropius del 'Gruppo 7' (Figini, Frette, Larco, Libera, Pollini, Rava, Terragni, neo-laureati nel 1927), dello studio BBPR (Banfi, Belgiojoso, Peressutti, Rogers), di Gardella e di Albini.

Contributi fondamentali alla formazione della cultura razionalista provengono dal passaggio da Torino a Milano di Giuseppe Pagano (autore dell'università Bocconi, 1938-1940) e dall'attività milanese di Terragni e Lingeri (Casa Rustici 1933-1935; Casa Lavezzari 1934).

Nonostante le discutibili operazioni realizzate in seguito all'attuazione del piano Albertini, si sono però evidenziate le problematiche sempre più difficili di conciliare una città storica con l'avvento dell'automobile.

Gli anni Trenta, che finiscono a ridosso della seconda guerra mondiale, sono gli anni di uno sviluppo della città all'insegna del profitto industriale ed edilizio con grandi trasformazioni nel quadro dell'economia, ma modeste trasformazioni di tipo culturale. Si ha la riconferma di una configurazione classista della città, propria della logica fascista, ma che coincide dall'altra parte con quella già radicata precedentemente nei gruppi dirigenti dell'alta borghesia.

Nel 1942, a guerra in corso, viene promulgata la legge urbanistica nazionale, l'atto più avanzato espresso in Italia dalla cultura urbanistica del momento. Tale legge, tutt'ora in vigore (anche se superata dall'istituzione

delle regioni, alle quali sono state demandate le competenze di pianificazione in materia urbanistica) rimarcava l'obbligo di coprire con le stesure dei piani regolatori l'intero territorio di giurisdizione comunale, e non solo certe zone decontestualizzate. Con questa legge cadevano anche i limiti venticinquennali di durata dei piani.

## 19 Il dopoguerra

Durante la Seconda Guerra Mondiale la città venne più volte bombardata dagli alleati, in particolare nell'estate del 1943. Finita la guerra, il cumulo delle macerie raccolte dagli edifici distrutti, uniti agli ultimi resti dei bastioni, furono usati per costruire il Monte Stella, su progetto di Piero Bottoni: una collina artificiale nella zona di San Siro, sulla quale si sviluppa un ampio parco, molto caro ai Milanesi.

La ricostruzione della città, dai danni della guerra, avvenne velocemente e l'11 maggio 1946 si assistette l'inaugurazione del restaurato Teatro della Scala (ricostruito dalle distruzioni causate dai bombardamenti aerei, nel giro di un solo anno) con il memorabile concerto inaugurale diretto dal maestro Arturo Toscanini, appositamente rientrato dal suo lungo esilio americano e che, dal punto di vista psicologico, segnò un punto di riferimento nella ricostruzione della nazione.

In campo urbanistico e architettonico, l'orgogliosa difesa della grande tradizione razionalista si è abbinata all'innovazione dinamica e storicistica definita neoliberty e 'brutalista'. La volontà di ricostruzione e razionalizzazione urbanistica è innanzi tutto rappresentata nella zona di San Siro, dal quartiere dell'Ottava Triennale (QT8), coordinato dal 1947 da Bottoni, ai cui edifici lavorano Lingeri, Zanuso, Magistretti, Viganò. Il QT8 nasce come quartiere sperimentale sul modello del Weissenhof di Stoccarda; le residenze sono blocchi con una struttura a stecca immersa nel verde del parco. Altri notevoli esempi sono il quartiere di Gratosoglio dei BBPR (1965-1971), il Gallaratese 1 e 2 (1957-1974), con il complesso residenziale Monte Amiata in via Cilea dei Fratelli

Ajmonino (1967-1974). Non altrettanto felice fu il risultato ottenuto con il Quarto Oggiaro, il quale divenne essenzialmente un quartiere dormitorio, popolato principalmente da immigrati.

L'urbanistica della città cambiò leggermente, alle spalle del Duomo, approfittando delle rovine causate dai bombardamenti: si trovò lo spazio per creare Corso Europa e snellire la circolazione cittadina; vennero costruiti i primi grattacieli, il grattacielo Pirelli (1956-'61) ad opera di Giò Ponti e Pierluigi Nervi e la Torre Velasca (1956-'58) dei BBPR.

In campo politico, negli anni successivi alla Liberazione, l'amministrazione democratica, salita al potere, compie un grande sforzo per redigere un nuovo piano regolatore, tra il 1945 e il 1948, anno in cui si afferma l'egemonia democristiana, e si aprono le porte alla massima speculazione. Il PRG, completato nel '48 ma approvato e tradotto in legge solo nel '53, si distingue dai precedenti per il tentativo di operare sull'intero corpo della città e per adeguarlo ai livelli ottimali del XX secolo. I tempi furono così dilatati a causa del dovere da parte delle città con più di 100.000 abitanti, come previsto dalla legge urbanistica del '42, di sottoporre il PRG all'approvazione del Ministero e del Parlamento.

All'entrata in vigore del piano, le situazioni erano già enormemente compromesse e nasceva la necessità di un adeguamento immediato dello stesso piano: si può dire che tutta la vicenda della sua attuazione sia in realtà la vicenda delle sue varianti. Sempre da prescrizione di legge, l'area di applicazione del piano doveva abbracciare tutta la superficie compresa entro i confini amministrativi.

Si evince che il PRG del '53 interessava tutto il territorio milanese, con lo scopo di definire le destinazioni d'uso delle aree e i criteri di densità edificatoria in modo decrescente, a partire dal centro fino ad arrivare alla cintura più esterna destinata a "verde agricolo". Quest'ultima fascia di terreno avrebbe dovuto assicurare una certa protezione e rispetto alla crescita urbana: si trattava di una visione della città con grattacieli nel centro, grandi case e

palazzi nel mezzo e infine fattorie e villette nel verde incantevole della periferia esterna. Nella realtà ciò non si verificò a causa dello scontro sorto tra i comuni confinanti e Milano. Per esempio Sesto San Giovanni e Cinisello Balsamo, risentirono della pressione derivante dall'allontanamento delle industrie dalla città (altro proposito del PRG) e diventarono luoghi ottimali per il re-insediamento produttivo e per la residenza operaia. Si assiste dunque ad un'edificazione di altissima densità, con enormi case di 10-12 piani che costituiscono una muraglia irregolare tutto intorno alla fascia che sarebbe dovuta essere destinata a verde agricolo. Questo fa capire come non sia possibile organizzare il territorio agendo su compartimenti chiusi quali sono i confini amministrativi. Nel pianificare una città bisognerebbe valutare anche quali sono le conseguenze di decisioni che si riflettono ben oltre il territorio comunale. Il risultato è stato un insediamento disordinato delle attività produttive nella cintura esterna, formato sia da un pulviscolo di casette, sia da enormi casermoni di periferia.

L'allontanamento delle classi lavoratrici meno abbienti dal cuore della città, ha generato un meccanismo fortemente classista: ciò significa che tutta questa classe subalterna, non voterà più per l'amministrazione di Milano bensì per i comuni in cui è andata insediandosi con il risultato che a Milano la maggioranza del corpo elettorale si sposta verso le classi superiori e la connotazione politica delle amministrazioni si sensibilizza ai loro interessi.

Un intervento così generalizzato sul territorio, sulle attività, sull'economia di un paese, sull'utilizzazione, distribuzione e finalizzazione delle sue risorse materiali e sociali, accanto alle sue specificità tecniche e operative, si configura essenzialmente come l'esito di grandi scelte politiche. Infatti è solo con un'ipotesi politica che abbia la forza di abbracciare la totalità dei problemi in gioco che si può pensare ad un futuro migliore per le nostre città, il cui destino è inseparabile da quello di tutto il contesto in cui essa è collocata.

Nonostante gli errori causati nella programmazione dell'applicazione del piano, sot-



to le coalizioni democristiane succedutesi nel paese, sono state ideate altre soluzioni come integrazioni localizzate: una è quella chiamata INA-CASA, o piano Fanfani, che però non nasce affatto come programma finalizzato ai problemi della casa, ma come strumento per l'incremento dell'occupazione. Questa soluzione venne abbandonata perché priva di quella concretezza necessaria a tenere in considerazione il fattore economico. Nasce allora la GESCAL, che prevedeva regole molto precise: si crea un grande capitale finanziato direttamente dai lavoratori con trattenute sullo stipendio ed equivalenti contributi delle aziende.

Non hanno sorte migliore i vari schemi proposti per formulare una legge urbanistica efficiente. Bisognerà aspettare il 1962 per scorgere qualcosa di nuovo: è la legge 167, che attribuisce ai Comuni il potere, secondo certe normative, di acquisire mediante esproprio aree per la realizzazione di piani destinati allo sviluppo dell'edilizia residenziale.

## 20 Il boom economico

Nel dopo ricostruzione Milano costituisce, insieme a Torino e Genova, uno dei vertici del Triangolo industriale che fa da volano al boom economico dell'Italia. È di quegli anni la scoperta, nella Pianura Padana, del primo giacimento di gas naturale d'Italia. L'ENI, grazie a questa scoperta, sotto la guida di Enrico Mattei, non viene disciolta e gioca un ruolo decisivo nella crescita economica del Paese, e costruisce il suo quartier generale a Metanopoli (San Donato Milanese) al confine Sud della città.

Il nuovo sviluppo economico provocò una crescita demografica. Questi anni videro una grande immigrazione interna dal meridione d'Italia verso Milano, che raggiunse il picco massimo di abitanti: nel 1971 ne contava infatti 1.700.000. Le grandi industrie arrivarono ad attirare la manovalanza di cui abbisognavano anche tramite l'affissione di manifesti nei paesi del sud Italia, offrendo un letto in alloggi societari per i primi tempi di ambientamento milanese.

Nel 1964 viene inaugurato inoltre il primo tratto della linea 1 della metropolitana.

A dispetto dei molti insuccessi del passato, il tempo e l'esperienza hanno fatto maturare una nuova consapevolezza alla cultura urbanistica italiana. Si è preso coscienza del fatto che la città moderna non si costruisce sventrando e distruggendo le parti più vecchie, ma optando per soluzioni di rinnovamento e di riqualificazione. Questa presa di coscienza, comincia a maturare nel cuore stesso dei cittadini, che in quegli anni, a seguito delle battaglie sociali del '68, si sottraggono al volere indistinto e indiscutibile delle autorità (e dunque della speculazione) aprendo il dibattito verso i temi della residenza e della città.

La lotta per la casa che si è sviluppata in quegli anni è stata una lotta per la riqualificazione delle risorse: ci si è accorti che i valori della città si esprimono anche con la difesa, la conservazione e il riuso degli spazi e dei tessuti urbani esistenti.

A Milano con l'insediamento della giunta di sinistra si apre la possibilità di un profondo rinnovamento dell'attività urbanistica, anche perché nel frattempo, il potere legislativo e decisionale in materia viene trasferito dalle mani dello Stato a quello delle Regioni. Nuovi strumenti legislativi (i piani regionali), coordinano lo sviluppo del territorio. In questo modo il coordinamento alla scala del territorio diventa per la prima volta un fatto istituzionale.

Ad un anno dall'insediamento della giunta di sinistra, vede la luce il nuovo piano regolatore di Milano, più esattamente la Variante Generale al Piano del 1953, dal quale si differenzia radicalmente negli obiettivi e nei modi di attuazione. Si tratta di un insieme di programmi coordinati tra loro, nella visione di uno sviluppo globale per fasi successive, con una comune visione d'insieme finalizzata al raggiungimento di nuovi equilibri per una nuova società. Queste nuove volontà non portarono ai risultati sperati perché si è finito per obbedire alle logiche di sempre, di dialettica tra le forze politiche.

Sul finire degli anni Settanta, un grande progetto venne elaborato: è quello del cosid-



detto “passante ferroviario” nato per collegare in sede sotterranea la stazione di Porta Garibaldi e lo scalo di Porta Vittoria, una sorta di ricostruzione di quel famoso asse da Sud-Est a Nord-Ovest che, con la via Emilia e la strada del Sempione ha rappresentato la lontana matrice della città e del suo territorio. Ma l’efficacia del passante, che avrebbe dovuto dilatare nel territorio la presenza dei poli d’interesse, viene contraddetta dal proposito di concentrare funzioni direzionali tra la stazione di Porta Garibaldi e piazza della Repubblica, che aumenterà a dismisura la già grave congestione ma che genererà grossi profitti.

## 21 Gli anni ‘80 e ‘90

A partire dagli anni Ottanta il fenomeno urbanistico chiave per immaginare i mutamenti della città è quello del recupero delle aree industriali dismesse; tuttavia numerosi territori cittadini non possono essere edificati perché necessitano di bonifica preventiva per smaltire i rifiuti industriali lasciati dalle fabbriche attive nel dopoguerra. La prima grande operazione di recupero urbanistico a Milano è data dal 1986-1988 e interessa l’area della Bicocca precedentemente occupata dalle industrie Pirelli, trasformatesi in una società immobiliare, la Pirelli Real Estate. In prima battuta si trattava di realizzare un parco tecnologico che ospitasse laboratori di ricerca.

Il progetto più concreto presentato in concorso fu quello di Vittorio Gregotti, che consentiva una rendita molto alta; lo studio pensò ad un’organizzazione per isolati che sancisse un ritorno all’ordine. Gli isolati sono volutamente molto grandi e ospitano: la sede della Deutsche Bank, la sede centrale Siemens, la Pirelli Real Estate, l’Università Bicocca e il Teatro degli Arcimboldi.

Lo studio dello spazio pubblico, pur essendo criticabile, è molto interessante: si riconosce una forte unità stilistico-formale perché gli edifici sono stati realizzati tutti dallo stesso progettista. Gli edifici rossi fanno tutti riferimento all’università, quelli grigi ospitano gli uffici, gli altri sono tutti destinati ad uso resi-

denziale. Per la realizzazione delle aree verdi sono stati utilizzati i materiali di scarto originati dagli scavi.

Inoltre, è sempre dello stesso periodo la ristrutturazione dell’ex area industriale della Bovisa con la trasformazione degli edifici industriali nel secondo campus del Politecnico di Milano.

## 22 Il nuovo millennio

Dagli anni Settanta agli anni Novanta Milano ha conosciuto una fase di crisi e di stasi: è stata terrorizzata dallo spostare i propri equilibri, che in equilibrio non erano, preferendo l’immobilismo senza autocritica. Diverse scuole di pensiero urbanistico si sono trovate d’accordo nell’asserire che Milano ormai non esiste più, tanto è diventata complessa, diffusa, metropolitana, discontinua, insomma ingovernabile: questo è servito opportunisticamente a evitare qualsiasi tentativo di una sua riorganizzazione o miglioramento. Milano si è costruita così la nomea di essere poco vivibile, molto votata all’industriosità e agli affari e poco al piacere e al gusto estetico delle cose. Ha anche la fame di tollerare male la pianificazione, dato il carattere ibrido della sua identità: affari, industria, logistica, università, moda, amministrazione e turismo costituiscono un groviglio di interessi difficile da gestire.

Sull’ondata della pressione immobiliare degli ultimi dieci anni, la città si accorge di essere diversa da come pensava: nota di essere piccola rispetto a ciò che gli sta intorno. Il suo territorio municipale, già costretto, è oggi saturo: non c’è più posto per progetti di grande entità ed impatto. Ma potenzialmente l’essere piccoli può rappresentare un vantaggio qualitativo, a patto che si facciano i conti col tema della densità e del traffico. Si accorge, inoltre, di essere poco infrastrutturata per quanto riguarda strade, trasporto pubblico, parcheggi e stazioni: la causa è attribuibile al ritardo congenito delle infrastrutture, ma anche a una scarsa capacità di far convivere città e infrastrutture in una sola logica e in un solo disegno. Molto spesso, in assenza di alternativa, l’automom-

bile è il solo mezzo naturale e logico con cui spostarsi, indipendentemente dalla distanza da coprire. Una città, invece, richiede diversi mezzi di trasporto, i quali devono equivalersi: i piedi, la bicicletta, la moto, l'automobile, gli autobus, la metropolitana, il treno. Nella nostra metropoli, invece, sono stati privilegiati esclusivamente l'automobile e il suo indotto: i calibri delle strade, i parcheggi, i pochi frammenti di piste ciclabili, le poche zone a traffico limitato (ZTL), la finanza municipale che fa cassa con le multe, sono tutti segnali. Ciascun mezzo di trasporto dovrebbe contenere una propria narrativa da tradursi in percorsi.

La mobilità, ossessione di tutte le metropoli contemporanee, è stata sempre vista come un problema di polizia urbana anziché un problema urbanistico, innescato dalla cattiva distribuzione delle funzioni e da una filosofia del trasporto pubblico finalizzato a privilegiare aree già dense piuttosto che creare valide alternative. Ci si accorge solo oggi, e in misura irrisoria, che il tema dei grandi parcheggi è uno dei punti prioritari. Le altre città lo hanno saggiamente affrontato con la costruzione di grandi autosilos, al contrario a Milano si procede per interventi episodici senza un massiccio cambiamento nel quadro di una visione di insieme.

Senza dubbio oggi Milano è investita da un vento di cambiamento, come testimoniano i numerosi progetti di architettura e di urbanistica già avviati o candidati alla realizzazione. Dieci anni fa nessuno di questi progetti era stato lontanamente pensato: ne consegue che la forza d'urto di quanto è in atto non può essere sottovalutata, anche se questo sforzo di rilanciare Milano, da parte della pubblica amministrazione, si avvale di progetti di facciata di tipo puntuale, che non sono in grado di innescare i cambiamenti auspicabili in merito alle problematiche più gravi, tra cui la mobilità.

Tra le principali realizzazioni volte alla conservazione di edifici antichi e quindi di pregio storico e culturale, si ricordano: il Museo del Novecento (Palazzo dell'Arengario) di Italo Rota, inaugurato nel dicembre 2010, l'ampliamento e il restauro del Teatro alla Scala ad

opera di Mario Botta (2002-2004) e la riqualificazione della Stazione Centrale di Marco Tamino ancora in fase di ultimazione, esempio, quest'ultimo, di una totale assenza di pianificazione della mobilità: una stazione non dovrebbe essere un centro commerciale, ma prima di tutto, una struttura di servizio dedicata alla mobilità e al passaggio dall'uno all'altro mezzo.

Per quanto riguarda i nuovi poli del settore terziario citiamo: la "Città della Moda" di Cesar Pelli e la nuova sede della Regione Lombardia (in previsione dal dopoguerra) di Pei Cobb Freed and Partners nell'area Garibaldi-Porta Nuova; il Sole 24 Ore Headquarters (1998-2004) di Renzo Piano Building Workshop, in zona Fiera.

Altri interventi significativi che integrano la funzione terziaria ad altre di vario genere (residenziale, culturale, sociale, commerciale..) sono: Il progetto in via di realizzazione "City Life" con i tre edifici-scultura di Zaha Hadid, Daniel Libeskind e Arata Isozaki, nell'area dell'ex Fiera di Milano; l'edificio polifunzionale "Porta Vittoria" di Nonis Maggiore Associati affiancato dalla BEIC, Biblioteca Europea di Informazione e Cultura (2001-2013) di Bolles+Wilson, vicino a Porta Vittoria; nell'area del Portello (ex Alfa-Romeo) è stato ideato un piano particolareggiato comprensivo di un aggregato commerciale (2003-2005) dello Studio Valle di Gino Valle, di un parco pubblico denominato "Time Walk" su progetto di Andreas Kipar e di due un'aree residenziali e per uffici (2002 e 2007-2008) di Cino Zucchi Architetti e Canali Associati.

Di carattere strettamente culturale si riportano: l'ampliamento dell'Università Bicconi dei Grafton Architects (2002-2008) e dello IULM, il knowledge Transfer Center (dei 5+1).

Citiamo anche il Nuovo Polo Fieristico sorto a Rho-Però, di Massimiliano Fuksass, inaugurato nel 2005.

Tra le aree verdi di nuova progettazione: il progetto per la riqualificazione della Darsena (2004) dello studio Bodin et Associés; Milano Santa Giulia (2004), nell'area del vecchio stabilimento della Montedison, ad opera di Foster & Partners, dotato anche di edifici residenziali.

A Milano i progetti di maggior respiro, in corso o in previsione, riguardano i parchi. Molti, come il Parco Forlanini, il Parco Sud, il Parco delle Cave, sono in evoluzione permanente e destinati a diventare protagonisti e magneti della città e del territorio. Il Parco Nord, ignorato da quasi tutti quelli che abitano in centro offre straordinarie vedute sui mediocri tessuti urbani che lo circondano. Prima che sia troppo tardi, Milano dovrà reinventarsi un rapporto chiaro con gli spazi aperti e con l'orizzonte. Parte integrante di questo orizzonte urbano, sono attualmente le tre tangenziali, che formano intorno alla città un solo anello, collegando le cinque autostrade in direzione Bologna, Torino, Genova, L'aghi e Venezia.

Le principali trasformazioni urbanistiche in atto, come Santa Giulia, la Nuova Fiera, i Parchi, il Forum d'Assago, Milano Fiori, i parcheggi di Bonola e Cascina Gobba, non sarebbero concepibili senza l'apporto funzionale e concettuale delle tangenziali.

Grandi assenti dalla progettazione di oggi, di cui l'amministrazione milanese parla spesso ma senza avere finora conseguito risultati apprezzabili, sono le periferie monofunzionali (in prevalenza residenziali) degli anni '50 e '60. A questo riguardo vale il progetto di Renzo Piano per il quartiere di ponte Lambro, in fondo a Via Mecenate. Si tratta della riqualificazione della zona occupata in passato dalle Acciaierie Falk a Sesto San Giovanni. L'obiettivo è la costruzione di una 'rambla' che attraverserà l'area da Nord a Sud; la parte centrale sarà destinata al traffico pedonale, le aree laterali a quello automobilistico seguendo così il modello tipico della Catalunya. La parte superiore della 'rambla' dovrà essere completamente verde e costellata di grattacieli residenziali, i cui piani bassi saranno destinati ad ospitare uffici e attività commerciali. Il quartiere sarà autosufficiente, ecosostenibile e sarà attraversato da corsi d'acqua. Tuttavia in assenza di una strategia urbanistica e sociale ben strutturata, il progetto sembra essersi arenato.



## **Il Viale urbano**

Storia dell'evoluzione di alcune principali città europee  
e analisi del progressivo emergere del ruolo del verde urbano lungo gli assi stradali

- 01** Dall'albero al filare alberato
- 02** Uso e significato delle  
alberature nel mondo antico
- 03** L'uso del filare nei paesi  
europei dal Medioevo  
al XX secolo
- 04** Declinazioni  
del viale urbano
- 05** Il viale a Milano
- 06** Casi studio,  
confronto tra Milano ed  
altri viali europei  
(Ringstrasse, Champs Elysées, Regent street)

## 01 Dall'albero al filare alberato

L'albero è sempre stato testimone, e a volte protagonista, delle storie degli uomini e dei loro sentimenti religiosi. La figura dell'albero con i suoi rami protesi al cielo e le sue radici ancorate al suolo ha sempre rappresentato per gli uomini il tramite tra la terra e il divino. L'uomo è portato quindi a nutrire nei confronti delle specie arboree profondo rispetto e devozione, che si è nei secoli concretizzato sotto molteplici aspetti. Il primo approccio, che testimonia questo interesse per gli elementi naturali, si è tradotto nel tentativo di comprendere le proprietà fisiologiche delle piante che in virtù dei loro numerosi poteri curativi, potevano apportargli numerosi benefici per la salute del corpo e dello spirito. In secondo luogo lo studio delle qualità delle diverse essenze, ha innescato la nascita di una vera e propria disciplina che ne approfondisce i caratteri biologici giungendo ad una loro primordiale classificazione: essa ha raggiunto il suo apice con gli studi dei botanici a partire dal Settecento. Parallelamente si è sempre considerato l'albero come una risorsa da cui attingere per il proprio sostentamento, coltivando gli esemplari utili e conservando quelli secolari.

Se gli aspetti sopra considerati tengono conto dell'uso in termini di utilità che degli alberi si può fare, l'uomo ha maturato nel corso dei secoli un sentimento estetico che l'ha portato ad introdurre le specie arboree come elemento capace di valorizzare gli spazi antropomorfizzati della sua quotidianità. Il paradigma di questa nascente volontà è rappresentato dal viale alberato.

I viali alberati rappresentano, infatti, in Italia e in numerosi paesi europei, un patrimonio storico molto importante. Anticamente venivano concepiti in filari collocati lungo le strade, posizione che assicurava la stabilizzazione del fondo stradale, la delimitazione dei confini e il miglioramento del comfort dei viaggiatori, oltre a servire come potenziale scorta di materia prima in caso di necessità.

Col passare dei secoli le alberature hanno progressivamente assunto un ruolo fonda-

mentale nelle trasformazioni urbane, divenendo elemento strutturante della fisionomia della città nonché strumento di connessione tra l'edificato e le aree verdi di parchi e giardini.

Nel XVIII e XIX secolo i filari vanno a delineare ed ornare i nuovi tracciati urbani, le fortificazioni storiche dei secoli precedenti lasciano il posto ai boulevards alberati: si vengono a creare ambienti urbani piacevoli, veri e propri 'parchi lineari' destinati al passeggio, nonché cartina tornasole della magnificenza delle città. I filari alberati, per la qualità del loro impatto e per la loro originalità rispetto ad altri elementi vegetali che compongono il paesaggio in maniera più disordinata, costituiscono un segno di identificazione della nazione e della regione; ogni località si differenzia, infatti, per la scelta delle essenze, per il metodo di potatura e per la tipologia dei filari e del loro impianto.

## 02 Uso e significato delle alberature nel mondo antico

Il concetto di filare alberato, inteso come unione di più alberi disposti in un preciso ordine, nasce nel momento in cui l'uomo non è più alla mercé delle forze naturali, ma ha sviluppato le capacità per dominarle e usarle a proprio vantaggio. Egli non si accontenta più di ammirare il fenomeno naturale in quanto tale, ma vuole imporre alla natura un ordine razionale che rispecchia la sua abilità di pensare e progettare.

Nell'antico Egitto, per esempio, le alberature ornavano ed evidenziavano i viali di ingresso ai templi e alle tombe della classe regnante.

Anche in Asia occidentale trovano casi di alberi disposti regolarmente in filari, ma aventi una funzione differente, dal momento che non venivano disposti sui viali ma all'interno dei parchi.

Numerose sono le motivazioni che spinsero le popolazioni antiche a disporre gli alberi in filari regolari: la necessità di creare un percorso, il desiderio di ornare e di fornire maestosità ai viali di ingresso ai monumenti e, per quanto riguarda i parchi, lo studio di un disegno leggibile e regolare in contrapposizione al disordine

naturale. Fine al 1000 a. C., tuttavia, nei centri abitati, l'elemento vegetale è presente solo all'interno dei giardini privati: non sono infatti stati trovati documenti scritti o iconografici che confermino la presenza dei filari nelle strade urbane.

Nella Grecia classica, patria del razionalismo umano, il rapporto tra il costruito e la natura non è mai stato lasciato al caso. Gli spazi aperti e verdi non erano semplicemente usati per colmare dei vuoti nell'edificato, ma andavano a costituire le strutture collettive identificando luoghi carichi di una loro identità e di un notevole valore sociale e culturale.

L'attenzione al luogo e allo studio del paesaggio contribuiscono a creare una dipendenza tra il monumento e l'ambiente naturale: il primo si deve adattare al secondo e deve contribuire a modificare il territorio incontaminato in maniera positiva, facendosi portatore di nuovi significati e simbologie.

Inoltre, si deve al mondo greco la formulazione di un modello di giardino pubblico la cui evoluzione si protrarrà nei secoli seguenti secondo diverse declinazioni.

Per quanto riguarda le essenze utilizzate nella società greca, la più diffusa era il platano, usato per ornare le passeggiate pubbliche, il cipresso, invece, rappresentava fin da allora la sensibilità e la dignità del lutto attraverso il suo portamento; ma l'albero che più di ogni altro rappresentava la dimensione culturale dell'Ellenia è però la quercia, consacrata a Zeus, padre degli Dei.

Anche gli antichi romani amavano e ricercavano il contatto con la natura: mentre nella villa rustica prevale il paesaggio della pianificazione, nella villa urbana "è perfettamente chiara la preoccupazione per una forma del paesaggio agrario che non mira esclusivamente alla utilitas, ma anche alla soddisfazione di esigenze estetiche e di diletto"(1). Si osserva dunque il contrasto tra la regolarità e la naturalezza delle forme.

Il desiderio di abbellire e ornare le vie della città e di rendere più piacevole il soggiorno urbano porta alla formazione di una disciplina specifica, che eredita dai Greci la predilezione per i platani, in particolare lungo le passeggiate pubbliche. Oltre ad esso, anche il cipresso e il pino vengono disposti in lunghi filari regolari.

Le alberature si ritrovano per lo più nelle vicinanze di edifici pubblici e monumentali e assumono funzione decorativa e rappresentativa. Fondamentale risulta anche la funzione ricreativa e di passeggio, che associa le alberature alle vie porticate e ai viali destinati allo svago delle classi più elevate.

### 03 L'uso del filare nei paesi europei dal Medioevo al XX secolo

Di seguito si propone una panoramica sui paesi le cui città sono state maggiormente interessate dall'uso delle alberature nelle strade di percorrenza urbana, fino ad arrivare alla codifica del viale urbano propriamente detto.

#### Austria

Tra il secolo IV e XI si compie una trasformazione dei modi di vivere nelle città austriache che si riflette nel tessuto delle strade, nella forma del loro impianto e nel rapporto tra strada e abitazione.

La Vienna medievale appare come una città fortificata caratterizzata da edifici monumentali, al di fuori della quale c'è l'aperta campagna; in questo tessuto urbano il viale alberato ancora non compare.

Il XVII e XVIII secolo sono i secoli del grande sviluppo di Vienna: nel 1770 cominciano i lavori



(fig.1)  
 pianta  
 della città  
 di Vienna,  
 1773 -1781,  
 Vienna,  
 Austria,  
 Österreichisches  
 Staatsarchiv.

per sistemare la spianata extramuros, destinata al pubblico passeggio. Nasce così il viale alberato con funzione di passeggio e svago.

Alla fine del Settecento, in seguito alla decisione di Giuseppe II, di coprire il glacis (il terrapieno inedificato di 500-1000 metri di larghezza rivolto verso l'esterno delle fortificazioni) con prati, di piantare alberi di tiglio e di disporre panchine lungo i sentieri, si ottiene come risultato la trasformazione della zona fortificata in un piacevole parco.

Alla vigilia della rivoluzione industriale le città austriache hanno già una loro identità specifica che le pone in contrapposizione fisica con la campagna.

Nei primi dell'Ottocento la zona in origine occupata dalle fortificazioni militari viene risistemata mediante la collocazione di nuove alberature: il glacis diventa ufficialmente una fascia destinata a viali per il pubblico passeggio, animata anche da caffè e chioschi. Anche nell'Alstadt, cioè la parte più antica della città, completamente inglobata nella cerchia muraria e densamente edificata, si ritrova un cospicuo uso del viale alberato. Verso la metà del secolo la città giunge al punto di saturazione; è per questo motivo che alla Vigilia di Natale del 1857, l'imperatore Francesco Giuseppe emana il famoso proclama con cui ordina la demolizione delle fortificazioni che circondano la vecchia città di Vienna e la loro sostituzione con un ambizioso progetto di espansione urbana, che prevede la realizzazione di grandi viali attrezzati.

Per la sistemazione dell'area libera, il glacis (adattato a parco come luogo di incontro e di svago destinato alle classi agiate), si prevede la creazione del grande sistema alberato, la Ringstrasse con la sua parallela Lastenstrasse del 1859, che saranno destinate a rappresentare la più alta espressione urbanistica dell'epoca. Il Ring, che funge da elemento di connessione tra città antica e nuovi sobborghi, muta radicalmente la struttura della capitale, anche se non interviene nell'edificato esistente. Quest'area assume dunque il ruolo di luogo di rappresentanza per la monumentalità degli edifici che ha il privilegio di ospitare,

nonché luogo per il tempo libero, per le feste, per le parate militari e per le passeggiate degli abitanti.

Il Ring costituisce un tentativo di riuso, all'interno della città, di un elemento compositivo largamente sperimentato in epoca barocca: il disegno della strada come strumento fondamentale per la determinazione dei nuovi assetti formali e come strumento di mediazione tra la città di formazione medievale e le espansioni più recenti.

All'inizio del XX secolo, lungo la Ringstrasse, il sentiero originariamente destinato ai cavalieri viene sostituito da percorsi pedonali in seguito asfaltati. Questo è solo il primo di una serie di interventi destinati a danneggiare il patrimonio arboreo e a renderne precarie le condizioni di vita. Negli ultimi anni, invece, le maestranze hanno incominciato a promuovere il risanamento della Ringstrasse, al fine di ricostruire l'originaria configurazione e consistenza del patrimonio arboreo. Attualmente la Ringstrasse ha uno sviluppo di 4 chilometri per una lunghezza di 57 metri, circondata ai lati da due o tre filari di alberi. Le specie presenti sono: Acer Platanoides, Acer Pseudoplatanus, Acer Saccharinus, Aesculus Hippocastanum, Platanus Acerifolia ed un unico esemplare di Ailantis Altissima. In prossimità del parlamento c'è inoltre un impianto relativamente recente di Ginkgo Biloba.

Nel 1890 l'architetto Otto Wagner viene incaricato di studiare la riorganizzazione completa di Vienna. La capitale austriaca adotta, con il percorso ad anello del suo Ring, una scelta completamente diversa dal rettilineo di Haussmann. Come Haussmann, anche Otto Wagner si preoccupa tuttavia di rimediare al caos urbano, ridisegnando la città in blocchi di abitazioni di cinque piani intorno a piazze alberate dall'impostazione geometrica. L'originalità dell'operazione progettuale pensata da Wagner (non realizzata) risiede nel prevedere un "polmone verde", con vasti spazi ricchi di piante, alberi e specchi d'acqua distribuiti nella città.

Fra il 1923 e il 1930 anche a Vienna, come in molte altre città europee, prende l'avvio la



costruzione delle abitazioni popolari e di grandi unità edilizie, le Siedlungen, di quattro o cinque piani, intorno ad ampi cortili alberati. La costruzione di questi grandi quartieri offre nuove possibilità nella cura e nella costruzione di viali alberati e giardini.

## Francia

Nella Francia medievale non si trovano tracce del concetto di viale alberato urbano, così come quello di parco e di piazza. In quest'epoca, nel centro della città, si trovano frutteti, pergolati e piante isolate, si ha l'abitudine di piegare le essenze come il taglio per formare dei viali coperti e delle passeggiate verdi, che comunque rimangono chiuse all'interno del giardino. All'esterno delle mura cittadine i tracciati che collegano la città e la campagna sono alberati, il concetto di alberatura è dunque legato solo alla campagna.

I primi filari alberati di Parigi risalgono all'epoca di Carlo V, ma non si conosce precisamente la loro collocazione: i filari sembrerebbero situati in prossimità della nuova cerchia di mura, fatta erigere nel 1370 circa. In generale si ritrovano numerosi spazi aperti e spesso alberati, situati in prossimità della città, i quali rappresentano per la capitale francese dei veri e propri "centri di vita sociale"(2).

Il rinascimento costituisce un periodo di transizione tra la struttura urbana medievale e la nuova immagine barocca, la quale cancellerà ogni apparenza del vecchio ordine e darà vita ad una nuova "forma urbana".

Nel XVI secolo si assiste allo sviluppo dell'utopia della "città ideale": una città concepita con una forma ben definita, la cui rigorosa conformazione va dalla periferia (le mura) al centro. Le immagini iconografiche di queste città evidenziano l'assenza dell'elemento vegetale, sia nella forma del giardino che in quella di viale alberato, in favore di un'esaltazione delle forme geometriche degli edifici e delle piazze.

E' nel 1563 che, durante la ricostruzione del Louvre, Caterina de' Medici decide di realizzare un importante intervento di riqualificazione paesaggistica, precursore di un atteggiamen-

to nuovo che si radicherà profondamente nel popolo francese. La sovrana decide di costruire sul lato Ovest del Palazzo del Louvre, un nuovo palazzo (il Palazzo delle Tuileries) con annesso un giardino all'italiana. Tra il 1568 e il 1578 viene completata la parte più a Nord e alla fine del secolo i Jardins des Tuileries rappresentano la passeggiata preferita della classe abbiente.

Durante tutto il periodo di saldo controllo da parte del potere centrale, vengono intraprese delle politiche di gestione urbana, che mostrano particolare riguardo in merito alle sistemazioni arboree: nascono i primi filari alberati lungo le strade della città. Le motivazioni che portano ad incentivare l'uso dei viali alberati sono per lo più di ordine economico, estetico, ma anche politico. Si tende infatti ad affermare l'autorità e la potenza del Re attraverso un segno, l'alberatura, che essendo presente su tutto il territorio diventa simbolo dell'unità del paese e forma di identificazione nazionale e regionale.

Con la fine delle guerre di religione (1594) e la costituzione di un potere centrale, rappresentato dal monarca, viene meno la necessità di una difesa militare della città: i bastioni e le cinte murarie perdono la loro funzione e in molti casi vengono demoliti, lasciando ampi spazi vuoti che vengono recuperati attraverso la creazione di parchi, luoghi per il passeggio e sfruttati per estendere l'area urbana.

Nel Seicento e in particolare con la figura di Luigi XIV, l'albero e gli altri elementi naturali vengono utilizzati per dimostrare che il sovrano è in grado di controllare e sottomettere persino la natura: la reggia di Versailles (1661-1665) con il suo enorme giardino e le sue scenografiche fontane, diventa il simbolo della potenza indiscussa del Re Sole.

I percorsi studiati e organizzati nel verde, i labirinti e lo splendore dell'arte topiaria, sono una testimonianza fondamentale per comprendere il ruolo che la natura e il verde assumono nel 1600 in Francia. I viali alberati diventano a tutti gli effetti elementi decorativi, utilizzati per esaltare i grandi assi viari e per preannunciare l'effetto teatrale e maestoso

delle Piazze cittadine. Essi assieme alle allées, danno forma ai grandi giardini e parchi dell'epoca, e vengono utilizzati con i medesimi scopi anche all'interno delle residenze urbane che ospitano la classe dominante. Pertanto il viale alberato viene ad assumere essenzialmente un ruolo di decoro e di rappresentanza, la sua introduzione nel tessuto urbano risponde infatti alle esigenze di ostentazione della classe regnante.

Verso la metà del XVII secolo, a Parigi, ha inizio la demolizione definitiva dei bastioni di Carlo V e Luigi XIII, che circondavano completamente il nucleo urbano della capitale. Ciò avviene anche in numerose altre province francesi dove si decide di abbattere le mura difensive e sostituirle con ampi boulevards alberati andando a saldare la storica frattura tra città e campagna. Vengono così realizzati grandi spazi alberati che si differenziano a seconda della loro funzione: i cortili, i Mails, le passeggiate panoramiche, i Quais, i boulevards e i parchi. Le essenze più utilizzate in queste strutture verdi risultano essere l'olmo e il tiglio.

Nel 1783 con l'intensa attività edilizia della seconda metà del secolo e con il diffondersi dell'uso del verde per caratterizzare il volto della città, si rende necessaria l'emanazione di un decreto reale al fine di regolamentare la fisionomia di una città in crescita: esso fissava la larghezza minima delle strade, l'altezza e la larghezza degli edifici e il posizionamento degli alberi.

Con la Rivoluzione Francese il verde, divenuto ormai pubblico, incomincia a rappresentare il luogo di svago e di ritrovo per tutte le classi sociali e non più soltanto appannaggio di quelle più agiate. Si formula l'idea di un verde collettivo, che trova ispirazione nel concetto di "égalité": parchi, giardini e viali alberati sono ora patrimonio del popolo. Il viale urbano e il giardino trasportano sullo spazio pubblico una funzione svolta in precedenza dal giardino privato.

Nella prima metà del dell'Ottocento non si registrano ancora particolari trasformazioni e rinnovamenti nell'organizzazione territoria-

le rispetto al secolo precedente, ma continua il processo di smantellamento degli antichi bastioni e la loro trasformazione in spaziosi boulevards alberati, luoghi ideali per le passeggiate.

Il 22 giugno 1853 Napoleone III nomina prefetto della Senna il Barone Geroges Eugene Haussmann. Il desiderio di rendere più bella e piacevole la città è uno dei motivi che spingono alla stesura di un Piano di rinnovamento, che si concretizza nella realizzazione di viali monumentali: Rue de Rivoli, Boulevard de Sébastopol, Boulevard de Saint-Michel, Avenue de l'Opera. La Rue de Rivoli non è alberata, il Boulevard de Strasbourg e il Boulevard de Sébastopol sono invece alberati su entrambe i lati da un filare semplice di platani accompagnati da elementi di sostegno a gabbia cilindrica e da elementi di arredo urbano, ad esempio i chioschi.

Le alberature utilizzate da Haussmann per correggere le prospettive e smorzare la regolarità delle grandi vie di circolazione, assumono la funzione di socializzazione e di passeggio, sia a piedi che in carrozza. L'originalità del nuovo sistema vegetale inserito nella rete stradale risiede però nel suo essere pervasivo: non erano mai stati piantati a Parigi tanti alberi, seminati tanti tappeti verdi e sistemati e curati tanti parchi e giardini tutti insieme.

La rete delle grandi alberature, combinata alla rete dei parchi, boschi e piazze, unita alla costruzione della rete dell'acqua potabile e della fognatura, la sistemizzazione dei marciapiedi laterali e dei canaletti per lo scolo dell'acqua, costituiscono inoltre una serie di interventi coerenti in grado di assorbire i bisogni creati dal notevole afflusso di popolazione e di far regredire le malattie.

Negli anni che precedono la prima guerra mondiale la tematica del verde urbano perde il ruolo acquisito nel secolo precedente: solo alcuni interventi urbanistici (Garnier a Lione e Hénard a Parigi) inseriscono il viale alberato nei piani di ampliamento delle città.

Nel 1919, a Parigi, gli ultimi residui di fortificazioni e il loro glacis, definitivamente giudicati obsoleti, vengono demoliti e il perimetro

municipale della città si estende ulteriormente. L'area liberata sarà oggetto, nel 1924, di un progetto di insieme che però sarà destinato a privilegiare maggiormente le abitazioni a basso costo e i giardini.

Nel periodo compreso fra le due guerre mondiali la città è oggetto di numerosi progetti teorici che colpiscono l'opinione pubblica: il discorso sul verde viene affrontato a partire

dalla critica della città borghese, in cui gli spazi aperti verdi sono circoscritti all'interno del tessuto compatto della città. L'alternativa a quel modello viene individuata nella conquista del controllo pubblico dello spazio urbano, che deve essere uno spazio aperto, fruibile da tutti e senza barriere. Viene dunque ipotizzata, attraverso interessanti proposte progettuali, una proporzione del tutto nuova fra edificato e spazio verde: edifici posti a grande distanza vengono intervallati da grandi superfici aperte a verde, destinate ad ospitare le attrezzature pubbliche e le attività ricreative che, rivalutate per motivi igienici e salustistici, richiedono ora nuovi spazi appositamente progettati e disposti in ogni parte della città. Si può dire, quindi, che le funzioni della città vengo distribuite all'interno di un immaginario ed enorme parco attrezzato. Tale struttura urbana, radicalmente diversa da quella della città storica, ha l'ambizione di superare la vecchia separazione tra città e campagna, alla quale viene tradizionalmente attribuito il problema della disuguaglianza sociale. Le aree verdi vengono così pensate, non più come mero abbellimento della città, ma per la loro funzione ed utilità in quanto spazio collettivo e luogo per la collocazione di attrezzature pubbliche.

In epoca moderna, questa concezione di progetto urbano nel paesaggio, viene arricchita dalla riflessione e dall'opera progettuale dei grandi architetti e urbanisti. Il progetto per la Ville Radieuse di Le Corbusier costituisce forse l'esempio più calzante. Egli disapprova la concezione del boulevard ottocentesco, ma afferma l'importanza delle strutture verdi per la città contemporanea: il verde pubblico assume la funzione di trama strutturale e si affianca alla rete viaria e agli altri servizi urbani.

Nel progetto di Une Ville Contemporaine (1922), la funzione socializzante del boulevard viene assunta dalle terrazze degli edifici a gradoni, che si trovano ad un livello superiore rispetto alla strada e si affacciano sulle aree verdi, quindi, scontrandosi con il concetto tradizionale di viale alberato urbano, decide di spostare la socializzazione dai marciapiedi ad un livello più alto, sulle terrazze. Il boulevard

(fig.2)

Boulevard  
de  
Sebastopol,  
Parigi,  
Francia.



(fig.3)

Cours  
Mirabeau,  
Aix-en-Provence,  
Francia.



(fig.4)

Rue de  
Rivoli e  
i giardini  
delle  
Tuileries,  
1900  
Parigi,  
Francia.



alberato, legato al concetto di strada corridoio, non viene considerato fra le strutture verdi della città del XX secolo e viene sostituito da zone verdi alberate che vanno ad occupare l'area lasciata libera dall'edificazione.

A partire dal 1960 viene adottato un nuovo piano regolatore, PAGOD (Piano di Assetto e di Organizzazione della Regione di Parigi) che prevede, tra le altre cose, la creazione di una cintura verde, il recupero del verde storico e l'incentivo alla realizzazione di viali alberati. L'approccio al verde del tardo Novecento si sviluppa dunque secondo un'impronta fortemente funzionale.

### Germania

Come in molte altre città europee, a partire dal IV secolo, le città tedesche vengono fortificate, con lo scopo di difendere il territorio da eventuali invasioni, assumendo in questo modo un aspetto militare che le caratterizzerà per secoli. Il viale alberato non trova ancora posto nella struttura urbana.

Nella Germania rinascimentale l'esperienza italiana è il punto di riferimento per tutte le città, ed è soprattutto il giardino botanico a costituire oggetto d'interesse. L'unica eccezione è rappresentata dal viale alberato della *Unter den Linden*, aperto nel 1647 da Federico Guglielmo I, che divenne l'asse principale del sistema berlinese.

La rigida esclusione della natura nella scena urbana viene rotta nel XVIII secolo con l'abbattimento delle mura che cambia il rapporto uomo-natura, introducendo un nuovo spirito nella progettazione delle città e consentendo la diffusione del giardino in larga scala.

Nel corso dell'Ottocento il collegamento della città vecchia con l'espansione viene quasi sempre risolto con l'uso del verde, dei boulevards di cintura, degli elementi di arredo urbano, delle attrezzature pubbliche e degli edifici rappresentativi. In Germania, alla politica dei grandi sventramenti interni, si preferiscono soluzioni di connessione tra il nucleo antico e le nuove espansioni: lo smantellamento delle mura difensive consente un rinnovamento a scala urbana, poiché alle fortificazioni ven-

gono sostituite passeggiate di grandi dimensioni, boulevards, aree verdi e ricreative. Dopo l'esemplare realizzazione del Ring di Vienna, anche in molte città tedesche si abbattano le difese murarie, sostituendole con circonvalazioni complete di palazzi pubblici, giardini e viali alberati, rispondenti ai canoni del decoro cittadino. Le frequenti sistemazioni a verde delle piazze, delle passeggiate pubbliche, dei viali, dei giardini stradali, realizzate con particolare cura estetica e con ricercati e decorativi accostamenti vegetali, rappresentano l'attuazione di precise scelte dei responsabili della cosa pubblica di quel tempo, preoccupati soprattutto di migliorare l'aspetto estetico delle città.

Personalità di rilievo alla fine del secolo è l'architetto e urbanista Hermann Joseph Stubbén, che sostiene l'importanza del piano regolatore per rispettare i diversi gruppi sociali: "La zona residenziale tranquilla avrà viali, giardini, squares con la prevalenza di case singole e ampi giardini.(...) Le strade larghe possono avere un grande sviluppo, a seconda che siano destinate a passeggiate per carrozze e per cavalli, inoltre possono essere fiancheggiate da filari di alberi piacevoli come ornamento e per l'ombra che forniscono"(3).

Una via di mezzo tra i parchi-giardino e i viali abbelliti con alberi e aiuole è costituita dai parchi-passeggiata, simili a parchi, che partendo dalla città si dirigono verso l'esterno e nei dintorni.

La Repubblica di Weimar, durante i suoi dieci anni di vita, è la culla del nuovo pensiero



(fig.5)  
*Il viale  
Unter den  
Linden,  
Berlino,  
Germania.*

architettonico e urbanistico, che ha in Gropius il suo maggiore esponente. Il concorso per la Grande Berlino indetto nel 1910, in un momento in cui la cultura ufficiale europea, senza abbandonare l'eredità accademica, si stava organizzando intorno all'ipotesi della città-giardino e della City Beautiful statunitense, apre la questione della grande metropoli pianificata. Non è un caso che nei principali progetti emergenti venga presa di petto la struttura generale della metropoli, attraverso esami ed ipotesi generali sulla distribuzione degli spazi aperti, dei parchi e delle modalità della crescita, con un esito ricco di esempi progettuali.

Nei primi anni Trenta del XX secolo, le città tedesche vedono la nascita di nuovi parchi di dimensione media o grande, impostati sulla concezione del verde come servizio primario per la popolazione.

Sotto il profilo estetico si discostano fortemente dalla tradizione della scuola inglese; i materiali sono più poveri, le specie arboree, anche se non autoctone, non sono mai propriamente "esotiche"; prevale l'impostazione razionale e flessibile degli spazi, con linee quasi sempre rette, vaste superfici a prato calpestabile, zone d'acqua per la balneazione di massa e, quasi sempre pendii naturali o artificiali, dove praticare sport invernali.

Dopo la parentesi devastante della guerra, la ricostruzione offre l'occasione per teorizzare un nuovo inizio della città moderna. La politica del verde urbano si limita però a confermare la presenza e il ruolo delle aree verdi e dei parchi ereditati dall'esperienza prebellica.

Diverso sarà invece il discorso intrapreso a partire dagli anni Ottanta con la riqualificazione e la valorizzazione delle aree industriali dismesse, che comunque si collocano principalmente su un territorio extra cittadino.

## Inghilterra

In epoca medievale, Londra è caratterizzata dalla presenza nei suoi dintorni di numerosi piccoli giardini privati, oltre naturalmente ai giardini reali di Westminster, Charing e a quelli della Torre di Londra.

Nel 1516 viene pubblicata L'Utopia di Tho-

mas More. Quest'opera contiene tutti gli elementi che costituiranno le regole per la pianificazione urbana nel Rinascimento e nei secoli seguenti. Tali regole contemplavano la strada come elemento fondamentale nella pianificazione: essa doveva essere dritta e larga, fiancheggiata da edifici allineati nello stesso stile. Non veniva tuttavia trattato il ruolo dell'elemento arboreo. In questo periodo storico non si ritrovano quindi tracce di alberature all'interno del perimetro urbano; tuttavia i filari alberati sono utilizzati come ornamento nei viali di accesso ai castelli e alle residenze di campagna.

Già alla fine del Seicento le città inglesi sono interessate da un processo di trasformazione; l'influenza del "landscape garden" si fa sentire anche all'interno delle città dove alle avenues di derivazione francese vengono preferiti gli "squares", in grado di introdurre una parte di paesaggio rurale all'interno dello scenario urbano. Gli squares sono piazze regolari generalmente quadrate o rettangolari, al centro delle quali si ritrova un giardino trattato come un pezzo di parco lasciato in condizioni naturali. In questo periodo vengono realizzate anche numerose piazze pubbliche, alcune delle quali sono ornate da filari di alberi.

A Londra e nel resto della Gran Bretagna difficilmente si trovano i maestosi boulevards: si preferisce trattare il tema dell'alberatura all'interno dei parchi e in prossimità degli edifici pubblici.

Con la Rivoluzione Industriale l'elemento verde diviene importante per le attività di svago degli abitanti e per suddividere le diverse zone della città. Sull'onda della Rivoluzione gruppo di industriali creò, inoltre, un primo sistema di villaggi operai, le Company Towns, nella regione dello Yorkshire. In questi nuovi insediamenti il verde entrava a far parte della struttura urbana: tutti i viali e le strade interne che dividevano gli isolati erano alberati, dove la sezione stradale lo permetteva, le alberature erano disposte su più filari e a volte si creavano spazi di verde pubblico più ampi che permettevano un uso sociale degli stessi.

Si va delineando un modello di rapporto



della città con il verde profondamente diverso dal quello parigino: ai boulevards di rappresentanza, dedicati al passeggio della classe abbiente, si sostituiscono i “giardini condominiali” (squares, crescent) e i parchi pubblici, elementi indispensabili della città industriale moderna. Questi modelli si diffonderanno, costituendo i precedenti diretti delle città-giardino.

Durante l'Ottocento la ricerca di un'alternativa migliore alle condizioni reali della città erede della rivoluzione industriale, porta all'idea di sintetizzare la città e il paesaggio in un'unica entità. L'idea è quella di una struttura urbana fondata sul verde, sul rapporto con la campagna e il paesaggio si pone, per la prima volta, a fondamento di una teoria urbanistica.

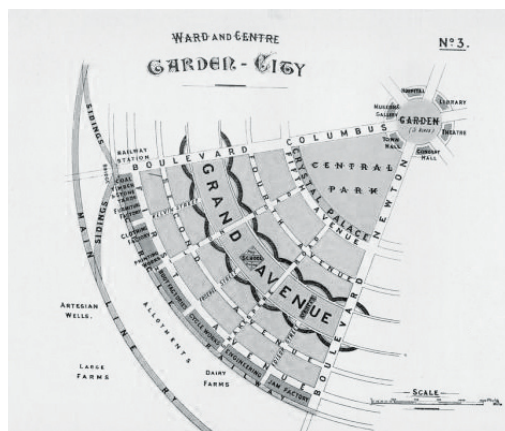
L'immagine della città giardino si impone come una delle più forti teorizzazioni ideologiche sulla città e una delle prime teorie scientifiche dell'urbanistica moderna, che propone una visione unitaria del verde e del costruito. La “città-giardino” ideata da Ebenezer Howard, che compare per la prima volta, anche se solo in forma teorica, con la pubblicazione dello scritto “Tomorrow, a peaceful path to real reform”, propone il superamento dell'antica contrapposizione tra città e campagna per conservare i pregi ed eliminare i difetti dell'una e sfruttare le capacità produttive e ambientali dell'altra.

Il disegno della nuova città è atipico: non è costituito da un piano formale, bensì da un diagramma che si costituisce come un riferimento esplicito alla “città ideale”, anche nella scelta della forma radiocentrica. La città verde è infatti dotata di un centro, un giardino formale, e un margine, lo spazio della campagna agricola, che si estende tutto intorno. Fra i due settori si articola tutta una serie di anelli concentrici, con diversa destinazione funzionale, strutturati secondo l'idea di un parco verde come modello di spazio collettivo. La forma concreta della prima green city risulterà dall'adattamento al contesto del modello di Howard e dalla interpretazione dei progettisti. Il progetto per Letchworth di Unwin e Parker del 1901, con l'andamento sinuoso delle strade e

l'impianto irregolare del costruito, costituirà il modello morfologico che sarà replicato negli anni successivi. Lo speciale carattere paesistico delle città-giardino diverrà l'esempio per le prime “New Towns” inglesi del dopoguerra e sarà replicato fino ai giorni nostri.

Nel 1944 viene proposto il Greater London Plan, ideato da Abercrombie e Foreshaw, che stabilisce la suddivisione del tessuto cittadino in una serie di aree concentriche: il centro, la zona interna, la zona suburbana, la cintura verde e la zona esterna. La cintura verde riconferma i dettami di una legge votata nel 1938 che bloccava l'espansione della città, fissando il perimetro raggiunto fino a quel momento dall'edificato e vincolando una zona agricola a forma di corona circolare che lo racchiudeva completamente.

Nel Dopoguerra nascono le “New Towns”, che sono una rivisitazione in chiave moderna delle prime città-giardino di inizio Novecento e seguono, nella struttura, le indicazioni di progetto di Howard. Accolgono circa 35.000 abitanti con una densità abitativa molto bassa, determinata da tipologie abitative unifamiliari con giardino e da quartieri con abitazioni collettive separate da ampie zone verdi che determinano un ambiente molto disperso. Il principio che le regola si basa sull'accorpamento del verde in porzioni rilevanti rispetto alla struttura urbana, veri e propri cunei che stabiliscono la continuità tra città e campagna, interrompendo le sequenze edificate. Le strade diven-



(fig.6)  
Ebenezer  
Howard,  
Garden  
City,  
1898.

gono paesaggio perché a loro è attribuita la funzione di collegare queste aree verdi tra loro. Si tratta delle "urban parkways" che collegano i parchi urbani con la campagna, creando un "park system" continuo.

## Spagna

Il periodo medievale è caratterizzato dal giardino spagnolo di civiltà moresca di derivazione araba: il giardino è inteso come il luogo dell'intimità, che prende forma mediante piccoli spazi separati da basse siepi e da strutture grigliate, in cui vengono coltivate erbe medicinali e aromatiche. Anche qui, come nella maggior parte dei paesi europei, non esiste ancora il concetto di viale alberato.

Se nel Rinascimento il giardino diventa l'ambiente adatto alla conversazione e alla meditazione successivamente con l'introduzione delle idee barocche viene incentivata la nascita del parco, che viene preferito alla tipologia del giardino. Il parco si anima, sviluppandosi in forma meno schematica, articolandosi maggiormente con il paesaggio circostante e le piante, lasciate al loro naturale sviluppo vengono raggruppate in forma di bosco, elemento di fusione con il contesto.

In Spagna gli interventi urbanistici nel corso del XVII secolo riguardano in diversa misura la capitale, le province e il territorio.

Madrid, ha il suo momento di maggior sviluppo urbanistico nel corso del Settecento, sotto Carlo III, anche se le opere completate sono essenzialmente periferiche, destinate all'abbellimento degli accessi (Porta di Alcalá S. Vicente), alla formazione della passeggiata de Las Delicias e alla creazione dei parchi: il Prado con il museo di scienze naturali, realizzato a partire dal 1745 e il giardino botanico.

A Malaga si progetta il Paseo De Alameda che ben presto diviene la zona della città preferito dai ricchi commercianti. A partire da questa realizzazione i salones, i paseos, le alamedas, si diffondono nelle città spagnole di Cordoba, Barcellona, Siviglia, Granada, Cadice, Burgos proponendo una versione di spazio urbano che si colloca tra la piazza, il parco e il viale. A queste nuove sistemazioni sono da

aggiungersi le nuove plazas mayores.

Il degrado ambientale e l'espansione dei sobborghi attorno alla città, che si verificano sotto la spinta della Rivoluzione Industriale, hanno come conseguenza la trasformazione dell'organizzazione territoriale e condizionano la progettazione del verde. Ai giardini e ai parchi viene infatti affidato il compito di correggere i numerosi squilibri della città industriale e soddisfare le esigenze ricreative, educative ed igieniche di tutti gli abitanti.

Per quanto riguarda Barcellona nel XIX secolo le sue mura sono circondate esternamente da due filari alberati, da cui altri se ne dipartono per raggiungere le residenze di campagna. All'esterno delle mura la città è divisa in due parti da un imponente viale alberato. Esiste poi un viale di collegamento tra la città e la cittadella. Il quartiere antico, chiamato Barrio Gotico, con le sue strade strette e irregolari, si apre a Sud-Est con il Paseo de Colón. A Est la città confina con il letto di un fiume trasformato in una rambla, ora una delle avenues principali della città, piantumata con platani.

Nel 1854 avviene la demolizione delle fortificazioni con lo scopo di ingrandire il territorio urbano. Il piano proposto da Ildefonso Cerdà nel 1859 prevede una città omogenea, che assicuri il massimo di igiene pubblica e un sistema efficace di comunicazione. Il piano dell'Ensanche, da lui redatto, è costruito a partire da una griglia a maglia quadrata estesa su tutto il territorio pianeggiante a Nord di Barcellona, in modo da costituire una trama uniforme dal mare alla montagna. Le tre componenti fondamentali del piano sono: il lotto costruito, la viabilità e il verde.

Sulla base di un tracciato ottocentesco, uniforme e regolare, Cerdà trasforma la tradizionale tipologia dell'isolato urbano chiuso, in una forma aperta e costruita esclusivamente su due lati in cui lo spazio centrale ha una destinazione ad uso collettivo caratterizzato dalla presenza del verde: l'insieme degli isolati aperti disposti sulla griglia forma una successione di spazi verdi pubblici che prefigura le proposte successive del Movimento Moderno.



Il piano, forse troppo in anticipo sui tempi, viene in gran parte disatteso e la sua componente più innovativa, lo spazio pubblico continuo dell'isolato aperto, è riportata nella sua realizzazione ai parametri tradizionali di "corte interna". Quindi, nonostante l'impostazione del piano sia simile a quella dei piani delle città americane, la struttura delle vie e degli isolati è completamente diversa. Essi, di forma ottagonale, sono occupati in gran parte da giardini, mentre le strade, di dimensione smisurata per quei tempi, sono fiancheggiate da alberi disposti su entrambi i lati.

Nella prima metà dell'Ottocento anche Madrid comincia a dotarsi di nuove attrezzature commerciali e si diffondono le zone di passeggio sugli esempi londinesi e parigini.

Con i decreti del 1857 si dà ordine di preparare un piano di sviluppo affidato all'ingegner Carlos Maria de Castro. Il piano stabilisce un nuovo perimetro urbano delineato da un Paseo de Ronda (circonvallazione) che circonda un tessuto a scacchiera con le strade in direzione Sud-Nord ed Est-Ovest. E nel 1868 vengono realizzati boulevards in sostituzione delle mura, scanditi da piazze circolari o semicircolari. Fra i contributi teorici alla risoluzione dei problemi della città, un apporto fondamentale dal punto di vista metodologico e progettuale, è fornito dalla realizzazione concreta del modello della "Ciudad Lineal", dello spagnolo Soria y Mata. Nella città lineare il verde è concepito sia come alberatura urbana, sia come giardino nell'isolato urbano. In questa concezione le alberature dividono le grandi arterie in modo funzionale: al centro si trova la sede tramviaria, fiancheggiata su ambo i lati da percorsi pedonali e ciclabili, esternamente a questi le due carreggiate per i veicoli privati (vedi Calle Pral a Madrid). Sul sistema centrale si innestano da una parte e dall'altra, perpendicolarmente, una serie di calles transversales a servizio dei grandi isolati disposti su lotti allungati. Anche queste vie minori sono alberate con più filari.

Nel XX secolo assumono particolare valore urbanistico gli interventi svolti negli ultimi decenni nella città di Barcellona. L'esperienza barcellonense ha una precisa impostazione

ideologica. Essa ha come scopo il recupero di alcuni elementi tipici degli spazi pubblici della città del passato: la piazza, la strada, il giardino. Le premesse fondamentali sono: lo spazio pubblico deve riacquistare valore come elemento strutturale del tessuto urbano; lo spazio vuoto va disegnato con l'obiettivo di farlo diventare una piazza, una strada o un giardino; il progetto urbano deve essere unitario; si deve intervenire nel centro storico tanto quanto negli altri quartieri.

A testimonianza di questa volontà particolare di concepire in modo unitario e strutturato il progetto dello spazio pubblico, si vede come in molte piazze di quartiere gli elementi emergenti sono costituiti da alberature o attrezzature per il gioco dei bambini, che spesso sono associate a un adeguato arredo urbano. Nella Piazza Cempozuelos di Barcellona ad esempio, si è cercato di creare una serie di luoghi di sosta immersi nel verde, ridisegnando l'impianto del sito; la Piazza in Alcalá de HERNANDES, sempre a Barcellona, è stata progettata nel tentativo di rendere omogenei una serie di spazi urbani vicini ma non direttamente collegati: il progetto propone la pedonalizzazione di tutto l'insieme, lascia alcuni spazi destinati a parco, mentre gli assi e la vegetazione demarcano la zona di passeggio.

La diversità tra i paseos e i viali della Barcellona contemporanea risiede nel fatto che, mentre i primi sono da sempre spazi di passeggio, legati ad altri elementi da osservare o visitare, i secondi, progettati negli anni Ottanta e Novanta, sono soprattutto ex strade urbane della periferia note per ospitare fiumi di automobili: il desiderio di dare ad ogni quartie-



(fig.7)  
Paseo de  
Colón,  
Barcellona,  
Spagna.

re un proprio spazio pubblico di incontro, con una propria identità, ha portato gli urbanisti e i progettisti a sperimentare nuove soluzioni formali e organizzative della fruizione dell'arredo delle strade periferiche, al fine di renderle viali più vivibili.

L'organizzazione dei giochi olimpici del 1992 ha dato il via ad una serie di interventi sulle strutture pubbliche che ha coinvolto anche il tema del verde urbano, il quale ha assistito a un forte processo di maturazione. Il livello gestionale raggiunto nel settore del verde pubblico, sicuramente alto, è testimoniato dalla qualità del verde in grado di incidere direttamente sull'immagine e sulla vita stessa della città. Ripercorrendo le tappe dell'evoluzione di alcune città iberiche si può dunque giungere alla conclusione che il viale alberato nella cultura spagnola, sembra essere concepito fondamentalmente come uno dei luoghi della socialità. Più in generale, la distinzione che viene fatta tra viale inteso in senso lato con diverse funzioni, i paseos, veri e propri luoghi di passeggio, e le ramblas, arterie alberate a scorrimento veloce, indica che ad ogni strada si intende dare una funzione specifica in relazione al ruolo specifico e testimonia una profonda cultura in materia urbana.

## Italia

Nei secoli XV e XVI il viale alberato compare ancora raramente all'interno delle città o lungo la cerchia muraria, più frequentemente compare per definire i percorsi del tipico giardino all'italiana, come nel Giardino di Boboli a Firenze, nei giardini di Torino, Roma, Napoli e Palermo. All'esterno delle mura urbane, invece, il mondo rurale è caratterizzato da strade campestri fiancheggiate da filari di alberi.

E' l'evoluzione del pensiero scientifico a portare alla realizzazione dei primi orti botanici: a Padova nel 1545, a Firenze nel 1545, a Roma nel 1566, a Bologna nel 1567, a Pisa nel 1544, caratterizzati, come i giardini, dalla presenza di viali rettilinei con lo scopo di definire le direzioni di percorrenza e di passeggio.

Dalla metà del Quattrocento il paesaggio rinascimentale è caratterizzato, oltre che dal

nuovo assetto della campagna, dalla diffusione di un nuovo tipo edilizio molto importante: la villa suburbana con giardino, residenza di campagna della nuova aristocrazia. All'interno delle mura gli spazi verdi sono destinati ad orti e giardini, ma ancora non si parla di viali alberati, se non lungo la cerchia muraria di alcune città (Torino, Lucca, Bergamo); mentre all'esterno delle mura, nel Seicento, ha ampia diffusione il viale alberato di collegamento tra la città e le ville di campagna.

A partire dal Settecento, le nuove teorie dell'urbanistica e dell'arte paesaggistica, si diffondono anche in Italia sviluppando l'interesse per i nuovi spazi all'aperto, per i giardini e i percorsi naturalistici all'interno delle città. Cominciano a comparire i primi giardini pubblici.

Nell'Ottocento il parco pubblico diviene, con l'esplosione urbana, una struttura indispensabile per la collettività. Ai numerosi parchi e giardini si affiancano passeggiate pubbliche alberate e numerose realizzazioni urbane del verde che tentano di dare una risposta ai nuovi problemi di decoro e si ispirano alle numerose teorie di estetica urbana introdotte negli anni precedenti. L'urbanistica ottocentesca si interessa dunque ai bisogni sociali, alle necessità tecniche, igieniche e sanitarie, cercando di imitare il modello parigino. Si generalizza l'uso del viale per il passeggio, che contribuisce ad alleggerire la monotonia delle lunghe serie di facciate uguali, fornendo alle classi agiate un luogo di incontro ed esibizione della propria condizione sociale.

Come nel resto d'Europa, anche in molte città italiane si procede all'abbattimento delle mura, fattore che diventerà determinante per l'insediamento e la diffusione su larga scala del viale alberato in città. Emerge così un diverso uso del filare, riproponendone la funzione collettiva e riscoprendo la validità dei viali di passeggio lungo quei bastioni che, insieme ai giardini, hanno per lungo tempo rappresentato gli spazi primari della città.

Nel XX secolo, con la diffusione dell'uso dell'automobile, in un breve periodo di tempo, viene però abbandonata la realizzazione di

grandi assi monumentali e il filare da passeggio, non è più in grado di assolvere le sue funzioni primarie, cadendo in disuso molto prima rispetto agli altri paesi europei.

Le città europee sopra analizzate in virtù delle loro differenze di carattere climatico, geografico, di evoluzione storica e di cultura, risultano molto differenti fra loro. Di conseguenza anche l'alberatura urbana si è sviluppata diversamente in funzione del loro sviluppo urbanistico.

Pur nell'eterogeneità dei contesti esistenti, si possono però individuare delle fasi evolutive comuni. In epoca romana le alberature fiancheggiano i viali percorsi dai ceti più elevati e segnano i tracciati solenni verso i monumenti funebri. Nel corso del Medioevo i rari esempi di filari alberati presenti nelle città europee sono localizzati lungo la cerchia muraria.

Il primo viale alberato all'interno della città europea si ha alla fine del Cinquecento a Roma, previsto dal piano di Sisto V, con funzione di rappresentanza. Tuttavia si comincia a parlare di viale alberato vero e proprio solo nel Seicento, con i casi dell'Unter den Linden a Berlino e la costruzione del Cours Mirabeau a Aix-en-Provence.

Nel corso del Settecento le cerchie murarie alberate subiscono un cambiamento nella destinazione d'uso: da luogo di difesa divengono infatti un luogo di passeggio, permettendo un collegamento diretto con la campagna, attraverso le mura che rappresentano ancora il confine cittadino.

Nell'Ottocento vengono promossi numerosi interventi che danno luogo ad una pratica di sventramenti e ricostruzioni della città secondo i piani prestabiliti. A Parigi grandi viali vengono costruiti secondo il modello di Haussmann, con funzione di decoro, igiene e rappresentanza. A Vienna e a Colonia il Ring funge da sistema verde di collegamento tra città vecchia e nuovi insediamenti. Il XIX secolo è quindi un'epoca di grandi trasformazioni a seguito dello sviluppo industriale e l'introduzione della componente verde è vista come una forma di riqualificazione ambientale e urbana.

In questo secolo nascono e si sviluppano le utopie che prevedono la costruzione di città ideali, come reazione alla città industriale, con la presenza massiccia del verde e dei viali alberati che intendono rendere più piacevoli e vivibili questi nuovi insediamenti, migliorando la qualità della vita.

Nel XX secolo, la crescente esigenza di fare della città un luogo "sano" porta molti centri europei a intraprendere numerosi interventi per la costruzione di nuovi quartieri: si studiano attentamente l'orientamento, l'apporto ottimale di aria e di luce nel rispetto di adeguati standard, entro cui anche il verde viene ricondotto come fattore non più trascurabile per creare un modello di città a misura d'uomo. Le città italiane sono state però coinvolte relativamente da questo fenomeno anche se dei passi in questa direzione sono stati fatti, non risultano ad oggi in grado di permeare le città con efficacia, soprattutto nei grandi centri della penisola.

(1) Sereni Emilio, Storia del paesaggio agrario italiano, Laterza, Bari, 1982, pag. 59

(2) Solier L., Espaces vert et urbanisme, Parigi, Centre de Recherche de Urbanisme, 1977, pag. 13

(3) Piccinato G., La costruzione dell'urbanistica, Germania, 1871-1914, Roma, Officina Edizioni, 1974, pag. 295

## 04 Declinazioni del viale urbano

### La passeggiata alberata

Il programma di relativa ingessatura dei ruoli sociali che accompagna il declino dei comuni e la restaurazione monarchica, esaltato dal rigoroso rituale delle processioni dove le istituzioni cittadine e i ceti sociali sfilano ordinatamente sotto i loro gonfaloni e nei loro costumi, suggerisce di tematizzare strade non soltanto per il passeggio delle élites (come le varie e frequenti vie del Corso) ma dove, mantenendo la dovuta separazione fisica tra i ceti, possa rispecchiarsi l'intera società: è un processo di tematizzazione che darà luogo a un tipo formalmente innovativo, la passeggiata alberata, dove l'élite compare verso sera in costose carrozze a cavallo, spettacolo fastoso agli occhi del popolo. I

ceti sociali sono certo distinti tra loro e persino la diversità delle uniformi solenni lo sottolinea, ma occorre poi che questa società stratificata si mostri visibilmente unitaria anche a se medesima nella sacralità della processione e della mondanità del passeggio.

Questo tema dell'incontro civico perdurerà anche quando il dibattito politico incrinerà la legittimità delle gerarchie sociali: sicché nel Settecento la passeggiata interna alla città, diventerà qualche volta il luogo privilegiato per il formarsi dell'opinione pubblica della nascente democrazia nazionale, dunque rigorosamente riservata ai soli caffè come il Cours Mirabeau ad Aix-en-Provence, senza peraltro perdere la sua originaria radice sociale di corso per le carrozze che rimarrà viva fino agli inizi del Novecento.

Prototipi cinquecenteschi di passeggiate sono verso il 1575 la Alameda de Hercules a Siviglia e il Paseo de la Alameda a Valencia, il viale delle Cascine a Firenze, che Maria de' Medici, sposa in Francia, vorrà replicato nel 1616 nel Cours de la Reine, sul bordo della Senna di fronte alle Tuileries. Questo nuovo elemento urbano si diffonderà rapidamente nel resto d'Europa: alla metà dell'Ottocento in Spagna verranno contati cinquecento tra paseos, salones e alamedas per non parlare delle passeggiate minori.

La passeggiata è aperta e conclusa da un tema collettivo o da qualche rilevante fatto architettonico o, conformemente alla nuova sensibilità settecentesca, paesistico e se si tratta di un arco assume anche il significato di strada trionfale: a Marsiglia Cours Belsunce, a Milano Corso Sempione sono passeggiate riconoscibili dalla grande larghezza, sottolineata dal fatto che vi si accede dai lati minori attraverso due strade larghe la metà, al termine di una delle quali è collocato un arco monumentale che rende l'insieme anche una strada trionfale, come gli Champs Elysées a Parigi.

Talvolta la passeggiata e poi il viale di un giardino o di un parco che nel suo insieme viene quindi considerato una passeggiata sui generis, come per esempio la spianata alberata e fiorita che a Montpellier esalta la statua di Lui-

gi XIV, singolare place royale chiamata appunto promenade du Peyrou, o come a Parigi l'Avenue du Foch nel Bois de Boulogne.

Già le passeggiate più recenti, come la Via del Corso a Roma e nel 1560 la Via Pia, lunga 1600 metri, erano parecchio grandiose, ma la passeggiata mostra fin dall'inizio una vocazione per misure gigantesche, richiamando quelle delle strade/piazze del XII secolo: una larghezza di almeno 40 metri e una lunghezza tra i 200 e i 600 metri. Alcuni esempi significativi di Parigi sono, il Cours de la Reine a Parigi (largo 80 metri e lungo 2 chilometri), l'Avenue de l'Observatoire (larga 90 metri) e la settecentesca Avenue des Champs Elysées (larga 120 metri e lunga fino all'Arc de Triomphe, 3200 metri). Di Berlino è l'Unter den Linden lunga 1000 metri. A Barcellona il Paseo de Gracia (1860) largo 60 metri. A Milano possiamo citare invece Viale Argonne, largo 90 metri e lungo 1500 metri.

Come si era precedentemente accennato, la passeggiata è per principio conclusa a entrambe le estremità da un tema o da un episodio architettonico singolare: la romana Via Pia è conclusa da Porta Pia e dalla piazza del Quirinale; a Berlino l'Unter den Linden è conclusa dalla Porta di Brandeburgo (per questo anche strada trionfale) e dal palazzo reale, ad Aix-en-Provence, Course Mirabeau era chiuso da un palazzo da un lato e, al lato opposto da una balaustra sulla veduta della campagna, che diventerà in seguito un parco, disposizione comune a molte passeggiate.

Qualche volta la passeggiata è sottolineata dalla sua stessa dimensione, palesemente maggiore di quella delle strade comuni. Questa maggiore dimensione può poi essere enfatizzata nei piani regolatori delle nuove zone cittadine dall'allargamento del calibro, quando è una strada tematizzata alle due estremità da un arco o da un altro tema si allarga in un suo tratto medio, come Corso Sempione a Milano. Le passeggiate alberate sistemate accanto alle mura o sul loro stesso sedime, hanno un lato rivolto verso la campagna, così accade anche quando disposte nell'abitato. Forse per questo suo versante di apertura naturalistica e paesistica, la passeggiata verrà pensata come un

tipo fisico concluso in se stesso e indifferente al contesto edilizio, che può persino mancare, sicchè alle case che eventualmente la fronteggiano non è richiesto alcun vincolo di uniformità architettonica. Per questo potrà venire realizzata anche a qualche distanza dalla città senza farle perdere il suo significato e comunque potrà venire aperta a una veduta privilegiata, quella della città vecchia, quella delle montagne lontane o di una valle, potrà essere sul bordo di un fiume e, soprattutto nelle città con una originaria vocazione balneare, sul fronte del mare: la prima forse a Brighton, la più famosa certamente a Nizza, la Promenade des Anglais, ma mai di fronte al porto, da sempre ambiente produttivo estraneo alla sfera simbolica della città e per questo esterno alle mura.

Questa disposizione ai margini dell'incassato, con il lato disposto sulla veduta della campagna o di un paesaggio, viene integrata nella sequenza, di più specifica ispirazione cittadina, passeggiata/parco comparsa a Valencia nel Paseo de la Alameda/Giardino del Real, con due diverse giaciture e con due diverse disposizioni.

La prima disposizione ricorrente è quella parallela ai margini della città, là dove le mura lasciavano un sedime libero accanto al bastione, magari la colmata di un fossato. Il caso forse più ricco in questo senso è il Ring di Vienna, dove la passeggiata non è soltanto connessa al parco ma è anche scandita da piazze variamente tematizzate, motivo di una serie di sequenze minori che la città vecchia, con la sola piazza di mercato, non aveva fino ad allora offerto.

La seconda disposizione è quella radiale, dalla porta cittadina verso un parco più esterno oppure la sequenza simmetrica da un parco interno verso l'interno della città, come nella Diagonal a Barcellona, che taglia la maglia ortogonale di Cerdà.

Da questa sequenza traggono senso i parchi medesimi che, disposti in connessione con una passeggiata, denunciano una scelta estetica deliberata, mentre se ricavati da uno spazio libero preesistente, essendo estranei a qualsiasi sequenza, appaiono spazi di mera risulta che non riescono ad assumere appieno il loro

rilievo di temi collettivi per l'abbellimento della città.

## I boulevards

Sul sedime cospicuo dei baluardi (opere di fortificazione militare costruite nelle città più grandi a partire dal Cinquecento ma mai tematizzate) demoliti a Parigi nel 1680, Blondel e Bullet tracciano, sulla riva destra della Senna, una successione continua di viali alberati larghi 35/40 metri, i boulevards, imitati ovunque in Europa man mano che il glacis verrà riconsegnato alla città e le mura verranno quasi dovunque abbattute.

Mentre in precedenza la passeggiata con il suo rituale era riservata alle élites e il popolo vi faceva la sua comparsa solo come spettatore, serpeggia ora il tema di una passeggiata per tutti i cittadini, altrettanto alberata ma di dimensione ridotta, che si materializza in sezioni specifiche delle mura (quando tutte le mura venivano piantumate, a Modena o a Lucca, solo una parte era la passeggiata, mentre il resto veniva destinato a giardino per i ceti inferiori) e ancora più sistematicamente nei boulevards, dove si intreccia con il tema sociale della città.

Pur avendo spesso la medesima sezione delle passeggiate (un viale centrale con due o più controviali o due viali laterali con uno spazio verde centrale) i boulevard se ne differenziano perchè, in primo luogo, sono più d'uno a differenza delle passeggiate, in secondo luogo sono tratti di strada rettilinei non conclusi da alcun tema collettivo e in terzo luogo, sono sempre immaginati come grandi parterre alberati, di supporto a un futuro uso residenziale degli isolati frontisti: sono dunque fiancheggiati da case senza alcuna pretesa di un necessario coordinamento architettonico.

La loro caratteristica essenziale è tuttavia di essere disposti l'uno di seguito all'altro, scanditi al più da un rondò con un giardino o una statua, in una successione circolare o rettilinea o comunque con un disegno di insieme riconoscibile, il cui modello morfologico, seppure in una scala più modesta, è forse l'articolazione delle passeggiate alberate con il gran Rondò di Mondran, che cinge l'intera Toulouse

dalla parte di terra.

Le dimensioni sono inferiori a quelle delle passeggiate alberate: a Parigi i boulevards di Blondel e Bullet nel 1676 erano larghi 35 metri, mentre nel 1865 il boulevard Sebastopole di Haussmann era largo 30 metri. A Londra nel 1756 la New Road era larga da casa a casa 43 metri, nel 1860 la Diagonal era larga 50 metri e a Milano i boulevards del 1889 erano larghi 30/40 metri, mentre i boulevards orientali del 1912 erano larghi 50 metri e lunghi 6300 metri. Talvolta singoli boulevards, possono essere marcati da un tema collettivo all'inizio e alla fine (come gli archi che ritmano a Parigi il Boulevard des Italiens e il Boulevard du Temple, come i temi che scandiscono il Ring di Vienna) e assumono il ruolo simbolico di passeggiate.

La disposizione dei boulevards alberati è in genere circolare, ricalcando la cerchia muraria demolita, oppure replicando più all'esterno il suo tracciato e mimando implicitamente altre cerchie murarie in verità mai esistite. Così disposti, con la loro dimensione fuori dall'ordinario e con la loro disponibilità semantica a venire replicati, costituiranno il nerbo delle sequenze tra la città vecchia e la città nuova, in una successione ritmata da rondò o da piazze monumentali, che cadenzano la loro disposizione circolare. Ma quasi dovunque, più all'esterno del sedime approssimativamente circolare delle mura, verranno tracciati dei boulevards dritti che rappresentano bene lo spirito positivista dell'Ottocento, poichè pretendono di chiudere il mondo irregolare ereditato dal Medioevo in un recinto ortogonale, oltre il quale ha inizio una città nuova rigorosamente squadrettata dove il nuovo reticolo verrà a sua volta scandito da successioni di boulevards rettilinei, talvolta promossi a strade trionfali.

### **I viali e le strade alberati**

Passeggiate, boulevards e talvolta anche strade trionfali hanno, come abbiamo visto, la caratteristica di essere alberati. Questa pratica si consolida a partire da quando, nel 1552, Enrico II obbliga "sur paine d'amende arbitraire" i proprietari confinanti, signori o città, a bordare di olmi le strade statali che attraversano il

loro territorio (ordinanza rinnovata poi da Sully e da Colbert), strade piantumate che secondo Palladio esistevano in quegli anni anche nel vicentino (forse quelle disegnate da Serlio nella Scena Satirica): viali che intelaiano l'intero territorio legando in lunghi rettilinei città a città per il passaggio dei cortei e degli eserciti, in cui si innestano altri viali diretti verso un santuario come a Caravaggio, verso una villa di campagna come in un affresco del Veronese, verso delle ville reali come quelle di Stupinigi o di Monza e, nel Novecento, anche verso quelle più modeste della borghesia.

## **05 Il viale a Milano**

Il confronto tra la situazione attuale e le immagini e le testimonianze fornite dalla storia, ha messo in evidenza come la sostanziale perdita della funzione ricreativa e di passeggio, tradizionalmente attribuita all'alberatura stradale, abbia condotto al suo degrado e al conseguente impoverimento del suo contributo paesaggistico. Lo studio delle politiche di gestione e di intervento in altri paesi europei ha dimostrato come la volontà politica, la coordinazione tra gli elementi, le organizzazioni interessate al sistema del verde e una giusta educazione ambientale possano condurre alla ricoperta dell'alberatura urbana, verificando l'attualità delle funzioni derivate dalla storia o proponendone di nuove, in linea con le esigenze dei cittadini.

Valutato il valore storico della presenza dei filari lungo le vie cittadine e riconosciuto il loro fondamentale contributo di connessione fra spazio edificato e spazio aperto, in un atteggiamento di riaffermazione dello spazio pubblico come luogo condensatore delle relazioni sociali, si comprende come la città moderna debba non solo misurarsi con l'eredità storica, ma scoprire gli elementi che possano garantirle un'immagine unitaria. Il disegno dello spazio aperto e in particolare quello della strada sistemata con filari alberati, costituisce un valido contributo alla ricerca di una nuova estetica urbana.

La topografia milanese del XII secolo è molto interessante, perchè illustra la presenza di numerosi filari e alberature utilizzati in posizioni e con funzioni diverse. Le alberature infatti accompagnano le strade in uscita dalle porte cittadine fino ai piccoli insediamenti presenti nella campagna circostante. In alcuni casi ornano i tracciati viari che collegano le porte delle mura esterne con quelle interne, costituendo dei veri e propri viali alberati di accesso alla città. Sempre nell'area compresa tra le due fortificazioni, le alberature sono presenti anche all'interno di orti e giardini affiancati alle proprietà private. Sul territorio esterno invece, i filari segnano i perimetri dei possedimenti e le strade vicinali. Alle piantagioni vengono quindi attribuite le funzioni di collegamento strutturale fra il nucleo urbano, la sua prima periferia e gli edifici emergenti del territorio circostante, come ornamento dei viali di accesso alle porte principali. Il loro disegno risulta capace di evidenziare i percorsi e i limiti di proprietà. Il verde all'interno del nucleo urbano si identifica primariamente con la struttura dell'hortus conclusus affiancato alle abitazioni e delimitato da recinzioni.

Gli alberi disposti in filare sono elemento fondamentale nel giardino del Rinascimento e le loro funzioni principali sono la decorazione (molto spesso sono potati geometricamente) e la definizione dei percorsi.

Nel XVI secolo, dopo la costruzione della nuova cinta dei bastioni, la prima fascia di espansione urbana, compresa tra i navigli e le mura, presenta quasi sempre l'abbinamento casa-giardino, casa-orto.

Le alberature non sono però presenti lungo le strade.

Nel XVII secolo incominciano a diffondersi le prime immagini dei giardini formali alla francese che presentano filari alberati a sottolineare i percorsi, il perimetro delle aiuole e dei parterres.

Nel 1769 l'arrivo a Milano di Giuseppe Piermarini, allievo di Luigi Vanvitelli, provoca una svolta nella concezione delle strutture pubbliche urbane, soprattutto per quanto riguarda l'uso dei soggetti arborei: il Piermarini viene

incaricato della progettazione del Parco Reale e degli spazi circostanti. Più che del progetto di un giardino e di una residenza reale si può parlare dell'analisi e della riprogettazione di un brano di città ancora completamente occupato da orti e giardini. Il verde e soprattutto le alberature, elementi cardine della composizione, non vogliono essere semplice fenomeno decorativo, ma intendono piuttosto definire e caratterizzare i percorsi principali, ritenuti dal progettista essenziali per collegare il progetto al paesaggio urbano circostante. Ma questo innovativo progetto non venne mai portato a termine. Il carattere innovativo delle motivazioni progettuali del Piermarini, viene notato dall'Arciduca Ferdinando I che, sulla scia di queste prime teorizzazioni, decide di affidare a lui la realizzazione dei primi Giardini Pubblici di Milano. Il progettista propone un vero e proprio sistema di percorsi nel verde, dove le alberature accompagnano le diverse funzioni: percorso carrabile e percorso pedonale. Con il suo progetto egli propone un nuovo codice di comportamento: la sosta delle carrozze e il proseguimento a piedi in un nuovo percorso verde. Gli alberi messi a dimora nei viali del parco urbano sono tigli, olmi e spini bianchi.

Nel 1787 vengono costruiti il cancello di separazione tra i Giardini e i Boschetti e la gradinata di collegamento tra i Giardini e i Bastioni. Due anni dopo viene completato il progetto di rettifica e ampliamento del passeggio sui Bastioni di Porta Orientale con la sistemazione delle alberature lungo la parte iniziale del Corso e lungo la strada a valle dei Bastioni e tangente il Lazzaretto.

Un altro progetto dell'epoca riguardante la città, è quello del Canonica, realizzato tra il 1803 e il 1807 per il Foro Bonaparte, in cui egli dispone filari ad alto fusto a definire percorsi nel verde. Aiuole geometriche circondate da un sistema di alberature a quattro filari definiscono il volto del Foro, che verso Sud-Ovest si congiunge con la Piazza d'Armi terminando a ridosso delle mura, verso Nord passa tangente all'Arena e si raccorda con il passeggio alberato dei Bastioni. Anche la Piazza d'Armi viene circondata completamente da quattro filari



alberati che definiscono un piacevole viale frequentato per il passeggio il quale, in corrispondenza della Porta Sempione, è interrotto da un grandioso asse che si proietta verso Parigi, l'asse del Sempione, sempre sistemato con un doppio filare.

Questa nuova struttura verde, i Giardini del Foro e i viali alberati della Piazza d'Armi, sono direttamente collegati ai Giardini Pubblici dal passeggio dei Bastioni, lungo più di tre chilometri.

L'area compresa tra i Navigli e le mura resta ancora prevalentemente occupata da giardini e orti; le alberature caratterizzano solo brevi tratti del percorso interno, mentre all'esterno dei Bastioni un doppio filare corre a partire da Porta Ticinese fino al Lazzaretto, dove sfocia nel viale alberato per Bergamo e nella Piazza d'Armi. L'imponente sistema verde qui descritto viene sostanzialmente distrutto dal progetto dell'Ingegnere Villoresi nel 1825.

Alla fine del XIX secolo la città si trova ad affrontare il problema dell'estensione del perimetro urbano, si decide quindi di redigere un piano regolatore per l'intera città. Il piano regolatore del 1889, redatto da Cesare Beruto, lottizzava il glacis inedito (trasformato in una sequenza di boulevards), immediatamente esterno alle mura spagnole. Questa sequenza continua di boulevards larghi 40 metri, scanditi da rondò, che ne segnano il limite verso la campagna ricostituendo la città come un oggetto con una forma complessiva quasi unitaria, era in qualche misura un fatto locale, ereditato dalla tradizionale concezione di Milano come città circolare, la cui bellezza consisteva proprio nell'essere un cerchio perfetto. I quartieri residenziali tra le due cerchie (Navigli e Bastioni) sono poi, in linea di massima, tematizzati da una terza cerchia di boulevards intermedi, larghi 30 metri, attraversati da una serie di passeggiate alberate quasi tutte orientate dall'interno verso l'esterno. Le cerchie infine sono connesse da strade diagonali talvolta disposte a tridente.

Il piano regolatore del 1912 innesta sul piano del 1889 un modello diverso, perché mette in campo una successiva sequenza di viali

esterni non tanto per segnare un nuovo limite della città quanto per dare a tutto il suo quadrante orientale un'organizzazione formale e un senso compiuto. L'intero disegno, di una semplicità concettuale sconcertante, è fondato su una clamorosa croce di strade, costituita da una passeggiata alberata dai bastioni verso l'esterno (da Ovest a Est).

All'inizio del XX secolo l'influenza del movimento inglese della Garden City si fa sentire anche a Milano, dove nascono alcune proposte per nuovi insediamenti all'esterno dell'area urbana e immersi nel verde (Quartiere Milanino a Cusago e il nuovo quartiere di villini ad Affori).

Gli anni Venti sono caratterizzati dalle proposte a titolo provocatorio del Movimento Futurista, che nel progetto per la ricostruzione futurista dell'universo trasforma i fiori in legno (Giacomo Balla) e gli alberi in cemento armato (Jan e Nöe Martel).

L'ingegnere Cesare Albertini propone nel 1933 un nuovo Piano Regolatore. Egli dichiara che il problema delle aree verdi e delle alberature è strettamente connesso a quello finanziario, poiché la possibilità di realizzare il verde pubblico nel centro è limitata dalla carenza di aree libere e naturalmente dai costi: il verde può essere previsto solo esternamente all'abitato. L'Albertini non condivide l'uso dei filari alberati lungo le strade urbane, se non nei casi di sezioni stradali molto ampie, e non concepisce le alberature come strutture determinanti nella formazione del paesaggio urbano.

Per quanto riguarda il nuovo Piano Regolatore (1953), emerge soprattutto la preoccupazione di realizzare dei grandi parchi esterni (Parco Forlanini, delle Basiliche, di Trenno e l'ampliamento del Parco Lambro). Spostando tutta l'attenzione alle aree esterne di difficile accessibilità, non si coglie la concreta opportunità di sfruttare le aree lasciate libere dai bombardamenti convertendole in nuovi spazi verdi di quartiere.

Così nella zona centrale, un tempo delimitata dalla cerchia dei bastioni, il verde pubblico coincide con le aiuole spartitraffico dei viali. Non esiste un piano di ripristino per le alberature abbattute, così le sostituzioni avvengono



casualmente o non avvengono del tutto.

Un nuovo Piano Regolatore, approvato nel 1979, riconosce la situazione di grave carenza del verde pubblico, ma ripropone, per raggiungere lo standard di 10mq di verde/abitante, sempre lo stesso tipo di interventi: la realizzazione di una cintura verde, subito a ridosso della zona urbanizzata, attraverso l'estensione dei parchi esistenti. Si conferma quindi la politica del verde esterno all'abitato senza intervenire nelle zone centrali.

Il volto della Milano anni Ottanta è quello di una città disordinata, che presenta per la maggior parte un paesaggio depredata e decadente. Tutto questo è chiaramente leggibile nella completa disattenzione al decoro urbano, alla cura dei particolari e allo studio di un arredo funzionale di alto valore estetico.

A Milano non è mai stato realizzato un vero e proprio censimento del patrimonio arboreo e quindi la stima risulta piuttosto approssimativa.

Negli anni Novanta si stima che su un totale di 150.000 alberi su tutto il territorio comunale circa 30.000-40.000 soggetti siano da attribuire alle alberature dei viali e delle strade urbane.

## 06 Casi Studio: Confronto tra Milano e altri viali europei

### Vienna: RINGSTRASSE

Alla vigilia di Natale del 1857, l'Imperatore Francesco Giuseppe emanò il famoso proclama con cui ordinava la demolizione delle fortificazioni che circondavano la vecchia città di Vienna e la loro sostituzione con un ambizioso progetto di espansione urbana. La zona delle mura e il glacis, l'area degli spalti circostanti, sarebbero stati usati per collegare l'antica città con i sobborghi cresciuti nei dintorni nei centosettant'anni precedenti, durante i quali, dopo la cacciata dei turchi nel 1863, non era stato più pericoloso risiedere fuori dalle mura.

Molto era stato fatto per trasformare la zona fortificata in un piacevole parco, in seguito alla decisione di Giuseppe II, nell'anno 1780, di co-

prire il glacis con prati, di piantare alberi di tiglio e di disporre panchine lungo i sentieri. Tutti questi interventi preliminari vennero raccolti in un disegno completo e strutturato il primo settembre 1859, quando l'imperatore approvò un progetto che prevedeva la costruzione di due arterie principali, la Ringstrasse propriamente detta e la parallela Lastenstrasse, destinata a un traffico altrettanto necessario, ma meno nobile. Ciò non giovò più di tanto all'intenso traffico tra la città e la periferia; sebbene la Ringstrasse non fosse più una barriera, come le mura che rimpiazzava, era ed è ancora oggi l'espressione sia pratica sia psicologica della distinzione tra stadt e vorstadt (città e sobborghi). Nonostante le descrizioni contemporanee parlassero delle mura e del glacis come di una cintura che soffocava la città, questi elementi non avevano interferito in modo eccessivo nella crescita di Vienna, almeno sotto il profilo meramente funzionale. La zona della periferia esterna rimaneva ancora per lo più occupata da orti, vigneti e villaggi.

Quel che mancava a Vienna nel 1857 non era certo lo spazio per garantire lo svolgimento delle funzioni primarie e pratiche della città, ma lo spazio per la pompa magna e lo spettacolo della sua corte, per i rituali di divertimento dei ceti più abbienti. Il teatro dell'Opera progettato da Siccardsburg e Van der Nüll, ad esempio, fu il primo degli edifici pubblici di rilievo edificati sulla Ringstrasse e trovò posto in un punto strategico: là dove la Kärntnerstrasse, la via più animata e alla moda della città interna, si tuffava nella zona di espansione cittadina. Il teatro dell'Opera fu solo la prima di una successione continua di sedi istituzionali, spazi aperti e residenze destinati a costituire un ambiente completo per coloro che conducevano un'esistenza aristocratica.

La giustapposizione delle istituzioni culturali ed educative alle abitazioni dell'alta borghesia trovò un parallelo contemporaneo a South Kensington, ma mentre la zona londinese era allora considerata una zona periferica, la Ringstrasse era immediatamente contigua al centro della ricchezza, del potere e del prestigio. Si può affermare che nessun'altra capi-



tale possedette qualche cosa di simile nè alla Ringstrasse nè alla città interna di Vienna. A Parigi nulla, nè prima nè dopo le trasformazioni operate dal barone Haussmann, si avvicinò nemmeno minimamente al grado di concentrazione raggiunto dalla Ringstrasse. Essa, lungi dal disperdere le attrattive della città interna, le consentì di espandersi quel tanto sufficiente alla sue massime istituzioni per occupare siti importanti lungo i suoi confini. Le case ad appartamenti nelle vicinanze furono disposte in modo da poter ottenere il massimo numero di stanze con vista diretta sulla strada, in modo che la residenza in quella zona fosse “rappresentativa” di arte e cultura, di amministrazione e finanza e di tutte le altre attività che ebbero dignità monumentale lungo la grandiosa strada. La Ringstrasse offriva ciò che nessun luogo periferico poteva offrire: la vistosità.

(fig.8)

Bernardo

Bellotto

(1721-1780),

*Veduta di Vienna*

*dal Belvedere,*

1759-1760.

Olio su tela,

135 x 213 cm,

Vienna

Kunsthistorisches

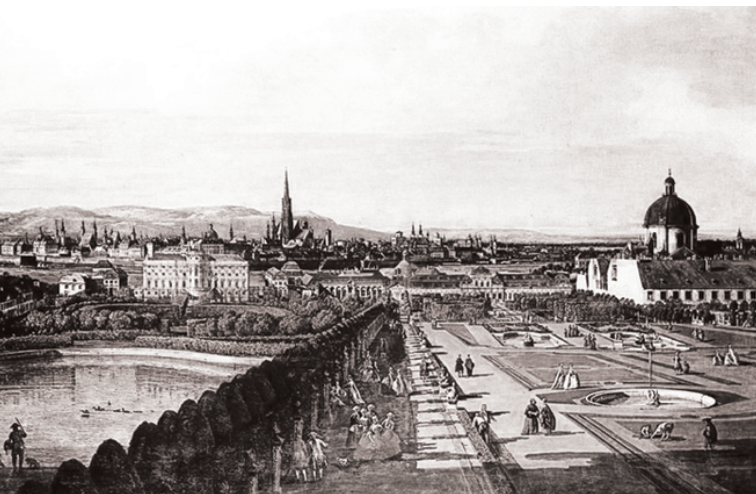
Museum.

Entro i limiti stabiliti dalla dimensione e dalla forma del terreno edificabile a loro disposizione, i costruttori furono in grado di introdurre alcune brevi prospettive assai efficaci. La vista della Votivkirche dallo Schottentor, quella del Burgtheater attraverso il Parco Rathausverso, il Municipio e, più grandiosa di tutte, quella del Burgtor verso le scuderie reali di Fischer von Erlach fiancheggiata da due musei e dominata dall'enorme statua di Maria Teresa, fanno della breve passeggiata dall'Università alla Hofburg un'esperienza di grande intensità emotiva.

L'assenza di prospettive e la dogmaticità architettonica degli edifici pubblici lungo la Ringstrasse rendono quel viale un insieme esteticamente meno intenso rispetto ai boulevards di Haussmann, dove l'occhio, attratto dal monumento che fa da sfondo alla prospettiva, non è richiamato da alcuna marcata individualità nelle strutture laterali. Eppure il fatto di non mettere in rilievo, isolandoli, singoli monumenti, mise invece in evidenza il fatto che la Ringstrasse rimaneva, nonostante le pretese dei suoi edifici, una strada lungo la quale si poteva cavalcare, passeggiare, fare acquisti, così come contemplare statue di eroi e rappresentazioni architettoniche dello spirito del commercio, della cultura, del teatro, della saggezza politica e così via.

Ammesso e non concesso che i progettisti della Ringstrasse non abbiano approfittato al massimo dello spazio lasciato libero dalle fortificazioni per isolare gli edifici pubblici e collegarli tra loro con disposizioni simmetriche e studiate prospettive, tuttavia riuscirono a permettere all'osservatore di guardarli con soddisfazione e agio, seppure solo dall'altro lato dell'ampio viale. Collocati lungo una via continua che, che cambiava direzione a intervalli regolari, offrivano al pedone un piacere estetico simile a quello che offre la vecchia città: quello della sorpresa che si prova vedendo un primo oggetto stupefacente e scoprendone subito un altro.

Il Franz-Joseph-Kai, che costeggia il lato della città interna affacciato sul canale del Danubio, fu aperto nel 1858, mentre il resto della Ringstrasse fu pronto per l'inaugurazione ufficiale il primo maggio del 1865. Nella fase iniziale, fatta eccezione per il teatro dell'Opera i primi edifici furono per lo più residenziali a blocchi architettonicamente simili tra loro che ricordavano i palazzi della città interna del XVIII secolo: il periodo più attivo per l'edilizia iniziò nel 1868 e si concluse all'improvviso con il crollo della Borsa del 1873. In quei cinque anni non meno del 40% del totale dello spazio abitabile della Ringstrasse era stato occupato. Presto ci fu una ripresa e si ricominciò a costruire: la maggior parte degli edifici pubblici, progettati



secondo una grande varietà di stili, però non furono costruiti prima del 1880. La *Votivkirche*, progettata da Heinrich von Ferstel, iniziata nel 1856 e completata nel 1879, fu il primo edificio in stile neogotico archeologicamente corretto costruito a Vienna. Unica struttura ecclesiastica in tutta la zona del Ring, sull'odierna Rooseveltplatz, è situata un po' in disparte dal viale principale che conduce verso la periferia. Adiacente ad essa ma direttamente di fronte al Franzanring (oggi Dr. Karl Lueger Ring), vi è l'università (1885), anch'essa progettata da Ferstel, in stile rinascimentale italiano. Subito dopo, uno di fronte all'altro ai lati del parco Rathaus, vi sono il Municipio in stile gotico nordico di Friedrich von Schmidt e il Hofburgtheater, progettato da Gottfried Semper e Karl von Hasenauer. Seguono il tribunale, in stile rinascimentale tedesco, progettato da A. von Wielemans (1881) e il Parlamento, dalle linee grecizzanti, opera di Teophil Hansen (1883). I musei di storia dell'arte e di storia naturale si trovano proprio dall'altro lato del Ring, in corrispondenza della nuova Hofburg, l'incompiuta estensione del palazzo imperiale. Entrambi i musei furono progettati da Semper e completati nel 1881 da Hasenauer. In origine avrebbero dovuto essere collegati al palazzo per mezzo di un'arcata trionfale eretta attraverso la Ringstrasse.

Nel 1890 l'annessione dell'anello esterno della periferia portò al riesame della politica da seguire per rendere Vienna degna della sua importanza politica, culturale ed economica.

A quell'epoca la Ringstrasse aveva quasi raggiunto il suo aspetto moderno, facendo apparire la periferia incolore, quasi tetra.

### Parigi: CHAMPS ELYSEE

A parte la distruzione della Bastiglia e la mutata destinazione di molti edifici, la Rivoluzione aveva lasciato Parigi fisicamente intatta. Anche il nucleo principale della città, densamente edificato, occupato da più di mezzo milione di abitanti, rimase integro. Con Napoleone vennero ideate molte strategie di rinnovamento, non tutte però trovarono spazio per una concreta realizzazione. A parte alcuni nuovi monumenti quali l'Arco di Trionfo e alcune nuo-

ve strade come la Rue de Rivoli, Parigi appariva per lo più simile a ciò che era stata al tempo di Luigi XIV.

Nemmeno sotto Luigi Filippo si verificarono cambiamenti fondamentali. "Le strade interne erano strette, tortuose, affollate, mal costruite e maleodoranti" scriveva un corrispondente del *Morning Post* nel 1862. Poche strade erano sufficientemente larghe da permettere a un veicolo di superarne un altro. Praticamente tutta la zona a Nord di Parigi che era delimitata dalla linea dei grands boulevards e si spingeva fin quasi al Boulevard Montparnasse, era sovrappollata.

I boulevards occupavano la linea di fortificazioni che risalivano ai tempi di Carlo V e Filippo Augusto, e che Luigi XIV aveva fatto demolire, ed erano rimasti una passeggiata semi rurale per quasi tutto il XVIII secolo. Molto prima di Haussmann, la linea dei boulevards che si estendeva dalla Place de la Bastille alla Madeleine, prefigurava nella forma e nei contenuti i piaceri che egli avrebbe riversato sul resto della città. I boulevards interni sono divenuti, "grazie all'espansione di Parigi, piacevoli passeggiate fiancheggiate da belle case, negozi, ristoranti, teatri e caffè" osservava una guida del 1828 (1).

Negli anni 1770 e 1780 erano state aperte nuove strade a Nord dei boulevards occidentali e nei pressi di Rue du Faubourg Saint-Honoré, a Nord degli Champs Elysées. Ma il grande boom si verificò dopo la Restaurazione, raggiungendo la massima espansione, come a Londra, negli anni 1820-26.

Dal punto di vista igienico-sanitario i grandi viali erano indispensabili per aerare i quartieri malsani, per distruggere gli isolati infestati da malattie e per stabilire un percorso lungo il quale potessero essere costruite le fognature principali. Dal punto di vista delle comunicazioni, il fluire del traffico parigino avrebbe potuto essere regolato solo aprendo delle strade che tagliassero il centro: poche ma molto ampie, come si finì per fare, oppure molte di più, ma di ampiezza più modesta. Dal punto di vista estetico, le linee rette, le simmetrie, la creazione di prospettive che davano su oggetti monumen-



tali e l'uniformità architettonica, sembravano evidentemente auspicabili dato il lungo legame della Francia con il Classicismo. Dal punto di vista economico, gli interessi dei proprietari terrieri come dei commercianti nei vecchi quartieri, richiedevano la costruzione di strade larghe e belle per competere con quelle dei nuovi quartieri settentrionali e occidentali.

Quale che fosse, in ultima analisi, il motivo delle opere intraprese negli anni 1850 e 1860, il loro impatto iniziale causò scandalo e disorientamento. Le due prime operazioni principali consistettero nella estensione verso Sud del Boulevard de Strasbourg, iniziato sotto la Seconda Repubblica, fino al Boulevard de Sébastopol, che a sua volta sarebbe divenuto, attraversando l'Île de la Cité, il Boulevard du Palais e, sulla riva sinistra, il Boulevard Saint-Michel; e nell'estensione verso Est della Rue de Rivoli per raggiungere la Rue Saint-Antoine.

Queste due strade, che incrociandosi in corrispondenza di Place du Chatelet avrebbero formato la grande croisée, costituirono le due grandi arterie di attraversamento da Nord a Sud e da Est a Ovest di cui da tempo si sentiva la necessità. A Est la Rue de Rivoli creata da

Napoleone I non andava più lontano del Louvre, ma nel 1885 era stata prolungata fino a Place Saint-Jean. Il Boulevard de Sébastopol fu aperto fino alla Senna il 5 aprile 1858.

Nel frattempo gli Champs Élysées venivano ridisegnati, ristrutturati e trasformati fin quasi ad assumere quello che è il loro aspetto odierno. Nel 1860 tutta la zona tra Place de la Concorde, il Rond-Point e il Cours-de-la-Reine era stata coperta da prati, gruppi di alberi, sentieri e panche; "la metamorfosi fu completa, il risultato affascinante" (2).

Il 13 agosto 1861 l'inaugurazione ufficiale del Boulevard Malesherbes, che da Place de la Madeleine conduceva a Nord-Ovest, rappresentò il più grandioso avvenimento dell'anno. Benchè realizzato sotto il Secondo Impero, il boulevard era stato progettato al tempo di Napoleone: all'altezza dell'incrocio di Rue de la Pépinière, piegava lievemente verso Ovest, permettendo così alla chiesa di Saint-Augustin di chiudere la prospettiva. Da qui procedeva in direzione del Parc Monceau e del vivace quartiere periferico che cresceva intorno ad esso.

Questo intervento fuse l'intento estetico di rendere simmetrica Place de la Madeleine con quello economico di incoraggiare lo sviluppo edilizio del diciassettesimo arrondissement fornendogli un utile, splendido collegamento con il centro alla moda. Il fatto che il boulevard Malesherbes sia tutt'ora ciò che fu sin dall'inizio, la via più elegante tanto per le abitazioni quanto per le attività commerciali, mentre le facciate del Boulevard Sébastopol sono cadute in rovina, non deve oscurare la loro identità formale e strutturale e la velocità con cui tutto fu completato meravigliò tanto i parigini quanto gli stranieri. Nonostante le predizioni di Haussmann e le speranze dei fratelli Pereire, non sarebbe stato il boulevard Malesherbes a condurre direttamente ai quartieri più alla moda di Parigi, ma gli Champs Élysées. L'arteria era importante tanto come spettacolo umano quanto per i suoi splendori di orticoltura e di architettura. Qui il beau monde veniva a pavoneggiarsi.

Gli Champs Élysées, nella nuova forma acquisita sotto il Secondo Impero, furono una

(fig.9)  
Una cartolina  
che raffigura  
l'Avenue  
des Champs  
Élysées,  
Parigi,  
Francia.





creazione spettacolare: “Lo straniero che entra a Parigi per la prima volta attraverso questo monumentale accesso è stupito da tanta magnificenza”, scriveva “L'illustration” nel 1861; “su ogni lato della strada... questa foresta di alberi venerabili... Davanti, Place de la Concorde con le sue statue, le sue fontane, i suoi cavalli di marmo e il suo obelisco di granito; sulla destra il grandioso palazzo dell'Industria; sulla sinistra chioschi, giardini favolosi, dimore incantevoli.”

Le nuove strade e i nuovi boulevards erano inoltre integrati da squares e parchi, nuovi o ristrutturati, anch'essi di modello inglese. Come le omonime londinesi, le squares erano aree recintate, separate dalle strade carraie circostanti da ringhiere di ferro, con la differenza che qui, contrariamente a quanto avveniva a Londra, erano aperte al pubblico.

(1) N. Richard, *Le véritable conducteur Parisien*, Paris, 1828, ed. facsimile, Paris, le Yeux Ouverts, 1970, pag.25

(2) “*Revue générale de l'architecture*”, 18, 1860, coll. 88-89

### Londra: REGENT STREET

L'aspetto più solenne della Londra georgiana non erano i monumenti alla vanità dei grandi e dei potenti, ma l'estensione e il decoro dei quartieri in cui alloggiavano i ceti medi e lo splendore e la varietà delle loro botteghe.

Alla pavimentazione, all'illuminazione, alla pulizia delle strade sovrintendevano una serie di enti parrocchiali e di organismi ad hoc, mentre un corpo le cui origini risalivano al Medioevo provvedeva al drenaggio delle fogne e ai servizi igienici della metropoli. In fatto di pavimentazione, illuminazione ed igiene, nonché di condizioni materiali di vita, la Londra georgiana superava di gran lunga la Parigi dell'epoca. La decisione della corona di adibire Marylebone Park a zona edificabile e di collegarla con St. James's Park per mezzo di una strada fiancheggiata da palazzi, diede inizio a un breve ed entusiasmante periodo di grandiosi progetti per trasformare l'immagine di Londra sobria e rispettabile in capitale sfarzosa.

Molto di quanto anche oggi conferisce alla città un grado di magnificenza, risale o nell'esecuzione o nella progettazione al periodo della

Reggenza e al regno di Giorgio IV.

Molto tempo prima che Napoleone III e il barone Haussmann imponessero la loro visione di ordine e splendore a Parigi, il principe reggente e John Nash avevano dato a Londra il suo unico boulevard: l'originale Regent Street. Essa era destinata a collegare due palazzi reali, la preesistente Carlton House e un nuovo padiglione di divertimento a Regent's Park, e riuniva le funzioni di una via trionfale con quelle di una strada destinata al commercio di oggetti di lusso, dove il pubblico elegante poteva dedicarsi agli acquisti e alle passeggiate sullo sfondo di una grandiosità architettonica ineguagliata, almeno a Londra, prima e dopo allora.

Nash progettò Trafalgar Square, dominata dalla National Gallery, quale parte integrante dei lavori di Regent Street. Sono suoi anche i progetti per una seconda grande arteria destinata a collegare Trafalgar Square con il nuovo British Museum, i cui lavori furono iniziati nel 1823.

Piccoli e grandi proprietari terrieri, tra i quali lord Grosvenor, successivamente primo marchese di Westminster, il vescovo di Londra e il duca di Bedford, rivaleggiavano con i Crown Commissioners of Woods and Forests nel preparare progetti di magnificenza urba-

(fig.10)  
disegno di  
T.H. Shepherd  
e incisione di  
W. Tombleson,  
*Regent  
Street*,  
Londra,  
pubblicata  
nel marzo  
1828 da  
Jones & Co.  
3, Acton  
Place,  
Kingsland  
Road,  
Londra,  
UK.



na. Numerosi imprenditori edili, tra i quali il più ambizioso e fortunato fu Thomas Cubitt, stipularono contratti relativi alla costruzione di interi quartieri spaziosi e sontuosi: la New Road e il limite orientale di Hyde Park, che fino a quel momento avevano costituito i confini settentrionali e occidentali di Londra, sarebbero stati attraversati e aggirati. La città, concepita come un insieme architettonico, costituito di progetti diversi ma coerenti, offriva una successione di felici sorprese al passante che scendeva da Pall Mall fino a Portland Place.

A differenza di Rue Rivoli, di poco precedente, i cui portici erano stati ripresi nel passaggio pedonale lungo il Quadrant, Londra non reiterava un identico modello, ma offriva un assortimento splendidamente vario di elementi dello stile classico allora di moda, per cui ogni tratto della via offriva alla vista una nuova prospettiva. Il fatto che gli elementi fossero banali e che la loro realizzazione lasciasse a desiderare non toglieva nulla alla loro solennità, in particolare per una persona abituata alla tipica via rettilinea in mattoni londinese.

A Londra c'erano già, sulle proprietà in locazione, altre vie realizzate secondo un progetto unitario, sebbene non così lunghe. In Bond Street e lungo l'arteria principale formata da Cheapside, Ludgate Hill, Fleet Street e lo Strand, c'erano anche lunghe vie dedicate al commercio al dettaglio. Le strade rispondenti ad un progetto unitario non erano strade commerciali, ma erano un assortimento di vecchie case d'abitazione ridestinate a negozi. Il risultato poteva essere pittoresco ed attraente: per il londinese alla fine del periodo georgiano, la diversa e più coerente maniera in cui la facciata dei negozi in Regent Street si sottometteva al progetto globale rappresentò una rivelazione estetica.

Regent Street servì a moltissimi scopi: offrì una buona possibilità di speculazione ai costruttori e aumentò il reddito della proprietà della Corona. Inoltre costituì un passaggio trionfale per far colpo sui reali in visita, e per i ricchi sfaccendati un palcoscenico ideale sul quale ostentare il proprio abbigliamento. Costi-

tui una nuova strada di collegamento da Nord a Sud in grado di alleviare il traffico delle vie londinesi, già notoriamente congestionate e includeva un'importante linea di scarichi sotterranei che collegava la rete periferica a Regent's Park con la preesistente arteria fognaria di St. James's Park. Diede impulso al commercio al dettaglio, creò nuove abitazioni e spazzò via i quartieri poveri e malsani.

Sotto quest'ultimo aspetto anticipò praticamente tutte le migliorie stradali del secolo successivo: "aprire" e "risanare" i quartieri congestionati e malsani, rimpiazzare le catapecchie e le abitazioni al di sotto dello standard con larghi viali, dove la brezza potesse dissipare i miasmi pestilenziali, postulati dalla teoria della diffusione per via aerea delle malattie.

Uno studio fatto dieci anni dopo il completamento di Regent Street permise di scoprire non solo che i redditi degli affitti nella via erano aumentati di tre volte, ma che era salito anche il valore delle proprietà nelle vie circostanti.

Contrariamente alle vie che le succedettero, Regent Street divenne e rimase ciò che si era auspicato: una corsia di negozi di gran classe. Nel 1838 la guida di John Tallis la descriveva come una "nobile via", "con negozi simili a palazzi, con ampie vetrine in cui sono esposti gli articoli più splendidi, quali sono quotidianamente necessari al vicino mondo della ricchezza e della moda...si dovrebbe visitarla nel pomeriggio di un giorno d'estate, quando le splendide carrozze e i pedoni elegantemente vestiti rivelano l'opulenza e il gusto della nostra metropoli". (1)

(1) H. Hobhouse, A History of Regent Street, London, Macdonald and Jane's, 1975, pag. 51 (cit. Tallis a pagina 60)





## Il Verde urbano

Storia dell'evoluzione del verde progettato, dall'approccio estetico a quello funzionale

**01** Premessa

**02** Il giardino rinascimentale  
in Italia

**03** Il giardino come  
“razionalizzazione del paesaggio”  
nella concezione dell'assolutismo  
illuminato in Francia

**04** Il disegno dello spazio aperto  
e la nuova scena urbana  
dell'Illuminismo

**05** La reazione informale  
del giardino paesaggistico  
come espressione  
del naturalismo  
romantico in Inghilterra

**06** Il sentimento sociale e  
nazionale del  
naturalismo in Germania

**07** Casi studio,  
confronto tra Milano ed  
altri viali europei  
(Ringstrasse, Champs Elysées, Regent street)

**08** Città e Natura del XX secolo in Italia

**09** Architettura e natura nell'Italia post  
unitaria: l'esperienza di Milano e  
delle città capitali  
(Torino, Firenze, Roma)

**10** Aggiornamento e continuità sotto  
il regime fascista

**11** Il verde urbano  
e la città contemporanea

**12** Il parco contemporaneo

**13** Parchi urbani nell'Italia di oggi



## 01 Premessa

La nozione di “verde urbano” e il suo porsi come termine sintetico e sostitutivo di più precise definizioni (quali parco, giardino, viale, campo sportivo, area giochi, ecc.) rientra tra le innovazioni concettuali e lessicali introdotte dalla nascita dell'urbanistica come nuova disciplina autonoma. Il manifestarsi dell'industrializzazione e dell'inurbamento di massa danno il via a un processo di riforma della città europea ed occidentale, destinata a mutare nel suo impianto nel corso dell'Ottocento e del primo Novecento.

Nell'idea del verde urbano sono presenti sottolineature diverse, condizionate anche dai contesti nazionali, ma sempre riconducibili ad intenti di ordine igienico, estetico, sociale e didattico. Il parco/giardino urbano e il viale alberato divengono così elementi strutturali della città nella fase matura dell'urbanistica ottocentesca, che li fissa quali modelli tipologici formalmente definiti per la progettazione dello spazio aperto ad una scala architettonica ed urbanistica al tempo stesso.

Dal punto di vista terminologico il verde urbano rappresenta dunque uno stadio di evoluzione che si manifesta con l'emergere di un atteggiamento sempre più funzionalista nei confronti della costruzione urbana, che corrisponde ad una perdita di identità dei modelli tipologici tradizionali fortemente legati alla visione estetica della natura. Con il verde urbano perdono cioè di specificazione spaziale i modelli del parco, del giardino e del viale alberato, mentre acquistano maggior significato le funzioni che il verde in genere è destinato ad ospitare. Come nozione nuova il verde urbano appartiene dunque a pieno titolo all'urbanistica del XX secolo e sta ad indicare una componente quantitativa della struttura urbana, nel momento in cui la città viene riconosciuta come un nuovo e complesso organismo dove la coesistenza di grandi masse di uomini e di un gran numero di attività impone la messa a punto di particolari procedure di organizzazione dello spazio e di nuovi modelli di comportamento sociale. Trova definitivo riconoscimento la

definizione di “verde urbano” quale luogo specificatamente destinato ad accogliere e organizzare le attività del tempo libero dei cittadini inurbati, nel quale convergono le attrezzature della cultura, dello sport, della ricreazione, dello svago e di quanto non ricade nella sfera del lavoro o in quella della vita privata, spesa nell'ambito delle mura domestiche.

Per l'architetto il verde è uno spazio da progettare secondo principi che con la composizione architettonica hanno in comune la ricerca della sintesi tra funzionalità ed estetica, ma differiscono rispetto alla scala del progetto e ai materiali utilizzati e ancor più per il ruolo dinamico che vi svolge un fattore assai meno presente nell'esperienza edilizia: il tempo.

Nella concezione sviluppatasi dalla disciplina urbanistica è centrale l'idea della città come principale motore delle trasformazioni economiche e sociali dell'epoca moderna, una città che al suo interno ingloba anche la “natura”, ritenendola una componente necessaria al buon funzionamento dell'organismo urbano e un'attrezzatura indispensabile alla vita degli abitanti. Questo almeno fino a quando la mobilità dei cittadini risulta fissata entro i vincoli posti dal trasporto pubblico, perchè l'avvento della motorizzazione privata e individuale induce un cambiamento radicale nella concezione della città che si riflette in modo diretto sull'idea di verde urbano e sulle sue tipologie. Nel momento in cui la velocità induce sostanziali mutamenti nei concetti di spazio e tempo, pare dunque necessario dare una risposta all'istanza di nuove forme di costruzione del paesaggio-ambiente urbano.

Da un punto di vista culturale si può accettare che la nostra epoca sia caratterizzata dal predominio della macchina, della tecnologia e delle trasformazioni indotte sull'ambiente ad un ritmo assai più rapido della nostra capacità di comprenderle. Pertanto l'immagine della natura non è più univoca, nè unica, sono tante immagini: quelle ereditate dalla storia del parco urbano e quelle consentite dalla facilità degli spostamenti nello spazio e dalla conseguente molteplicità delle possibili esperienze percettive e culturali.



Nel paesaggio-ambiente della città contemporanea il giardino storico, il parco ottocentesco, il terreno sportivo, la cintura verde peri-urbana, convivono con il giardino familiare, con il verde sociale autogestito, con i relitti agricoli delle aree di frangia urbana e con le fasce del verde fluviale. Dentro questo scenario composito possono allora coesistere anche sensibilità e soggettività diverse, che esprimono la molteplicità delle esperienze sociali e delle esigenze culturali proprie della condizione urbana contemporanea.

## 02 Il giardino rinascimentale in Italia

Le forme del mondo vegetale, oltre a rappresentare i modelli ispiratori più ricorrenti dell'architettura e delle arti figurative in genere, risultano il più frequente contorno delle strutture e dei luoghi della vita civile, come le mura, il tempio, la casa, il chiostro, la tomba, ecc.. Questo vale a partire dalle antiche civiltà orientali e così risalendo fino al Medioevo, che di tutte le raffigurazioni in precedenza elaborate tende a trattenere gli elementi più puri, presentandoli idealmente racchiusi entro uno spazio di forma ugualmente elementare come il quadrato, direttamente allusivo dell'equilibrio

brata intimità del mondo conventuale. In questa riduzione concettuale e figurativa possono dunque ritenersi sedimentati i principi più consolidati di tutta la precedente esperienza storica del giardino e, al tempo stesso, vi è racchiuso l'embrione dei suoi sviluppi successivi.

Progressivamente viene a decadere l'impostazione gotica dello spazio verde dell'uomo racchiuso all'interno dei chiostri monastici o nei giardini dei palazzi nobiliari di città, rigorosamente protetti e cintati, interclusi alla vista e all'accesso degli esterni. Protagonista di questo cambiamento è soprattutto la nuova tipologia di insediamento urbano, che ha nella "villa" fuori le mura la sua espressione architettonica e nel "giardino" la sua ideale prosecuzione verso un territorio non più percepito come "silva oscura".

Nei trattati quattrocenteschi dell'Alberti compare già traccia di questo modo nuovo e continuo di intendere lo spazio architettonico ed urbano, anche se il momento più consapevole e maturo del rinnovamento è decisamente patrimonio del XVI secolo. Dalle prime esperienze del Quattrocento (come in Palazzo Rucellai a Firenze) si possono ricavare alcuni dei fondamenti tematici del nuovo ordine compositivo. Innanzitutto il tentativo di collegare casa e giardino, creando una connessione tra la massa muraria e quella vegetale; in secondo luogo, la ricerca di un'organizzazione prospettica dell'impianto così da dominare l'intero spazio del giardino a partire dal suo punto focale (l'edificio) e ponendo questo in linea di continuità con l'esterno e con il paesaggio rurale o urbano che sia. Il giardino diviene quindi il luogo per eccellenza dell'illusione e dell'artificio, con l'inserimento di false prospettive, di finte grotte, di labirinti, montagnole, laghetti, isolotti, giardini segreti; e del divertimento, con giochi d'acqua, teatri verdi, riverberi acustici, ecc.

Il primo a cimentarsi con la nuova tecnica può essere considerato il Bramante.

Il gusto del giardinaggio evolve, selezionando piante, fiori ed arbusti in funzione della loro adattabilità estetica alle regole compositive, all'effetto cromatico e al significato simbolico.

(fig.1)

P.Chevalier  
Firenze vista  
dal giardino di  
Boboli,  
incisione.



### 03 Il giardino come “razionalizzazione del paesaggio” nella concezione dell’assolutismo illuminato in Francia

In Francia il ruolo di protagonista spetta al castello medievale, la cui funzione di roccaforte difensiva viene meno senza che si esaurisca il suo ruolo di detentore del potere politico ed economico sul territorio circostante. E’ a partire da questa evoluzione che si sviluppano le radici di un’ esperienza destinata ad affermarsi completamente solo nel XVII secolo. Tuttavia l’elemento più caratteristico del giardino alla francese, il parterre, è già presente in modo evidente. Compare poi l’acqua, altra decisiva protagonista del giardino francese, non come arricchimento artificioso e dinamico affidato all’invenzione del progettista, ma come superficie anch’essa vasta e, soprattutto, allungata, immobile e riflettente, accostata ai grandi parterre erbosi e fioriti.

Il fossato che circonda il castello diviene un nastro canalizio continuo che corre lungo i lati del giardino e quest’ultimo non comprende solo fiori, siepi e arbusti ma anche vigne e alberi da frutta.

La regola compositiva dominante i nuovi impianti planimetrici è il processo di partizione del quadrato di base in quattro parti, ottenuto tramite tracciati rettilinei percorribili che consentono un trattamento modulare e ripetibile a partire dall’asse prospettico centrale, mentre lungo i margini dell’impianto si collocano, a fare da sfondo, le folte cortine degli alberi ornamentali d’alto fusto.

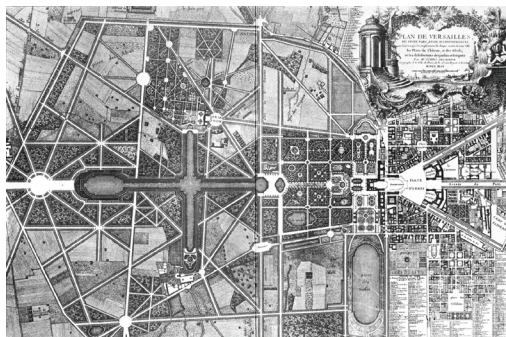
Attorno alla metà del Seicento Parigi si arricchisce di un singolare e precoce esempio di giardino urbano aperto al pubblico. Nel 1664 Le Notre effettua la trasformazione delle Tuileries, applicando a un luogo pubblico di città tutti gli espedienti progettuali ed artistici riservati alla dimore auliche extraurbane. E’ una chiara anticipazione delle possibilità espressive del verde pubblico alla scala del paesaggio urbano. Nei primi decenni del Seicento prende così forma il “Movimento per l’arte dei giardi-

ni”, ad opera di tre personaggi di spicco, creatori di giardini e letterati al tempo stesso: si tratta di Olivier de Serres, Claude Mollet e Jacques Boyceau, che operano rilevanti tentativi di sintesi teorica e di fondazione disciplinare di una materia ritenuta massima espressione culturale dell’epoca.

La concezione agronomica e botanica prende dunque il sopravvento su quella puramente architettonica, tipicamente italica, ed il giardino appare principalmente il risultato della trasformazione funzionale del terreno, piuttosto che di una sua configurazione attraverso opere murarie destinate a imprigionare e comprimere le parti vegetali. Di qui deriva la minor durevolezza delle realizzazioni francesi, destinate a richiedere un enorme e continuo lavoro di manutenzione e impossibilitate, per questo motivo, a conservare nei secoli il loro aspetto originario.

Fissata la regola della proporzione, si introduce il principio della varietà, per stimolare l’interesse dell’osservatore, a condizione però che tutto rientri negli schemi rigorosi della simmetria e dell’ordine gerarchico che traducono in termini estetici i principi etici e politici dell’assolutismo monarchico francese. Con queste regole vengono costruiti nel 1652 i giardini del Luxembourg a Parigi.

Questo sviluppo straordinario non può essere compreso senza pensare allo splendore della corte di Luigi XIV e alla lunga stagione del suo cinquantennale potere (1661-1715), durante la quale emerge e domina la figura di André Le Notre, architetto e giardiniere della Reggia di Versailles, che per tutta la metà del XVII se-



(fig.2)  
Abbé  
Delagrive  
(1689-1757),  
*Planimetria  
di Versailles,*  
1746.

colo interpretò e tradusse in opere i fasti della dinastia più potente dell'Europa dell'epoca. A Versailles il giardino è un grande spazio concepito per essere usato da un gran numero di persone, anzi è per eccellenza uno spazio di massa, destinato ai divertimenti. La funzione non è solo estetica, ma anche ludica, sia pur secondo canoni sofisticati e colti; esso viene dunque fruito attraverso un uso "sociale" pur se di una società non egualitaria. Di qui la dozzina di effetti, giochi, artifici e animazioni che vengono introdotti in continuazione.

#### **04 Il disegno dello spazio aperto e la nuova scena urbana dell'Illuminismo**

L'approccio alla città, come ad una formazione spaziale retta dai principi di un astratto ordinamento estetico, cede il passo ad una visione pratica e concreta che alla città associa delle nozioni di "utilità diretta" e pretende di ricavarne vantaggi e benefici immediati in funzione della vita quotidiana. C'è in questo una netta evoluzione del gusto per la vita urbana, la cui espressione più evidente si ritrova anzitutto nell'interesse per lo spazio pubblico quale luogo dove si esplicano le attività della vita collettiva: la funzione della strada non è più percepita come quella di un casuale e disordinato elemento connettivo, malamente infiltrato nell'agglomerato delle abitazioni e delle botteghe. Esiste l'esigenza di un nuovo equipaggiamento urbano, fatto di infrastrutture e di spazi di relazione, che coincide con la rivendicazione di un miglioramento quantitativo e qualitativo dell'intero tessuto della città.

E' lungo questo itinerario di riforma che il problema della natura si presenta come un elemento proprio del nuovo ordine pratico ed estetico. E' in questo clima che l'albero fa la sua comparsa come elemento di arredo della città: la pratica della passeggiata urbana rappresenta una manifestazione del gusto legata al tempo libero sociale; il viale alberato ed il giardino urbano rappresentano il ribaltamento sullo spazio pubblico di una funzione in precedenza svolta dal giardino privato. La diffu-

sione dei viali alberati a più filari è una sintesi tra l'idea di utilità (la nuova strada) e quella di piacere (l'allusione al giardino).

Esistono alcune costanti nelle operazioni intraprese: si tratta quasi sempre di iniziative pubbliche che operano sul sedime dei vecchi bastioni trasformati in boulevards alberati, oppure sulle aree libere a margine del tessuto urbano, che connettono la città alla campagna e in cui si tenta di creare nuovi accessi in prossimità delle porte, con il tracciamento di viali rettilinei extraurbani oppure, ancora, dei terreni fieristici che per la prima volta vengono attrezzati in permanenza. Appare particolarmente esplicito quello che è il principio generale di un'epoca: città e natura appartengono entrambe ad un medesimo sistema spaziale, il quale però va sottoposto al procedimento ordinatore della geometria.

Il principale laboratorio delle nuove idee positive è rappresentato soprattutto dal pensiero degli enciclopedisti francesi, che propongono l'instaurazione di un nuovo ordine come premessa per una ulteriore evoluzione civile che, a partire dall'intuizione di uno stretto legame tra l'organizzazione spaziale e quella sociale, prefigurerà lo sviluppo di modelli razionali di democrazia ed uguaglianza.

L'Abbé Laugier, autore dell' *Essai sur l'architecture* nel 1753, è affascinato dalla costruzione dello spazio più che dal tema della natura: egli immagina ampie strade sgombre e rettilinee, vaste piazze in corrispondenza degli incroci, edifici nuovi e regolari. I viali alberati sono dunque la trama vitale dello spazio urbano; non si tratta propriamente di una sensibilità naturalistica nei confronti dell'albero, ma di una sua utilizzazione in senso spaziale e paesistico evidentemente mutuata dalle immagini vive di Versailles.

L'utopia urbana di Laugier si muove nell'ambito di un'estetica della sensazione, che non riconosce affatto il gusto per il pittoresco e reca, al proprio interno, gli elementi di una sensibilità paesistica pur se concepita tramite un patrimonio figurativo ancora rigorosamente ancorato alle forme classiche. E' in questo quadro di rinnovata fiducia nell'azione tecnica



che Parigi verrà dotata, nel 1783, del primo regolamento edilizio destinato a fissare con parametri geometrici i rapporti tra la larghezza delle strade, l'altezza degli edifici e il posizionamento degli alberi.

Tra il naturalismo emergente dall'Illuminismo degli enciclopedisti francesi e l'affermarsi della visione romantica in Inghilterra esiste una contiguità che non è solo cronologica, ma riguarda le fonti stesse dell'ispirazione, pur se collocate in contesti sociali, politici e culturali differenti, da cui scaturiranno prodotti necessariamente diversi.

Il comune movente della difesa dell'individuo e la ricerca della sua emancipazione nei confronti delle costrizioni sociali e urbane, che sta alla base del gusto per il paesaggio aperto, inteso come allegoria della libertà individuale e del ritorno dell'uomo alla natura, trova facile udienza e praticabilità sia presso i gruppi dei vecchi aristocratici, sia dei nuovi borghesi.

## 05 La reazione informale del giardino paesaggistico come espressione del naturalismo romantico in Inghilterra

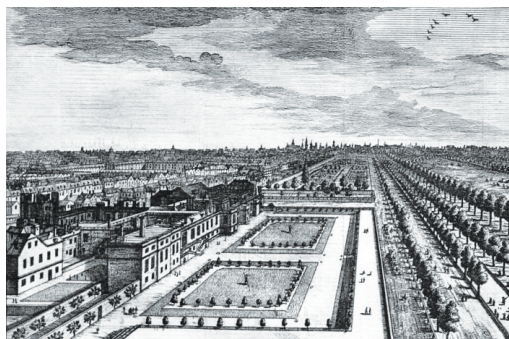
In Inghilterra il clima sociale e politico appare instabile e poco propizio alla celebrazione dei fasti nobiliari. Giardini certamente vi furono durante i Cinquecento, ma non di grande dimensione né di grande interesse. Più singolare semmai l'esistenza di vasti spazi alberati extraurbani, spesso arricchiti da canali e corsi d'acqua, posti all'interno di recinzioni murarie e certamente assai più simili al paesaggio forestale che non ai modelli geometrici e razionali del continente.

Sul finire del XVI secolo, all'epoca dei navigatori, il giardino si arricchisce di nuove piante esotiche importate: si sviluppa cioè quel fenomeno tipicamente nordico di giardinaggio di prevalente interesse botanico, legato alle vicende mercantili della marineria. Tra il Cinquecento e il Seicento si annoverano comunque alcuni esempi notevoli, il più noto dei quali è Wilton House (1615) nello Wiltshire.

Quando, dopo alcuni decenni, l'esperienza riprenderà, sarà il giardino francese a dominare la scena, fino ai primi decenni del XVIII secolo, per poi essere soppiantata dal nuovo e originale sviluppo paesaggistico inglese. Nella crescita sostanzialmente irrazionale ed informale della città cominciano ad apparire degli appezzamenti di terreno ineditati, circondati da strade e solitamente recintati, attorno ai quali usavano disporsi le abitazioni dei ceti benestanti che fruivano della vista del verde e dell'accesso esclusivo ed esso, a scopo di piacere e di ricreazione.

Gli squares londinesi sono una novità nel panorama delle esperienze urbanistiche europee del XVII secolo per almeno tre ragioni. La prima è legata al fatto che il loro impianto rifugge alla regola barocca della veduta assiale; la seconda è che la sistemazione del verde rifiuta solitamente le regole simmetriche del giardino classico europeo, perseguendo l'idea di un'immagine naturalistica irregolare; la terza consiste nel rapporto diretto ed esclusivo con l'edilizia residenziale circostante, propria di uno spazio privato piuttosto che di un luogo pubblico, come nelle prime piazze francesi del Seicento. Gli squares rivelano nei confronti della natura l'esistenza di una sensibilità spontanea non sottoposta ad un codice antropomorfo di regolamentazione estetica.

Nel corso del Seicento viene aperto al pubblico passeggio il Parco Reale di St. James: la familiarità con la natura è, in altre parole, frutto di un retaggio radicato e, al tempo stesso, le sistemazioni di quei primi esempi di spazi verdi urbani rivelano l'esistenza di un atteggiamento



(fig.3)  
veduta di  
St. James'  
Palace e i suoi  
giardini,  
tratta da  
James  
Beverell,  
"Les Delices  
de la Grande  
Bretagne"  
pubblicata da  
Pieter  
van der Aa,  
Leiden,  
Olanda.

giamento culturale influenzato dal rapporto con l'esperienza del giardino olandese, assai più libero negli schemi compositivi rispetto ai modelli formali italiani e francesi.

Una delle note dominanti dello sviluppo urbanistico inglese sarà l'attenzione per l'urban landscape, per la progettazione urbanistico-edilizia concepita come realizzazione di un paesaggio urbano a tre dimensioni, che non separa il singolo manufatto edilizio dal contesto.

L'attenzione per il significato del paesaggio e dell'ambiente è però una vicenda più complessa nell'Inghilterra del Settecento. Questo sviluppo, che coinvolge poeti, pittori, critici, letterati, filosofi e architetti, rielabora e rivede alla radice le idee che avevano presieduto alle esperienze del Rinascimento e del Barocco europeo, postulando una diversa visione della natura e del rapporto dell'uomo con essa, che la pone al centro dell'attenzione, nel tentativo di comprenderne l'intima bellezza e perfezione, cercando di aderirvi nel rispetto delle sue leggi.

Lancelot Brown (1716-1783), architetto e paesaggista, dimostra di saper intervenire trasformando rapidamente in parco gli appezzamenti di terreno che circondavano le residenze dei suoi committenti aristocratici. La tecnica che lo contraddistingue è di isolare l'edificio in una vasta distesa di prato sul quale colloca alberi di grandi dimensioni, isolati o a macchia, disponendoli con grande sensibilità pittorica e prospettica; il terreno è lievemente ondulato, le linee sono morbide e l'acqua compare come componente essenziale, attraverso serpentine e laghi dal contorno irregolare. Il tutto è racchiuso, lungo i confini, da una fitta cortina di alberi disposti con verosimile na-

turalità. L'albero isolato assume invece una propria fisionomia autonoma, divenendo il vero protagonista del parco.

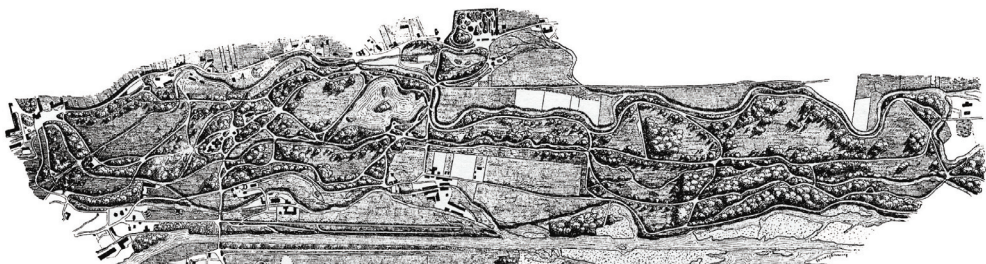
Così facendo, i confini tra il giardino di piacere ed il paesaggio aperto e naturale finiscono per scomparire in un ambiente unico e continuo: il retaggio rinascimentale e barocco europeo è dunque superato per sempre dal nuovo linguaggio naturalistico.

## 06 Il sentimento sociale e nazionale del naturalismo in Germania

Entro i tessuti compatti delle città tedesche del Settecento pochi e rari erano gli spazi verdi (come il Tiergarten a Berlino) e ancor più rare le esperienze innovative sul piano della riorganizzazione estetica e formale dei giardini e dei parchi. Nel 1768, grazie all'iniziativa illuminata del Principe Anhalt-Dessau, sorge il primo parco di tipo "naturalistico" in Germania: seguendo il principio della continuità tra l'interno e l'esterno, tra il parco e il paesaggio circostante, a Wörlitz, nei pressi di Dessau, viene rimodellato l'impianto del giardino esistente fino ad interessare l'intero territorio circostante con dissodamenti delle aree incolte, opere di difesa idraulica e vasti rimboschimenti. Il parco di Wörlitz è il primo grande esempio di stile naturale in Germania, destinato a suscitare l'ammirazione e l'entusiasmo dello stesso Goethe.

Ma la prima vera esperienza urbana è quella dell'Englischer Garten a Monaco, un vasto parco di nuovo impianto posto alla periferia della città. Di fatto si tratta dell'applicazione del concetto di "Giardino del popolo" teorizzato da Hirschfield. Commissionato da Carlo

(fig.4)  
Benjamin  
Thompson,  
*Englischer  
Garten*,  
1789,  
Monaco,  
Germania.



Teodoro nel 1789, il parco è inizialmente progettato da B. Thompson, ma poi viene rivisto e realizzato da L. Von Skell (1750-1823), architetto e paesaggista formatosi alla scuola inglese. L'Englischer Garten rappresenta un esempio stimolante di ambiente pensato per favorire l'incontro sociale tra classi diverse e per avviare i lavoratori alle pratiche dell'igiene fisica. Da un punto di vista spaziale il parco ricuce lo spazio tra la città esistente, il fiume che la attraversa e la campagna circostante, utilizzando, anche in questo caso, moduli formali esplicitamente mutuati dalla tradizione inglese. È il primo tentativo di parco in stile paesaggistico concepito e realizzato per essere fruito dal grande pubblico urbano.

Per il momento in cui viene proposto, nel penultimo decennio del XVIII secolo, il Volksgarten è una assoluta anticipazione del significato igienico, sociale e culturale del verde urbano in un momento storico in cui la Germania, e con essa tutta l'Europa, è ancora ben lungi dall'aver sperimentato i problemi della crescita urbana ottocentesca e gli effetti del sovraffollamento abitativo.

Con Hirschfield ci si trova dunque per la prima volta di fronte ad un punto di rottura del puro atteggiamento estetizzante e aristocratico nei confronti del giardinaggio: le regole compositive non assumono come unico referente la selezionata clientela dei ricchi possidenti, ma l'uomo comune, con i suoi bisogni di igiene e salubrità, immerso nel mondo della natura, dal quale deve trarre benefici fisici ed estetici al tempo stesso. Egli giunge ad anticipare con notevole preveggenza l'idea di un "verde sociale", una tematica destinata ad esplodere con la Rivoluzione Industriale, spingendosi poi sino a descrivere la necessità funzionale di separare il traffico della città per ragioni di sicurezza: da un lato quello delle carrozze trainate da cavalli, dall'altro quello pedonale.

Procedendo sul filone igienico-sanitario del verde, Hirschfield innesta anche la tematica terapeutica dei parchi termali, centri specializzati per la cura delle malattie: è questa la premessa storica di una tipologia insediativa destinata a svilupparsi, nel corso dell'Ottocen-

to, una nuova modalità d'uso del tempo libero, che coniuga l'aspetto terapeutico e la cura con quello prettamente edonistico della bellezza della località dove sorgono i centri termali.

Alla grande cura dei progettisti inglesi fa riscontro dunque una bassa attenzione alle esigenze dei fruitori, essendo i loro parchi in gran parte sprovvisti di quelle attenzioni progettuali che derivano da una sensibilità per i bisogni dei visitatori. Al contrario il giardino del popolo deve essere liberamente accessibile e concepito per poter essere percorso da una moltitudine di persone portatrici di esigenze individuali di riposo, di ricreazione, di incontro, oltre che di piacere estetico. Questa sostanziale differenza di impostazione è destinata a durare a lungo nel tempo e a segnare il peculiare indirizzo del paesaggismo naturalistico germanico negli ultimi decenni dell'Ottocento e, soprattutto nel corso del primo Novecento, in concomitanza con il tardivo manifestarsi dell'urbanesimo industriale.

## **07 L'evoluzione del concetto di verde pubblico**

Il passaggio dal XVIII al XIX secolo è segnato da un crescente addensarsi di problemi e di tensioni sulla scena della città che appare come il luogo in cui si manifestano le grandi trasformazioni dell'epoca moderna. La rivoluzione industriale, lo sviluppo dei trasporti e la forte crescita demografica producono un ritmo serrato ed incessante di rivolgimenti sul corpo urbano che costringono a concentrare su di esso il massimo interesse e preoccupazione. Il distacco dalla concezione estetica e l'approccio alla visione pratica è comunque un processo che richiede alcuni decenni di elaborazione e di aggiustamenti, sull'onda di tensioni sociali e di un profondo e diffuso malessere. L'aspetto mobilitante è, in ogni caso, la percezione dell'assoluta innaturalità delle condizioni di vita cui è sottoposta la comunità urbana e la necessità di trovarvi delle vie di uscita.

L'accresciuta rapidità dei processi di antropizzazione del territorio, legata alle scoperte scientifiche e alle applicazioni tecniche, in-

troduce le premesse per un capovolgimento concettuale del rapporto tra uomo e natura, tra urbano e non urbano, dal momento che, per la prima volta, non si tratta più della difesa dell'uomo dall'aggressività dei fattori naturali, ma piuttosto della salvaguardia della natura dalla dilagante pressione dell'insediamento umano. L'idea di natura che presiede al nuovo corso dello sviluppo urbano ottocentesco appare totalmente rinnovata perchè sostituisce al carattere geometrico della visione spaziale e figurativa, che aveva ispirato gli sviluppi dal Rinascimento all'Illuminismo, la più complessa nozione di relazioni tra la comunità e l'ambiente urbano, che è patrimonio del nascente pensiero moderno.

Gli utopisti come Fourier propongono un nuovo processo nella costruzione della città, basato sull'aggregazione di elementi modulari e ripetibili, che costituiscono porzioni compiute di tessuto urbano non concluso ma aperto a successive aggregazioni. Ciascuna di esse prevede una quota di spazio pubblico strutturato dove si collocano le funzioni necessarie al dispiegarsi della vita comunitaria. Parchi e giardini appaiono così in collegamento stretto con l'abitazione ed i servizi, come loro corredo e compimento necessario, anche se il problema di una loro dettagliata definizione formale appare in qualche misura defilata rispetto al tema dell'architettura sociale che sta al centro del pensiero di Fourier.

### Inghilterra

E' soprattutto l'Inghilterra che sperimenta per prima i disastrosi contraccolpi dello sviluppo accelerato e spontaneo seguito alla Rivoluzione Industriale. Il primo rimedio appare subito la dotazione di spazi aperti a disposizione della popolazione urbana per fruire di aria, sole e movimento nelle ore libere di lavoro. L'idea del parco pubblico nasce cioè come luogo di passeggio.

Nella città di Londra si ottiene che alcuni parchi di proprietà della corona vengano messi a disposizione del pubblico, come St. Jame's Park nel 1828 e Regent Park nel 1838. In realtà esisteva un precedente storico anticipatore di

questa tendenza: quello di Hyde Park che, fin dal 1635, era stato aperto al pubblico per concessione del re.

A partire dagli anni Venti del XIX secolo, nasce lo stile di progettazione dei giardini, detto *gardenesque*, in quanto espressione di una disciplina scientifica e di un ordine formale e figurativo, si presta così ad incarnare lo spirito di un'epoca attratta da tutto ciò che può costituire motivo di rappresentazione esteriore. Nella sostanza si tratta dell'introduzione di un maggior rigore nell'utilizzo delle essenze per i parchi e i giardini. Là dove lo stile *picturesque* del paesaggismo del tardo Settecento e del primo Ottocento si proponeva il risultato di suscitare lo stupore del visitatore, attraverso un accostamento ad effetto delle più svariate essenze tra loro frammiste con intento puramente pittorico, il *gardenesque* intende introdurre criteri di più rigorosa selezione botanica delle specie usate, soprattutto in funzione del loro corretto accostamento.

L'impulso iniziale è dunque di natura eminentemente scientifica: alberi, fiori e arbusti vengono concepiti come entità viventi da trattare secondo regole che vanno prima conosciute e poi applicate.

L'arboreto di Derby (1839-1840) racchiude in meno di cinque ettari ben cinquemila specie diverse di alberi, distribuiti in modo tale che, al visitatore che fruisce dei sentieri interni, si presenti una scena sempre diversa e affascinante, destinata a mutare di continuo col passare delle stagioni. Si tratta del primo esempio di intervento realizzato in Inghilterra dal movimento per i *public walks*, dove le proposizioni della scuola paesaggistica incrociano le istanze sociali dei riformatori urbani: rispetto ai grandi parchi londinesi contemporanei la caratteristica di queste realizzazioni è di costituire espressione diretta di un sapere scientifico applicato alla condizione urbana con intento sociale e didattico al tempo stesso.

L'accentuarsi di un discorso sul ruolo della botanica reca con sè il problema del vivaismo e delle tecniche per l'acclimatazione, l'accrecimento e il trapianto delle essenze necessarie alle pratiche del giardinaggio: si mani-



fiesta, in altri termini, la necessità di disporre di ambienti artificiali dove realizzare le condizioni più idonee alle pratiche sperimentali e applicative, cioè delle serre. È questo il tema su cui emerge, per il suo contributo creativo, la figura di Joseph Paxton (1803-1865). La sua esperienza di paesaggista si caratterizza fortemente per la produzione delle prime glass houses inglesi, opere di architettura in ghisa e vetro, realizzate con procedimenti costruttivi che sfruttano la riproducibilità in serie dei pezzi prodotti dall'industria.

Il Birkinhead Park (1847) rappresenta il primo esempio di parco pubblico inglese realizzato per decreto del Parlamento. Paxton giunge qui a realizzare l'invenzione più innovatrice, quella dei giochi pubblici (come il cricket) collocati all'interno del parco. La nuova tipologia di parco urbano non è propriamente un giardino botanico e nemmeno semplicemente un terreno di piacere per le classi popolari, ma un vasto spazio a prato alberato eseguito con collaudate tecniche di movimentazione del terreno, che prevede la creazione di percorsi sinuosi ed è dotato di laghi artificiali e di serpentine d'acqua entro una cornice di totale controllo paesaggistico in cui, ai benefici dell'aria aperta, si sommano gli effetti estetici e psicologici di una immagine della natura attentamente studiata e sapientemente eseguita. Al suo interno trovano posto luoghi di sosta e di ritrovo, spazi per la musica ed altre manifestazioni, edifici ed abbellimenti architettonici, terreni di sport e giochi per gli uomini, le donne e i bambini, giardini botanici e giardini zoologici, serre e padiglioni, attrezzature museali ad altro ancora.

### Francia

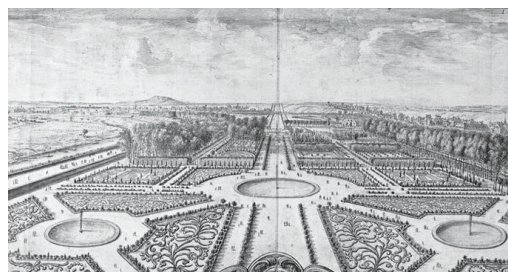
Attorno alla metà del XIX secolo Parigi vede fiorire una serie di idee di riforma. Nel 1851 Napoleone III avvia per la prima volta un periodo di stabilità a partire dalla quale assume un peso preponderante l'ala più moderna ed efficiente della borghesia, quella che pensa a Parigi come alla capitale di uno stato forte e organizzato, una città che vuole assumere la leadership in campo europeo e che intende tradurre

tutto ciò in un programma di riforma urbana mai prima di allora sperimentato. Haussmann è l'interprete e gestore di tutto ciò. Al posto dell'intrico di isolati, edifici e viuzze impraticabili, buie, malsane e insicure Haussmann progetta un sistema completamente rinnovato di spazi percorribili, regolari, luminosi ed aerati, sorretti da un disegno unitario e razionale.

I principi dell'Illuminismo calano a riformare lo spazio urbano: è l'apoteosi della strada e dello spazio pubblico, divenuto principio costruttivo ed emblema di una nuova epoca che intende attivare il circuito positivo della ragione e degli interessi collettivi, strutturando lo spazio urbano per educare gli abitanti e per garantire l'ordine, la sicurezza, l'igiene, il decoro, l'efficienza e la prosperità.

Per la prima volta in Europa si sperimenta un'azione sistematica nella costruzione degli spazi verdi per la città moderna: si attua l'idea di "città verde" dove il modello del "giardino urbano" assurge a espressione di arte civica.

Parigi definisce e sperimenta su larga scala il primo organico programma di costruzione del verde urbano: i boulevards, gli squares, i parchi urbani e i parchi periurbani costituiscono le tipologie ricorrenti. Tre sono i parchi urbani del periodo haussmaniano: il più famoso, le Buttes Chaumont, è a Nord-Est; Parc Monceau a Nord-Ovest e Parc Montsouris a Sud. Si tratta di parchi di medie dimensioni, tra i 10 e i 25 ettari di superficie, il cui carattere è di chiara ispirazione inglese. L'esperienza londinese è nota ad Alphand, ingegnere capo di Haussmann, e ai suoi due aiutanti, l'architetto Davioud e il botanico Barillet-Deschamps, ma il tono di queste realizzazioni appare assai diverso. I parchi londinesi si propongono come porzioni di natura all'interno della città,



(fig.5)  
Silvestre  
Israël,  
Veduta dei  
giardini delle  
Tuileries .

i parchi parigini sono invece delle attrezzature della città.

Il grado di sofisticazione tecnica dei parchi parigini è assai elevato e questo li rende assai più artefatti e improbabili come immagine di natura libera, ma certamente assai meglio predisposti per reggere un'utenza elevata ed offrire opportunità ricreative oltre che estetiche.

Tra il parco paesaggistico settecentesco (privato) e il parco urbano ottocentesco (pubblico) le differenze stanno fondamentalmente nel modo di intendere il significato delle superfici (le une da contemplare le altre da usare) e nel ruolo che assumono i percorsi interni in quanto trama pensata per effettuare una passeggiata all'interno della natura. La trama dei percorsi di Alaphand si sviluppa rigorosamente secondo il principio dell'asse visivo tangenziale al tracciato viario, in una sequenza dinamica che non conosce momenti di sosta. È sorprendente la similitudine che la rappresentazione planimetrica dei tracciati viari di Alaphand intrattiene con i motivi decorativi curvilinei tipici dell'Art Nouveau di fine secolo. Il corredo decorativo e architettonico dei parchi parigini infatti, si giova di un uso intenso di materiali minerali: rocce, balaustre, grotte, sponde, ponti sospesi, edicole.

Ritornando ad Haussmann il problema di una dotazione naturalistica della città di Parigi fa scattare l'esigenza di questo salto di scala e di dimensione: nasce così l'idea di costituire due grandi riserve destinate, rispettivamente, a una frequentazione più aristocratico-borghese e una più popolare: nascono così il Bois de Boulogne e il Bois de Vincennes, moderni parchi periurbani. Essi sono attrezzati con grotte e cascate, giochi d'acqua, chioschi, panchine ed altri arredi per l'uso ricreativo, attrezzature sportive, grandi ippodromi oltre ad aree sportive e di gioco di più piccole dimensioni.

Il legame tra parco urbano, tempo libero e ricreazione attiva diviene, in altri termini, inscindibile: parchi, viali, giardini e superfici boschive costituiscono un sistema all'interno della città, pensato, costruito e gestito secon-

do una logica che, se da un lato definisce precise tipologie, dall'altro le accorpa all'interno di una produzione tecnica e di una funzione sociale e decorativa che riassume e formula in modo completo la tematica del "verde urbano" della città dell'Ottocento.

## Germania

Nei decenni che segnano il ritardo con cui si manifesta il processo di industrializzazione e crescita urbana tedeschi, si viene a creare un vero e proprio clima di fermento, all'interno del quale nascono idee e proposte dalla forte matrice naturalistica attenta a coniugare il tema del progresso e dello sviluppo con quello della compatibilità ambientale.

Attorno alla metà dell'Ottocento il dottor D. G. Schreber, medico e igienista di Lipsia, si fa portavoce della necessità di introdurre nelle città un nuovo tipo di equipaggiamento verde a fini sociali: gli orti-giardino per le famiglie operai, che dalle campagne immigrano nelle città attratti dalla domanda di lavoro dei neonati stabilimenti industriali.

Attorno al 1870, quando anche in Germania prende il via il processo di inurbamento, seguito a distanza di circa un decennio da un decisivo impulso nello sviluppo industriale, il pensiero urbanistico si ritrova a dover registrare il sostanziale ritardo di una cultura ancora vincolata ai vecchi schemi speculativi dei suoli. Le espansioni urbane vengono realizzate secondo un modulo costante e massificato di blocchi edilizi. Scarsi o inesistenti sono invece gli spazi ineditati o sistemati a verde: il dato caratterizzante le nuove città tedesche è soprattutto la regolarità dell'impianto stradale che suddivide i blocchi edificati e consente la fluidità del traffico e una razionale opera di costruzione delle reti tecnologiche.

È questo il momento in cui si manifestano le condizioni propizie per realizzare il cambiamento della scena politica e culturale delle città tedesche. Anzitutto il discorso sulla città si avvale dell'opera di sistemazione teorica di Camillo Sitte e di altri manualisti (Reinhard Baumeister, Joseph Stübgen, Rud Eberstadt). Per questi esperti in materia, lo spazio dei

nuovi parchi e giardini assume significato in funzione dell'uso che la società ne fa: la loro estetica è concepita cioè in funzione della società, deve essere quindi espressione d'uso e non di astratti ideali di bellezza. Il problema diviene dunque rendere il parco urbano utilizzabile dalla popolazione e al tempo stesso inserirlo all'interno della struttura della città. Analogamente all'esperienza americana, ci tenta di fare del parco non una costruzione artefatta aggiunta a posteriori, ma un preesistenza che viene tutelata e mantenuta.

Ma la complessità della vicenda e dei contributi propri di questo periodo storico risulterebbero certamente incompiuti se non si cogliesse il ruolo di un'altra corrente di pensiero che investe la società nel suo complesso. Di fronte al progredire dell'espansione urbana e industriale si manifesta in modo diffuso una reazione di avversione per le alterazioni indotte sull'ambiente naturale e per le trasfigurazioni subite dal patrimonio edificato storico e culturale della città e dei villaggi tedeschi. Questo clima di tensioni sfocia, sul finire del XIX secolo, nella creazione di un movimento, l'Heimatschutz, il cui significato ed obiettivo può rappresentarsi nell'idea di "difesa della terra natia", a significare la volontà di salvaguardare i caratteri più genuini della storia del territorio nazionale.

Sul piano metodologico questo forte impegno analitico introduce per la prima volta il moderno concetto di standard urbanistico; sotto quello tipologico invece la principale innovazione consiste nell'idea di un nuovo tipo di spazio verde attrezzato, atto a corrispondere in pieno alle esigenze della salute collettiva dei cittadini: il Volkspark, parco per il popolo, uno spazio di concezione assolutamente nuova che dal parco ottocentesco eredita solo qualche residuo di impostazione estetica, ma che appare del tutto rivoluzionato nell'impostazione funzionale.

Nei primi decenni del Novecento le città tedesche sono tutto un fiorire di nuovi parchi di dimensione media o grande (da 10 a 200 ha) impostati con rigorosi criteri funzionali di fruizione del verde inteso come servizio primario

per la popolazione.

La reperibilità di spazi idonei è garantita dal riuso di terreni militari nati come campi di addestramento durante il primo conflitto bellico. Sotto il profilo estetico questi nuovi parchi non concedono nulla ai preziosismi della scuola inglese: i materiali sono più poveri, le specie arboree, anche se non autoctone, non appartengono mai al novero delle piante esotiche e prevale l'impostazione razionale e flessibile degli spazi, con linee quasi sempre rette, vaste superfici a prato calpestabile, zone d'acqua atte alla balneazione di massa e quasi sempre dotati di pendii naturali o artificiali, sui quali praticare sport invernali (il parco può essere fruito in ogni stagione). Quasi inesistente è la presenza dei fiori, non solo per una scelta economica ma per una scelta di fondo: la qualità ambientale del parco deve essere tale da evocare i grandi spazi del paesaggio continentale della Germania, con l'alternanza di boschi e prati e di prospettive a tutto campo. Il giovane studente tedesco o l'operaio uscito dalla fabbrica si sarebbero così sentiti partecipi di una comune gratificazione fisica ed estetica, individuale e collettiva.

Tra le molte realizzazioni del periodo eccelle, per qualità e dimensioni, lo Stadtpark di Amburgo, posto a Nord-Est della città, alla cui progettazione ed esecuzione attende Fritz Schumacher a partire dal 1909. Si opta per il recupero di una struttura planimetrica dall'impianto decisamente regolare e geometrico. Essa viene caricata da un'enfasi monumentale determinata da un ingresso, costituito da elementi architettonici veri e propri, che si dischiude su di una sorta di lungo parterre erboso nel quale è inserito il lago artificiale per la voga sportiva. Sullo sfondo svetta la sagoma della torre dell'acqua con sottostante cascata, di grande effetto scenografico.

E' difficile negare come questa reiterata insistenza sul tema di una cultura popolare di massa sia assolutamente estranea ad alcune tematiche che negli anni Trenta verranno riprese e manipolate dall'avvento del nazional-socialismo.

## Stati Uniti

In America, tra la metà dell'Ottocento e l'inizio del nostro secolo, si assiste ad un'esplosione urbana che moltiplica di decine di volte la popolazione degli stati atlantici.

La prima organica proposta di creazione di parchi urbani risale al 1848, ad opera di A. J. Downing (1815-1852), architetto e giardiniere e prevede, sotto l'influenza esplicita dell'esempio del Birkenhead Park di Paxton, a Birmingham, di un anno precedente, una serie di parchi a pagamento realizzati da società di privati azionisti finalizzate a sopperire alla totale mancanza di idonee iniziative da parte della pubblica amministrazione. La concezione riformatrice ed igienista si sposa dunque con lo spirito imprenditoriale ed utilitaristico che permea la nascente società urbana newyorchese. La spinta decisiva viene però dai gruppi di opinione che rivendicano l'insediamento e l'entrata in funzione della Park Commission.

La figura di Olmsted, agronomo e intellettuale riformista è strettamente legata alla creazione del Central park (inaugurato nel 1856), posto al centro della penisola di Manhattan, al quale lavora assieme all'architetto Calvert Vaux per oltre un ventennio, con alterne fortune e ripetute interruzioni causate dai forti scontri con le maestranze al vertice dell'amministrazione della città.

La proposta dei due progettisti definisce un'area rettangolare di oltre 4 chilometri di

lunghezza per quasi 1 di larghezza per una superficie totale di 800 ettari. Al momento della progettazione solo una parte del parco si affacciava sul terreno urbano, mentre l'estremo opposto si proiettava verso la campagna retrostante. Contrariamente alle aspettative dei progettisti, il parco ha contribuito a un'accelerazione dello sviluppo edilizio, per la possibilità che le nuove costruzioni hanno di fruire più facilmente della grande attrezzatura pubblica, il che provoca come primo effetto, un sensibile innalzamento dei valori fondiari delle zone edificabili circostanti.

La proposta progettuale di Olmsted e Vaux risente in modo evidente delle tradizioni estetiche e dell'esperienza dei parchi europei e, in particolar modo, di quelli inglesi: la sua originalità sta però nel fatto che si tratta della prima realizzazione di un parco urbano destinato a crescere contemporaneamente alla città che gli sta intorno. Al suo interno i percorsi dei pedoni, dei cavalli e dei carri si sviluppano separatamente, collegando le zone centrali del parco con i principali accessi. L'organizzazione del parco contempla una gran varietà di superfici e di paesaggi: le rocce, il bosco, la collina e un vasto lago, a comprendere la complessità offerta dalla natura. Inoltre vengono fatti investimenti per nell'ambito delle attrezzature sociali come "investimento produttivo" in senso proprio, in quanto direttamente connesso all'incremento della produttività della società urbana. A ciò si aggiunge la definizione di una nuova figura professionale, quella del landscape architect, specialista nella costruzione dell'ambiente e del paesaggio urbano, con funzioni separate e diverse da quelle del progettista edile.

La vicenda del Central Park ha una notevole risonanza e riscuote un successo generalizzato, per tali ragioni Olmsted è chiamato a compiere numerose progettazioni in varie città degli Stati Uniti così come altri interventi nella stessa New York.

E' questo l'inizio del filone ideologico del Park Movement: in America il parco è visto come uno strumento per attuare direttamente lo sviluppo urbano e connotare di qualità am-



(fig.6)  
John  
Bachman,  
Veduta di  
Central Park,  
1859.

bientale l'intera città, esso diviene in definitiva un vero e proprio strumento di sviluppo, fenomeno che di manifesterà nel vecchio continente solo successivamente e con un processo più lento e graduale.

L'idea del parco urbano ottocentesco in tutte le sue diverse elaborazioni e applicazioni resta essenzialmente legata al problema del miglioramento della città esistente, alla compensazione degli squilibri urbanistici dei grandi e medi centri sovraffollati, insalubri e deprimenti, frutto dei processi di crescita rapida e incontrollata.

Nel 1869, nel sobborgo di Long Island (New York), Alexander Stewart realizza un insediamento che per primo assumerà la denominazione di Garden City. Numerosi esempi analoghi sorgono negli anni successivi anche all'interno di alcune città europee (la Colonia Kronenberg di Essen del 1873; il villaggio-giardino di M. Cadbury, nei pressi di Liverpool).

La denominazione "città-giardino" sta a significare due cose: che la bellezza di una città è data dal suo contatto con il grande giardino della natura e che la città deve possedere al suo interno parchi e giardini in quanto questi esprimono l'idea di continuità che deve instaurarsi tra città e natura.

Sono questi i prototipi di un modello insediativo destinato ad affermarsi proponendosi come soluzione innovativa dell'urbanesimo moderno.

## Conclusioni

La presenza degli spazi aperti all'interno della città è una delle novità che emerge con maggiore evidenza sulla scena urbana europea di fine Ottocento. La città non è tale un quanto segnata dalla presenza diffusa dell'edificato, ma si qualifica per la sua capacità di soddisfare anche tutte quelle esigenze di contatto con la natura che appartengono ugualmente all'esperienza fondamentale dell'individuo e che una logica puramente utilitaristica della costruzione urbana tenderebbe a negare.

Nel processo di trasformazione della città si trovano così alcune costanti di comportamento che consentono di individuare i con-

notati di una nascente politica dello spazio aperto urbano: un primo rilevante intervento riguarda infatti la conversione di tutta una serie di antiche proprietà private, che vengono trasferite ai demani municipali o rese disponibili in seguito a cessioni volontarie.

Il rapporto che questi spazi intrattengono con il tessuto edilizio è sostanzialmente fissato entro i limiti di perimetri fisici e di impianti formali non modificabili senza pregiudizio per la loro integrità spaziale e artistica, cosicché essi assumono prevalente significato di luoghi di acculturazione e di socializzazione per la nuova collettività urbana che in essi ritrova il senso della propria identità culturale, appropriandosi dell'eredità storico-artistica del passato.

Le occasioni di maggior significato urbanistico provengono principalmente dalle aree militari divenute obsolete in seguito al mutare delle tecnologie belliche e delle strategie difensive: le mura urbane, con i loro bastioni, terrapieni, fossati e spianate antistanti rappresentano uno dei campi di trasformazione più diffuso. Anzitutto perché la loro configurazione definisce la separazione tra il nucleo antico e la città moderna; in secondo luogo perché la loro configurazione costituisce di per sé un circuito che mette in comunicazione il vecchio e il nuovo tessuto urbano e diviene pertanto un ottimo anello di distribuzione del traffico; in terzo luogo perché la dimensione degli spazi così rilasciati è rilevante e si presta ad interventi grandiosi di sistemazione. Ciò che prima separava la città dalla campagna ora serve a unificare il nuovo spazio urbano con il vecchio, suggerendo soluzioni di grande impatto per un rinnovato e moderno equipaggiamento della città.

Un'altra tipica modalità di costruzione del verde è rappresentata infine dall'acquisizione di suoli privati che vengono esplicitamente designati come aree verdi per la città e che le amministrazioni si incaricano di pagare, instaurando trattative con i proprietari per spuntare prezzi accessibili all'interno di una strategia di investimenti e di gestione delle risorse finanziarie del bilancio municipale.

Un parco pubblico o un'area verde rappresentano in questo senso un servizio ai cittadini, ma l'onere della loro realizzazione ricade totalmente sulla finanza pubblica, che deve cominciare ad articolare la propria azione valutando i costi e le convenienze tra le diverse alternative di investimento, in un'epoca in cui la nozione di pubblica utilità urta contro gli interessi di schieramenti conservatori agguerriti nella difesa del libero mercato degli immobili urbani che consentono la realizzazione di ingenti fortune con poco sforzo. La pubblicizzazione dei giardini reali o religiosi e la trasformazione delle aree militari appaiono ben accette a tutti perchè non comportano sottrazione di risorse ai gruppi imprenditoriali e conturbiscono al decoro urbano, ma la creazione di un parco pubblico in un quartiere popolare è una forma di investimento priva di resa economica in quanto diretta ai ceti meno abbienti e per questo risulta spesso osteggiata.

La presenza di spazi pubblici aperti e verdi rappresenta dunque un buon indicatore del tenore generale dell'amministrazione urbana: si tratta di un problema di ordine qualitativo che però riveste significato solo nel momento in cui assume un rilievo quantitativo in rapporto alla sua incidenza sulla formazione del tessuto urbano e alla capacità di divenire una costante dell'azione amministrativa.

Le città, non più costrette all'interno dei perimetri fortificati, possono così individuare nei loro programmi di espansione ampi spazi aperti periurbani, come boschi, foreste e fasce fluviali, da lasciare inedificati, in omaggio al principio che la costruzione urbana moderna è basata su di una relazione organica fra volumi edilizi e masse vegetali.

## **08 Città e natura nel XX secolo in Italia**

Nelle città il parco va assumendo una connotazione sempre più utilitaristica, legata soprattutto a contenuti di tipo igienico-sportivo e didattico che in vario modo accompagnano la nascita della cultura urbana di massa del nord Europa. Anche la sua concezione estetica

ne risente: se per tutto l'Ottocento era rimasta sostanzialmente ancorata all'immagine del parco paesaggistico con possibili variazioni gardenesque tipiche del giardino vittoriano, ora recepisce con più facilità la fungibilità del repertorio formale in funzione dei risultati pratici: vengono individuate più specificatamente quelle funzioni collettive che proprio il parco si presta ad ospitare.

Il parco novecentesco ha dunque come scenario una città che, nello sforzo di emancipazione dalle condizioni più brutali dell'urbanesimo speculativo tipico della prima era industriale, individua con la creazione di spazi verdi all'aperto, non solo l'antidoto ad un male ma l'itinerario costruttivo di un'esperienza civile su cui si manifestano significative convergenze da parte di espressioni diverse della nuova cultura urbana.

Sul piano dell'elaborazione culturale e della capacità attuativa non c'è dubbio che nel corso dell'Ottocento il principale punto di riferimento in materia di parco urbano è rappresentato dalle città britanniche. A ciò si aggiunge l'eco delle realizzazioni e dei successi dell'American Park Movement. Ma ciò che accomuna i paesi del centro e del nord Europa è l'esistenza di una sensibilità nei confronti della natura, frutto di uno sviluppo storico e culturale che non ha mai conosciuto una frattura tra città e campagna tale da prospettare l'urbanesimo come negazione del mondo rurale, ma semmai come evoluzione di una concezione originaria. Il parco pubblico urbano non rappresenta pertanto una novità assoluta sul piano della sensibilità naturalistica, ma l'aggiornamento di un'esperienza individuale e collettiva che viene dalla storia, dalla cultura e dalla tradizione.

L'impatto sull'Europa del profondo rivolgimento conseguente alla fine della prima guerra mondiale e le aspettative di un rinnovamento che si accendono in tutte le nazioni europee coinvolte nel conflitto, incidono in modo radicale sulla cultura architettonica e urbanistica dei vari stati, i quali colgono la possibilità di operare un salto di qualità nel processo di costruzione della città moderna.

Rispetto ai problemi della natura e dell'am-



biente urbani, l'innovazione del Movimento Moderno consiste nell'aver recepito integralmente il contenuto igienistico del parco tradizionale, proiettandolo sull'intera città: tra casa e casa, tra quartiere e quartiere, tra industria e residenza e tra strada ed edifici. Aria, luce, sole e alberi irrompono sulla scena urbana, mentre la casa si apre in balconi, terrazze, portici, fino a diventare, con Le Corbusier, una sorta di giardino in verticale, che cresce in altezza per lasciare posto allo spazio orizzontale occupato da alberi e prati.

Il parco che invade la città perde così la sua riconoscibilità formale di spazio specializzato, trasformandosi in presenza diffusa e interstiziale, ma, tutto sommato, generica e incerta nel suo contenuto paesaggistico: la natura entra in città, i nuovi corpi edilizi quasi sfiorano il terreno senza alterarne la morfologia, il verde compare ovunque con funzione di separazione, di protezione, di arredo o come elemento riempitivo. Ma questo è frutto di un'esperienza isolata e personale: in realtà l'elaborazione del Movimento Moderno non va oltre i livelli individuali e non sedimenta particolari messaggi innovativi. La progettazione del verde, quando esiste, si presta egregiamente ad attutire la razionale freddezza del distanziamento imposto dagli standard urbanistici, ma postula la necessità di una rinnovata attenzione progettuale per quanto riguarda i requisiti qualitativi sia della città che del moderno verde urbano.

## **09 Architettura e natura nell'Italia post unitaria: l'esperienza di Milano e delle città capitali (Torino, Firenze, Roma)**

Nel panorama italiano a cavallo tra il XVIII e il XIX secolo, Milano rappresenta uno dei casi in cui si avviano alcuni episodi di produzione del verde urbano, pur se in un contesto che non è certo quello di una città in rapida espansione, pressata dai problemi dell'inurbamento e dell'industrializzazione come accade contemporaneamente anche in Inghilterra.

Tra il 1782 e il 1786, all'interno della cinta dei Bastioni di Porta Orientale (l'odierna Porta

Venezia) sorge, ad opera del Piermarini, il primo vero giardino pubblico urbano, recintato e destinato alla ricreazione e al divertimento dei ceti sociali abbienti, con interdizione di accesso ai poveri: al suo interno sono previsti prati per il gioco con la palla e anche una casa da gioco. Attorno a questa realizzazione ulteriori ampliamenti seguiranno nel corso dell'Ottocento, configurando un primo nucleo di verde pubblico rimasto tale fino ai giorni nostri.

Per giungere ad un momento di vero e proprio dibattito urbanistico attorno ad una proposta di piano bisogna attendere l'anno 1884: il piano Beruto introduce l'uso di grandi strade alberate con retrostanti quinte edilizie omogeneizzate, ma tutto sommato si mantiene fedele ad una filosofia dell'espansione urbana "a macchia d'olio". Delle problematiche relative al rapporto tra spazi edificati e spazi aperti, tra spazi pubblici e spazi privati però non esiste traccia, anzi il Beruto provvede a cancellare quegli stessi orti o spazi alberati esistenti nella periferia della città per sostituirli con lotti squadrati e regolari destinati all'edificazione. Unico intervento rilevante nell'ottica della crescita del verde urbano è il cambio di destinazione d'uso della Piazza d'Armi, che sarà convertita in un parco di media dimensione contornato da un sistema di quinte edilizie regolari. La soluzione formale del parco, ideata dall'Alemagna, è un buon connubio tra un impianto planimetrico di matrice geometrica e lo sviluppo di un sistema distributivo con andamenti curvilinei in sintonia con lo stile accademico dei parchi europei di fine secolo. La concezione del paesaggismo all'inglese è chiaramente superata da una visione perfettamente consapevole dei limiti e delle esigenze di un parco isolato e circondato da edifici, posto nel cuore di una città, cui è richiesto l'adempimento di alcune funzioni estetico-ricreative più che la ricerca di possibili suggestioni romantiche o naturalistiche. All'inizio del secolo la città di Milano si trova a disporre al suo interno di due aree verdi: i giardini di Porta Orientale, ampliati a più riprese nel corso della seconda metà dell'Ottocento ed il parco Sempione.

I successivi sviluppi dell'urbanistica milanese non lasciano molto spazio al problema del



verde in città a causa del prevalente interesse per le questioni dello sviluppo industriale e produttivo e del corrispondente emergere di una domanda abitativa a basso costo, imposta dal crescente inurbamento di immigrati che trovano impiego nell'industria e che provocano uno stato di costante tensione nel settore abitativo. Nel concorso per il nuovo piano della città del 1927 anche l'idea della "green belt" viene avanzata, in una visione assai riduttiva però, che comprime entro un nastro di 100-300 metri il polmone verde destinato ad interrompere il dilagare dell'edilizia.

Negli anni Trenta compaiono in realtà alcuni nuovi parchi e giardini, specie nel settore occidentale della città, come il Parco Lambro e il Parco Solari, mentre nella periferia viene creato l'idroscalo che rappresenta un originale connubio di equipaggiamento idrico urbano le-

gato ad una riserva di spazio aperto al servizio dei cittadini. Ciò non toglie però che la dotazione di verde non superi il metro quadro per abitante, abissalmente distante ormai da tutte le contemporanee esperienze delle maggiori città europee che, nei decenni precedenti, avevano incorporato nella struttura urbana consistenti demani pubblici definitivamente consacrati alle attività all'aria aperta.

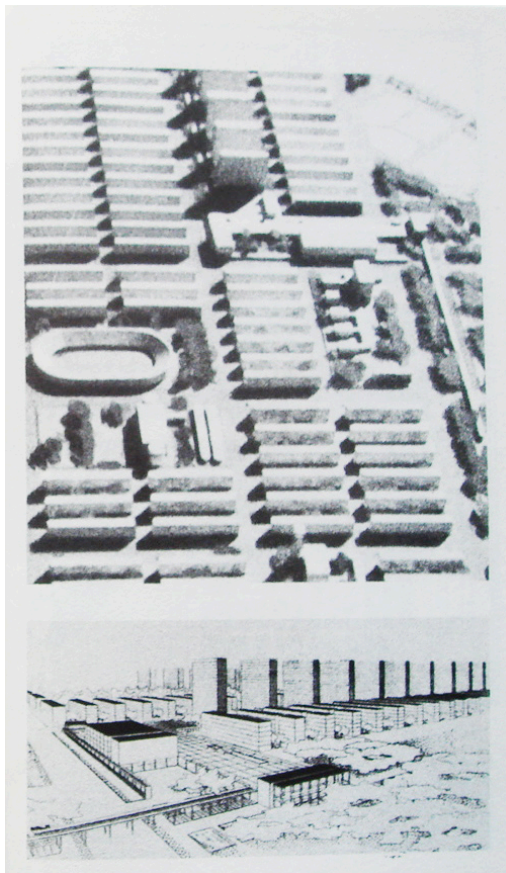
Il progetto di "Milano Verde" del 1938 e di "Città Orizzontale" del 1940, opera della generazione dei giovani progettisti formati in sintonia con la cultura internazionale, costituiscono la testimonianza di un'apertura alle istanze di modernità e innovazione destinata solo a far da ponte con il massiccio lavoro di svecchiamento disciplinare che dovrà essere intrapreso nei primi decenni del dopoguerra.

Nella sua evoluzione storica la vicenda dell'urbanistica milanese non può certo essere assunta come rappresentativa dell'intera realtà italiana, data la sostanziale differenza sia delle condizioni storico-geografiche, sia dei diversi intrecci economico-politici che si verificano negli altri grandi centri della penisola, prima e dopo l'unità nazionale.

Un panorama più completo dell'urbanistica italiana si ricava dall'osservazione, in primo luogo, delle trasformazioni che subiscono le città-capitali dell'Italia unita: Torino, Firenze, Roma.

Tra queste la vicenda di maggior interesse riguarda sicuramente la capitale sabauda che, tra le città italiane, è quella che per prima e con maggiore intensità risente dei rivolgimenti politici d'Oltralpe, a partire dal 1798, quando l'arrivo di Napoleone porta una ventata di innovazione nella cultura urbanistica piemontese, destinata a lasciare un segno profondo soprattutto per quanto riguarda il nuovo approccio al tema degli spazi collettivi.

A Torino la demolizione dei bastioni diviene il primo passo del processo di riforma, che finisce con il sovvertire il primato dell'ornato architettonico degli edifici come tradizionale approccio al tema del decoro urbano, per sostituirvi il concetto dello spazio pubblico, delle passeggiate alberate, degli assi prospettici e



(fig.7)

F. Albini,  
I. Gardella,  
G. Minoletti,  
G. Palanti,  
G. G. Predaval,  
G. Romano,  
G. Pagano  
*Milano Verde*,  
1938,  
Milano,  
Italia.

dei parchi urbani: grandi viali alberati prendono il posto della cinta muraria per proiettarsi, a partire dagli assi principali, in fughe prospettiche verso la campagna. I nuovi parchi si pongono infatti come filtro e cerniera con la campagna, in posizione strategica per l'avvenire della città. Con l'avvio concreto dei lavori di demolizione delle mura (1811-13) matura anche una proposta urbanistica di grande rilievo: la creazione di un parco fuori le mura, in direzione del Valentino, con lungo affaccio sul fiume. Tutto questo fervore di idee si attenua però con l'inizio della restaurazione, che registra, nella nuova proposta del Lombardi (già autore del piano regolatore del 1802), una pesante ricaduta del tracciato urbanistico verso i moduli della scacchiera edilizia quadrata, attenuata solo, in corrispondenza dell'attacco tra città nuova e città vecchia, dall'inserimento del giardino di Ripari, sul sedime delle vecchie mura, l'ampiezza del quale viene subito ridimensionata dalla forza degli interessi fondiari per le nuove aree edificabili circostanti. Se si eccettua la sistemazione dei giardini imperiali, od opera di G.B. Piacenza nel 1807, il periodo napoleonico non lascia dunque alcun segno di profonde trasformazioni e bisogna giungere agli anni Cinquanta perchè il parco del Valentino cominci a passare dalle idee ai fatti, con un processo di ampliamento che si prolungherà nel tempo inglobando successivamente il Castello, l'orto botanico e i padiglioni dell'Esposizione Nazionale di Torino del 1884.

Con qualche analogia anche Firenze conosce un rinnovamento urbanistico in seguito al passaggio dell'armata napoleonica, attorno al 1811, quando il progetto Del Rosso intuisce la possibilità di adattare le sponde dell'Arno entro le mura a percorso pubblico urbano per il passeggio della popolazione o quando l'architetto Elisa trasforma la vasta tenuta della Cascine Granducali, fuori le mura, nel primo parco urbano della città affacciato sul fiume. Il Poggi, che si incarica di conferire un nuovo assetto urbanistico alla città divenuta capitale nel 1965, imposta l'operazione su di un grande sistema di viali disposti ad anello attorno al nucleo antico, sul tracciato delle mura abbattute tra il 1865 e

il 1869, ispirandosi agli esempi dei boulevards di Parigi e del Ring di Vienna. La sinuosa salita a Piazzale Michelangelo rappresenta il punto saliente dell'opera di riforma della struttura urbana. Ma sta di fatto che il maggior contributo al rinnovamento urbano della nuova capitale si risolve nei termini di una proposta urbanistica puramente edificatoria, sottesa dall'allineamento prospettico dei nuovi viali anulari tracciati a raccordare la sequenza di vedute scenografiche e monumentali delle vecchie porte sopravvissute alla demolizione delle mura urbane.

Ma se alle esperienze di Milano, Torino e Firenze si può imputare di non aver saputo cogliere gli stimoli di una cultura urbana moderna e adeguata allo sviluppo della città ottocentesca e del primo novecento, la vicenda dell'urbanistica romana è destinata a passare alla storia come caso emblematico di un processo distruttivo cui è difficile trovare analogie nell'ambito della storia urbanistica europea. La rappresentazione iconografica fissata dal Nolli nel 1748 ci offre l'immagine di una città immersa entro la trama fitta di un paesaggio vegetale totalmente disegnato, costituito da un insieme di ville, giardini patrizi e antichi ruderi a loro volta circondati da una campagna tutta vigne e orti. Mentre in Europa trovano massimo sviluppo i movimenti di miglioramento della città, a Roma si procede alla distruzione sistematica del patrimonio del verde storico sotto la pressione di una speculazione fondiaria venuta in risposta alla domanda di espansione residenziale. Nel volgere di tre soli decenni (1870-1900), sono trenta i giardini storici che scompaiono per far posto alle lottizzazioni residenziali. Un tentativo di porre rimedio si registra alla vigilia del primo conflitto mondiale, quando il sindaco Nathan affida al Saint-Just il compito di formulare una nuova strategia urbanistica per la città, ma il momento storico non è favorevole ad una svolta, così che nel periodo interbellico prevarrà soprattutto l'enfasi nazionalista con l'ideologia del piccone demolitore e dell'espansione dell'EUR, frutto della ricerca di una nuova identità imperiale della Roma fascista.

In questo panorama di occasioni mancate e

di devastazioni effettuate si leva una proposta di un qualche interesse, quella di Marcello Piacentini, che delinea una discreta sensibilità paesaggistica, risolta in un'attenzione di tipo storico-architettonico e archeologico, largamente giustificata dalla forte suggestione esercitata dall'ambiente romano, ma lontana da quei riferimenti tipologici (i park system di Chicago e Boston) che influenzano l'autore. L'idea di un doppio anello, uno interno alla città esistente denominato "passeggiata archeologica", l'altro esterno denominato "anello dei parchi", appare come il tentativo evidente di trasferire nella realtà romana un modello di organizzazione urbana basato sulla costruzione di circuiti aperti e pubblici, facendo però ricorso ad assunti concettuali del tutto differenti dai modelli americani. La stesura grafica del progetto di Piacentini rivela l'esistenza di un divario tra l'intelligente intuizione del rapporto che necessariamente si pone tra natura e architettura nel nostro paese e l'incapacità di tradurla in una verosimile organizzazione a scala urbana.

Le vicende delle grandi città testimoniano dunque il tenore e la qualità della filosofia urbanistica che ispira i pianificatori e gli amministratori dell'Italia unita alle prese con i problemi della civiltà industriale, con i suoi processi di inurbamento e di espansione degli antichi nuclei urbani e con l'esigenza di collegare le città con la nuova rete di trasporti. E' così che l'idea di verde nella città e per la città si riduce a qualche sbiadita imitazione delle esperienze straniere, con la cinta dei viali al posto delle vecchie mura, con la sistematica presenza di giardinetti e siepi, aiuole, vialetti, panchine e fontanelle ad abbellire i progetti standard delle nuove stazioni ferroviarie, delle scuole, degli edifici pubblici, mentre gli sparuti lotti urbani che sfuggono alla regola dell'edificazione si popolano di busti e monumenti evocativi, disposti con un intento didattico ed educativo di respiro provincialistico.

## 10 Aggiornamento e continuità sotto il regime fascista

La determinazione impressa nello sforzo di

reggere il paragone con i paesi economicamente più avanzati e culturalmente più evoluti, costringe a mobilitare tutte le risorse culturali disponibili nel tentativo di dimostrare l'esistenza e l'autonomia di una specificità italiana. Il tentativo di recupero operato sotto il fascismo si deve così far carico del duplice compito di giustificare il ritardo nazionale e di definire l'identità delle assunzioni proposte dal regime. Solo pochissime città sono riuscite a sfruttare l'occasione offerta dall'abbattimento delle vecchie cinte murarie per utilizzare i sedimi impiantando sistemi di verde e di attrezzature pubbliche, come invece era accaduto d'abitudine nei paesi del centro-nord europeo.

La tipologia del parco pubblico, nella dimensione e con il respiro degli altri paesi europei, in Italia è pressochè sconosciuta; là dove è dato reperire qualcosa di verde, si tratta in genere di giardini alberati che evidenziano il permanere di una visione estetica assolutamente scissa da qualsiasi nozione d'uso, ancorata all'idea del decoro e della passeggiata borghese. L'estraneità della cultura urbana alla pratica naturalistica e all'educazione igienico-sanitaria è totale; l'esistenza degli orti urbani è associata alla presenza e alla sussistenza dei gruppi sociali meno abbienti e più marginali; il giardino privato urbano dei villini medio borghesi è uno status symbol che indica benessere e vale come mezzo di isolamento dalla strada e dalla società; non esiste alcuna forma di interesse per il giardinaggio domestico paragonabile a quello che, a partire dall'Inghilterra, investe negli ultimi decenni dell'Ottocento e per tutto il Novecento la borghesia di campagna e di città dei paesi del nord.

Nel lessico corrente degli anni Trenta, la dizione più frequente con cui tende ad essere identificata la tipologia degli spazi urbani aperti e alberati è "zone verdi". Emerge con facilità anche l'idea dell'abbellimento urbano e la spontanea assimilazione dei viali, giardini e parchi entro un'unica categoria poco differenziata al proprio interno, prodotto del gusto assai più che dell'uso. Significativamente argomenti chiave come l'igiene urbana e le pratiche sportive, strumenti di carattere scientifico e so-

ciologico, che nelle realtà straniere assumono valore fondativo, appaiono largamente assenti dal dibattito italiano sul verde. Ma il costituirsi dell'urbanistica come disciplina autonoma dell'architettura, doveva necessariamente essere accompagnato dal tentativo di istituire un nuovo codice rappresentativo, di tipo simbolico, come premessa necessaria all'avvio di nuovi procedimenti progettuali alla scala della pianificazione urbana: viene a delinearsi una distinzione tra "svago" e "superfici verdi, campi sportivi, foreste" in cui appare evidente l'influenza proposta dalla cultura anglosassone tra l'esistenza di un "tempo libero" dell'individuo e la necessaria dotazione di spazi verdi della città. La conseguente traduzione del verde urbano in tre distinte tipologie convenzionali: "città-giardino operaia", "città-giardino per la classe media" e "parco" appare però alquanto riduttiva.

Nella proposta di "Unificazione grafica" avanzata nel 1937, le "zone a verde" paiono invece cogliere con maggiore attenzione l'articolazione della città in tipologie funzionali più diversificate ed aperte alle relazioni con la morfologia naturale e con il territorio extra-urbano: compaiono così le "zone di rispetto" e il "terreno agricolo" mentre il verde pubblico si articola su basi funzionali distinguendo tra parchi, giardini, campi gioco e zone sportive. Più in generale si può dire che la classificazione del verde pubblico si attesta su due modelli precisi e riconoscibili: il "giardino pubblico" e i "campi sportivi da gioco" che valgono sia come lettura dell'esistente che come indicazione di intervento progettuale pubblico, le cosiddette "opere di piano".

Nonostante il conclamato primato della visione collettiva proposta dall'ideologia urbana del regime, la realtà economica e giuridica prevalente è quella della città borghese, che non ha ancora sperimentato l'impatto dell'industrializzazione e dimostra anzi di temerle concretamente gli esiti dal punto di vista politico. Il complemento logico del contraddittorio atteggiamento che la cultura ufficiale esprime nei confronti dei contenuti igienici ed educativi del verde sociale, può essere meglio compreso qualora si ponga la debita attenzione a tutto

il filone di ricerca creato attorno al tema dei "quartieri rurali", dei "borghi operai" e dell'"orto per la casa operaia". Si assiste così ad uno dei più sommi, disinvolti e tendenziosi accostamenti, ottenuti paragonando l'esperienza delle bonifiche agricole o delle borgate suburbane delle città italiane a quella delle Siedlungen tedesche, delle Greenbelt Towns inglesi e dei sistemi del verde americani, tutti esempi associati sulla base di un unico presunto comune denominatore: l'aspirazione al contatto con la natura. In buona sostanza si può dunque ritenere che il bilancio della politica del Ventennio si risolva in un prodotto ambiguo e incompiuto, che certamente non riesce a colmare le differenze rispetto alla cultura europea (se mai la falsifica) e tantomeno a recuperare il ritardo della riforma urbana italiana.

Il discorso sulla natura rimane dunque all'interno di questo solco: le aperture operate dalla nuova generazione di architetti e urbanisti rimangono in gran parte patrimonio della loro cultura professionale, che negli esempi migliori è certamente in grado di esprimere una visione integrata dello spazio urbano moderno (come per il progetto "Milano Verde" del 1938 e "Città Orizzontale" del 1940) ma non ha modo di attuarsi. La ripresa del dopoguerra erediterà dunque un problema rimasto insoluto, che le esigenze della ricostruzione riusciranno a rinviare ancora per lungo tempo.

## **11 Il verde urbano e la città' contemporanea**

All'indomani del secondo conflitto mondiale il primo problema europeo è quello della ricostruzione e, accanto a questo, lo sviluppo di una filosofia politica legata alla democrazia, alla diffusione del benessere, all'uguaglianza sociale, effetto della sconfitta dei regimi nazionalsocialisti e totalitari.

Tra i paesi direttamente coinvolti nelle vicende belliche l'Inghilterra manifesta per prima e con maggiore evidenza i segni di una forte ripresa di tutte le tematiche di carattere sociale. Su tutto presiede l'idea del decentramento dalle grandi città portuali e minerarie dell'Otto-

cento a causa delle loro deprimenti condizioni di vita. Il principale ideale è il paesaggio libero, l'aria pura, il verde della campagna, eredità culturale della storia inglese che si materializza per la prima volta a livello di massa, oltre 100 anni dopo l'avvento dell'epoca industriale.

La pianificazione prende subito un doppio indirizzo: pianificare per l'industria (cioè per il sistema di relazioni casa-lavoro) e pianificare per il tempo libero, il "leisure", che lo sviluppo del benessere rende possibile in misura crescente. E' così che il paesaggio urbano si rivolge alla campagna per trovare i materiali della sua rifondazione, e il verde non è più un'aggiunta alla città ma ne rappresenta la premessa: la pianificazione diviene pianificazione del paesaggio e gli urbanisti invadono il campo dei paesaggisti con la forza di un mandato collettivo, quello volto a creare un nuovo tipo di città.

L'ideale si materializza nel programma delle New Towns che divengono il luogo di convergenza di tutte le riflessioni del primo periodo post bellico. Programma urbanistico e programma paesaggistico arrivano così a sovrapporsi, fino a coincidere in una idea di paesaggio a totale servizio della società.

L'idea del park system trova per la prima volta il modo di realizzarsi a pieno entro le maglie di città totalmente nuove: quantità, distribuzione, tempi di accesso, continuità fisica sono i criteri di progettazione dei "sistemi parco" che si prolungano nelle urban parkways, le quali uniscono i parchi urbani con la campagna in un sistema continuo: l'obiettivo delle green belts urbane, annunciato prima della guerra, prende corpo in tutto il paese sia come disposizione governativa che come politica locale, nelle città nuove come nelle grandi metropoli esistenti.

La città nel suo insieme è sottoposta a un processo di riforma che modifica la stessa idea del parco urbano tradizionale il quale si frantuma in tipologie sempre più caratterizzate in senso funzionale: il "central park", luogo emblematicamente posto nel cuore delle New Towns, è un contenitore di servizi comunitari, sportivi e ricreativi, che si affianca e si integra agli "shopping centers" all'interno di uno spazio centrale che interpreta l'idea della separazione degli

edifici propugnata dal Movimento Moderno e la loro totale immersione all'interno del verde che corrisponde all'idea del suolo-parco. Si rafforza il concetto sociologico di "unità di vicinato" che trova nel neighbourhood parks il luogo di identificazione della piccola comunità urbana, come una sorta di moderno square posto tra le schiere delle nuove abitazioni. Oltre a questo, il "children playground" completa il paesaggio funzionale della residenza come un'attrezzatura di uso intensivo (e per ciò stesso divenuta ormai spazio completamente minerale) necessaria all'educazione fisica e alla socializzazione dei più piccoli nell'età prescolare, mentre i "playing fields", i veri e propri campi gioco per gli adolescenti ed i giovani, si distribuiscono vicino alle scuole e attorno ai centri comunitari delle città, consolidando l'idea del verde come telaio della nuova costruzione urbana. In questo panorama il giardino privato, ridotto ormai alla minima dimensione, è il prolungamento obbligato di ogni abitazione, lo spazio dell'esperienza naturalistica domestica, l'esito ultimo della tradizione del giardinaggio paesaggistico nell'epoca della democrazia, dei consumi di massa e della casa singola per ogni famiglia. Questo è il periodo di maggior declino della cultura del parco urbano tradizionale, nella versione dell'estetica vittoriana parzialmente corretta dal funzionalismo novecentesco, perché corrisponde sempre meno alle esigenze e alle modalità della vita urbana: il suo disegno è obsoleto e non offre quelle diversificazioni ricreative richieste dagli abitanti. D'altro canto la motorizzazione di massa rende assai più accessibile la pratica diretta degli ambienti naturali suburbani, forestali e fluviali, montani e costieri, dei quali il parco è una specifica allusione fin dalla sua comparsa in città. Ma non si tratta certo dell'eclissi del parco: esso è associato alla struttura fisica della città e all'esperienza quotidiana dei suoi abitanti, ma non ne rappresenta più l'unico sfogo ricreativo.

Contrariamente alle esperienze inglesi, il periodo della ricostruzione tedesca affronta un problema sia materiale ma anche politico e culturale, legato alla rimozione del recente passato e alla rifondazione di valori etici e na-

zionali democratici. Un segno evidente è la totale depoliticizzazione di una disciplina come il paesaggismo, fortemente compromessa con l'ideologia nazionalista e razziale del nazismo. Inizialmente la politica del verde urbano si limita a confermare, e in alcuni casi ad ampliare, la presenza delle aree verdi e dei parchi ereditati dall'esperienza prebellica, con pratiche semplificate di reimpianto ridotte al modulo del prato alberato. Anche l'attività di ricerca vive un periodo di stasi, relegata alla scala del giardino privato.

Quando l'espansione economica lo consentirà, verso la fine degli anni Cinquanta, la ripresa di una produzione su vasta scala del verde avvia risolutamente la Germania, sulla strada di una rinnovata visione ambientalista del paesaggio urbano e territoriale. Sorgono nuovi parchi urbani (il Westfalen di Dortmund, il Rhein di Colonia, lo Scholossengarten di Stoccarda), caratterizzati da precisi impianti formali sui quali si innesta una piantagione piuttosto informale di alberi ed arbusti. Si tratta di parchi attrezzati con una grande quantità di strutture ricreative e didattiche per utenti di ogni età ed estrazione sociale. È questo il carattere dominante del moderno parco urbano tedesco: le esperienze successive si incanalano tutte nella direzione dello spazio aperto di media dimensione, qualche decina di ettari, dove si concentrano terreni sportivi di ogni specie, parchi gioco, parchi faunistici, parchi di vita naturale, parchi ornitologici, giardini di piacere e orti-giardini a ancora piscine, palestre, piste ciclabili, bacini acquei, centri ricreativi, luoghi di ritrovo, attrezzature per handicappati e così via.

Ma la pressione dello sviluppo economico e industriale giunge a metter in discussione l'integrità di quel territorio extra urbano che rappresenta nella memoria storica collettiva il paesaggio originario della Germania. In una regione come la Ruhr il problema assume un'evidenza assoluta, non solo visiva ma anche sanitaria: il paesaggio è devastato da infrastrutture, cave, miniere, industrie, discariche, frange urbane e il livello di inquinamento dell'aria arriva ad essere il più alto d'Europa. Pertanto la nuova generazione di paesaggisti tedeschi si forma

a partire da un'esigenza ecologica ancora più forte. È alla fine degli anni Sessanta, quando si assiste ad una nuova politicizzazione della disciplina paesaggistica, che si compie la coesione tra ecologia, politica ed economia, come filtro tra ambiente e società, con elaborazioni che producono ricadute a cascata su tutti gli ambiti di intervento professionale a livello urbano e territoriale. L'idea della catastrofe ecologica che incombe radicalizza le posizioni e fa balenare lo spettro di una dissoluzione della componente estetica della disciplina di fronte a tematiche di conservazione o di ripristino che escludono e condannano l'intervento creativo, autonomo e fine a sé stesso del paesaggista.

Oggi si può constatare come l'approccio ecologico alla città contemporanea muova a partire dalla constatazione dei segni di un progressivo e non reversibile deterioramento dell'ambiente, causato dalle forti concentrazioni di attività industriali e commerciali, dal costante aumento delle superfici residenziali, dall'incremento delle pavimentazioni stradali imposte dalla massa dei veicoli circolanti, dall'accresciuto fabbisogno di spazi per discariche e così via. Sotto il profilo visivo si manifesta una sostituzione del paesaggio "naturale" della vegetazione con quello "minerale" dei manufatti della nostra vita quotidiana. Inutile dire che se questo processo riuscisse a compiersi del tutto, saremmo costretti ad una pesante autocritica, nonché ad abbandonare le città in cui viviamo.

A livello urbano la vegetazione svolge un ruolo importantissimo sotto il profilo igienico-sanitario: da un punto di vista climatico gli al-



(fig.8)  
Peter Latz  
and Partners,  
*Landschaftspark*,  
1991,  
Duisburg nord,  
Germania.



beri sono degli efficaci termoregolatori grazie all'ombreggiamento, alla traspirazione e al controllo del vento, inoltre le reazioni di fotosintesi clorofilliana liberano nell'atmosfera una quantità di ossigeno proporzionale alla massa foliare di ogni pianta, mentre le foglie stesse servono ad abbattere le polveri, ad attutire i rumori e a diminuire la presenza dei microrganismi nell'atmosfera urbana. Le piante fungono per altro da filtro delle sostanze inquinanti di acqua e suolo e, nei confronti di quest'ultimo, esercitano un'azione protettiva contro il dilavamento meteorico e contro l'abrasione eolica. Per esplicarsi seriamente però la funzione "igienizzante" esercitata dalle piante, necessiterebbe una distribuzione massiva, governata da criteri di distribuzione strategica, specifici per ciascun contesto urbano.

## 12 Il parco contemporaneo

Nei 150 anni della sua evoluzione il parco urbano attraversa tre fasi. All'origine troviamo la fusione della visione estetica con un'esigenza pratica, l'immagine della natura associata al bisogno dell'igiene fisica: la forma del parco si pone come sintesi di un messaggio educativo che appartiene al discorso sulla riforma urbana e trova nel modello del parco vittoriano l'espressione più compiuta dell'epoca nascente dell'urbanesimo, in Inghilterra come nel resto dell'Europa. In un secondo momento, con l'emancipazione del cittadino dalla condizione di soggetto assistito a quella di protagonista cosciente della società urbana, si sviluppa il filone della ricerca sociologica e dell'igienismo sportivo, che avvia con forza il discorso sul parco funzionale. L'articolazione funzionale segna un indebolimento della visione estetica, mentre la frammentazione fisica del parco nella città avvia quel discorso sulla continuità tra il parco e l'open space che è il tema della città dei giorni nostri. Il risultato finale diviene il sistema delle aree verdi urbane, cioè il parco che si diffonde nella città, perdendo così la sua centralità originaria, ma avendo in compenso favorito la riforma urbana.

Le New Towns in Inghilterra e le periferie

funzionali del nord Europa, sono l'esito di questo processo che contraddistingue la maturità della terza fase, quella contemporanea, del park system, del sistema del verde, della pianificazione strutturale delle aree verdi, degli standard funzionali e della programmazione del tempo libero.

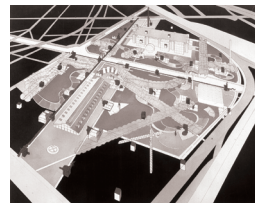
L'impatto dello spazio verde sulla società urbana è multiplo: esso è fattore di socializzazione per un verso, ma deve consentire anche il ritiro individuale e l'introspezione psicologica; come luogo di ricreazione deve soddisfare le esigenze di attività ma anche quelle di passività. Questo induce a considerare la contiguità tra la sfera sociale, quella psicologica e la relazione di entrambe con le esperienze culturali dei diversi gruppi sociali presenti nella città. Deve inoltre essere suscettibile di modificazioni perchè la società appare mutevole nel tempo: il parco deve essere flessibile e adattabile. La costruzione del parco nasce dunque dalla conoscenza della società e dei suoi problemi, tuttavia la teorizzazione di un modello preciso ed unico da seguire nella stesura del progetto del parco contemporaneo, non è pensabile, esistono solo delle esperienze riferite a precisi contesti e situazioni urbanistiche storicamente determinate. Il parco urbano contemporaneo può essere un'attrezzatura delle nuove periferie, può essere un elemento di cucitura e di transizione tra la città e la campagna, può essere il risultato di interventi di rinnovo urbano, può essere l'occasione di una sistemazione integrata ad un programma di bonifica idraulica o il recupero delle zone di cava, di discarica e di degrado poste ai margini, come innumerevoli esempi inglesi e tedeschi dimostrano.

E' interessante sottolineare come sia possibile passare da un concetto di spazio non fruibile, puramente contemplativo, profondamente estetizzato, ad uno interattivo, in cui il fruitore diventa protagonista ed è chiamato a collaborare alla vita stessa del parco, diventandone così parte integrante, elemento indispensabile del luogo e del progetto stesso mentre questo è pensato e realizzato. Altrettanto importante è rendersi conto di come e quanto il dettaglio possa rimanere impresso nella memoria del vi-

sitatore anche in spazi molto estesi e apparentemente molto difficili da gestire: a volte una seduta, una fontana, un segno sul terreno, un albero collocato in una particolare posizione, una singolare geometria del percorso, diventa l'elemento distintivo e caratteristico dell'intero progetto. Quel luogo sarà ricordato proprio per quel dettaglio, per quel particolare, per la sua forma, per la sua posizione, per il suo colore, per la sensazione che ci ha trasmesso.

E' noto come a partire dalla fine degli anni Ottanta il parco pubblico abbia ritrovato una nuova centralità nei processi di trasformazione dei territori urbanizzati. I motivi di questa riscoperta sono svariati, ma uno in particolare risulta evidente. Il cambiamento delle logiche di produzione delle merci e dell'economia, con il consolidamento di un modello di società dei servizi e delle tecnologie informatiche, ha determinato in quegli anni la crisi dell'industria pesante. Una crisi che ha portato alla dismissione di numerose aree industrializzate e ha reso disponibili ampie porzioni di territorio metropolitano: si trattava spesso di derelict land, di paesaggi feriti, di siti contaminati, e la necessità di una loro riconversione fece emergere con maggiore acutezza le questioni legate al degrado ambientale. La riqualificazione degli ambiti urbani degradati passa dunque attraverso la riprogettazione degli spazi pubblici aperti. L'analisi attenta delle operazioni effettuate negli ultimi decenni in alcune importanti città, ci porta ad individuare, tra questi, i parchi (intendendo per parchi tutti quegli spazi aperti, più o meno grandi, in connessione con il tessuto urbano) che abbiano assunto, una volta consolidati, il ruolo di nuovi luoghi del collettivo urbano, sia pure con identità e funzioni fortemente diverse.

Risanare, connettere, riconfigurare: sono questi i principali obiettivi di qualità che tornano con frequenza a scandire, come chiari imperativi etici, la filosofia progettuale dei parchi della città europea contemporanea. La necessità di "produrre" senso del luogo e identità locale nei processi di riqualificazione della città spinge infatti il progettista contemporaneo a reinventare continuamente la concezione del parco, come spazio pubblico e spazio figurativo, facendo leva soprattutto sul suo carattere privilegiato di dispositivo relazionale tra cose, processi, persone, parti di città. Gli scenari delle città europee dimostrano che, proprio come accade tra specie botaniche, anche gli spazi aperti si possono ibridare, dando origine a entità con caratteristiche diverse dalle matrici originali: i confini tra parco e piazza, parco e boulevard, parco e area ricreativa, parco e verde stradale sono diventati sempre più labili fino quasi a dissolversi. Anche se la tendenza all'ibridazione tra il parco o il giardino e un altro tipo di spazio aperto urbano non è una novità del nostro tempo (basti pensare alle esperienze ottocentesche delle parkways, o degli squares parigini, per esempio), non si può negare che oggi in questo atteggiamento progettuale si manifestano un senso della ricerca e dell'innovazione sconosciuti al passato. L'idea olm-



(fig.11-12)

Bernard  
Tschumi  
Parc de la Villette,  
1982-87,  
Parigi,  
Francia.





(fig.9-10)

Michel  
Corajoud,

Parco di Sausset,  
1985,

Plaine Saint-Denis,  
Francia.



stediana del sistema di parchi come strategia per la costruzione di una forma urbis e di un ambiente urbano sano e a misura di cittadino, risulta integrata nell'idea di un sistema di specie di parchi in cui si attua anche una strategia di colonizzazione figurativa della città che cambia.

Qualche anno fa, in un articolo pubblicato sulla rivista LOTUS (numero 87, 1995) contenente un memorabile decalogo, Dieter Kienast ricordava che "nella città l'offerta di natura è divenuta un requisito essenziale e invitava a cercare la natura urbana, il cui colore non è solo il verde ma anche il grigio: ne fanno parte alberi, siepi, prati ma anche il manto stradale, le piazze, i canali artificiali, i muri, gli assi di penetrazione e di ventilazione, il centro e la periferia". Quindi nel progetto di un parco urbano elementi tipici dello spazio urbano si mescolano a elementi naturali del paesaggio, in un tentativo di conciliazione tra città e campagna.

Nel 2003, Michel Corajoud è stato il primo paesaggista vincitore del Gran Prix de l'Urbanisme, proprio per il suo lavoro sui giardini pubblici a scala umana. Il più celebre è il Parc du Sausset, nei comuni di Aulnay-sous-Bois e Vilpinte, aperto al pubblico dal 1981, paradigma della passeggiata rurale immersa nel paesaggio provenzale. Sebbene l'impianto sia molto rigido e geometrico, c'è poi la natura che con le sue forme sinuose contribuisce a far tremare tali geometrie e a dare fascino alle forme rigide che lo definiscono. La sua opera punta ad una sintonia tra natura e città, o suburbanità, muovendosi all'interno di una composizione spaziale ordinata. Nella filosofia del progettista i parchi urbani sono da intendersi come quei luoghi che ci consentono di stare nella natura e di sentirci naturali, usando la nostra immaginazione nella percezione di ambienti ricreati artificialmente. Analizzando la planimetria è possibile leggere l'intero impianto del parco e capire come il progettista è stato abile nel far coesistere due tipologie di parchi differenti o, meglio ancora, di realizzare un "parco nel parco", uno più naturalistico, quindi apparentemente meno progettato, "La foresta", l'altro reso più urbano dal progetto di molteplici funzioni

che servono ad un uso diverso da parte del pubblico, "I prati quadrati".

Quindi il progetto delle attività e delle funzioni all'interno del parco urbano diventa il principale obiettivo da perseguire nella progettazione di un parco urbano di successo.

Un esempio di parco francese che rappresenta l'occasione più importante per reinterpretare l'architettura dei parchi urbani, è il Parco della Villette (1983-'97), realizzato su progetto di Bernard Tschumi. Il parco possiede sembianze particolari che tendono a sbilanciarsi fortemente sul progetto delle attività, mettendo addirittura in secondo piano l'importanza della vegetazione. Il numero delle alberature è infatti nettamente inferiore a tutti gli altri parchi urbani delle stesse dimensioni: si tratta di un luogo in cui l'abitante della città viene messo a confronto con un ambiente ricco di attività sociali. Il lungo programma del bando di concorso prevedeva infatti che nel nuovo parco ci fosse tutto il pensabile: doveva continuamente esserci qualcosa di diverso per ogni fascia di età, per ogni gruppo di popolazione all'insegna della multiculturalità. L'elenco di attività prevedeva al suo interno: musei, ristoranti, ateliers, giardini, serre, teatri ecc.

Il progetto di questo parco viene preso in considerazione per capire come questo segni un cambiamento della tradizionale concezione di parco, da rustica macchia verde a punto nodale di intensa vita urbana. I progettisti sono i maggiori protagonisti di questo cambiamento, assecondati dall'importante ruolo dei sociologi che hanno il fondamentale compito di riuscire ad ascoltare le esigenze della gente, facendo sì che gli spazi aperti vengano vissuti con una più profonda identità e qualità e permettendo un incontro a metà strada tra le scelte progettuali di architetti e urbanisti e le esigenze collettive di un pubblico sempre più vasto che ha bisogno di nuovi spazi per vivere al meglio la propria quotidianità in città.

Secondo i criteri definiti da Achille Maria Ippolito, docente della Facoltà di Architettura dell'Università La Sapienza, nel volume "Il parco urbano contemporaneo, notomia e riflessio-



ni”, il parco urbano è identificabile come uno spazio al servizio della città e dell’ambiente, che richiama per le sue funzioni il ruolo dell’antica piazza. Il libro vuole essere uno strumento utile per analizzare progetti vecchi e nuovi, ripercorrendo le tappe del loro iter progettuale.

Il percorso sui parchi urbani comincia a Parigi, in Francia. E’ in questo Paese che il presidente Mitterrand nel 1981 decise di puntare sull’architettura, affiancando alla Torre Eiffel altri importanti segni urbani. In questo itinerario di crescita artistica, la tappa di Barcellona costituisce una concreta applicazione. Oggi è la Spagna un importante laboratorio a cielo aperto di nuove esperienze architettoniche e paesaggistiche. Non mancano anche esempi particolari, come quello del parco dell’aeroporto di Monaco, dove non ci si trova di fronte ad un luogo da fruire quanto ad una tela da osservare dall’alto.

La chiave di lettura di Ippolito, individua nei parchi urbani quei luoghi dove sono possibili gli scambi sociali, culturali e commerciali, luoghi dove traspare in forma evidente ed anche simbolica il pubblico, la collettività, esaltando il privato, l’individuo: luoghi cerniera dove il singolo cittadino diviene comunità e trova il contatto diretto con gli altri.

Nel filone della riqualificazione urbana il parco rappresenta quindi un fondamentale punto di riferimento. Per questa ragione è necessario un approfondimento dell’analisi conoscitiva dei sistemi da cui è costituito, del contesto in cui si inserisce, della tematica che sviluppa e degli aspetti formali come espressione dei diversi linguaggi architettonici del panorama contemporaneo. Partendo da queste riflessioni, dopo un’attenta ed esaustiva analisi critica, la pubblicazione individua una tassonomia di riferimento (tematizzazione, contesto, conformazione, il sistema funzionale, il sistema della mobilità, il sistema naturale, il sistema delle componenti), che diviene un importante quadro sinottico utile a chiunque voglia occuparsi dei parchi e dei giardini urbani contemporanei, dove la comparazione dei numerosi esempi riportati è il presupposto di base per mettere a disposizione un nuovo strumento di riferimen-

to per la progettazione.

### La tematizzazione

Il parco pubblico contemporaneo evita ripetizioni tipiche e al contrario cerca sempre caratteri di unicità, accentuando tematiche specifiche. Il parco pubblico è pertanto sempre più tematico in ordine di assecondare la nascente necessità di offrire luoghi riconoscibili nella varietà del nostro habitat. Un programma ricco di contenuti orientati su un tema specifico e volti a indurre comportamenti umani ben definiti non è una novità. Tutta la storia dell’arte dei giardini si basa su manifesti ideologici che codificano in ogni epoca interpretazioni di funzioni simboliche e rappresentative. Versailles, per fare un solo esempio, era lo spazio per eccellenza dell’illusione, del fantastico e scenografia del potere monarchico. Ma è il parco ottocentesco delle grandi capitali europee, elemento essenziale della città industriale, a codificare minuziosamente la tematizzazione del parco pubblico, attraverso l’esaltazione degli aspetti della vita sociale (igiene, salubrità, attività fisica e senso di appartenenza). Così oggi nelle grandi città i parchi pubblici cercano di sviluppare un proprio carattere specifico. Si pensi a Parigi, dove Du Sausset, La Villette, Citroen-Cevennes e Bercy a poca distanza di tempo l’uno dall’altro, offrono quattro risposte del tutto diverse del parco pubblico contemporaneo, apparentemente antitetiche nella loro concezione originaria, ma oggi felicemente complementari. Il primo è il risultato di una progettazione basata sulla logica del recupero della scala umana; il secondo ha un carattere spiccatamente architettonico e tecnologico; il terzo voluto per compensare gli squilibri tra verde ed edificato; il quarto pone il verde al centro dell’interesse limitando fortemente l’inserimento di componenti minerali. Ma l’individuazione di un tema principale, nello sviluppo di un progetto del verde urbano, non deve precludere le componenti di flessibilità e dinamismo richieste al parco contemporaneo: gli spazi tematici sono al contempo rigidi come contesto narrativo, ma sensibili alle rapide variazioni d’uso. Si pone particolare attenzione al



(fig.13)  
Jean-Paul Viguier,  
*Parco André Citroën*,  
1985-92,  
Parigi,  
Francia.

(fig.14)  
Martha Schwartz  
*Power Lines*,  
Emscher Park,  
1991-1999  
Germania.





programma evolutivo di questi spazi, alla consapevolezza che un luogo non può più essere definitivo.

Si prospetta dunque un futuro ricco di sperimentazioni, di cui l'architettura del paesaggio si deve fare promotrice.

### Il contesto

Così come per qualsiasi intervento architettonico, anche per gli spazi pubblici aperti è necessario analizzare le caratteristiche del contesto in cui si inseriscono: il *genius loci* e la storia del luogo sono ciò che, in sintonia o in contrapposizione, ispirano e generano l'idea progettuale. Inserirsi in un sito e quindi in un contesto con delle caratteristiche proprie, è un'operazione complessa, tridimensionale e interattiva: l'analisi del contesto è un processo conoscitivo. Numerosi sono gli aspetti da considerare nello svolgere questo tipo di analisi. In primo luogo è necessario indagare le componenti strutturali della geomorfologia del territorio, per cui si osserva l'andamento orografico del terreno, la presenza di corsi d'acqua, di pianure o di montagne. Si procede poi con lo studio delle forme, dei ritmi, degli allineamenti, delle sequenze che imprimono un carattere al paesaggio. I dati emersi dall'analisi consentono di entrare in possesso di una linea guida per poter apportare le trasformazioni future e determinare le regole secondo le quali l'ambiente si è costituito.

Se il contesto è vicino a un tessuto storico si può notare come l'inserimento venga determinato da allineamenti geometrici e dalla ricerca di visuali che mettono in relazione la preesistenza con il nuovo progetto. Il parco di

Issoudun (1992-'94, Francia) progettato da Michel Desvigne e Christine Dalnoky, si sviluppa su un terreno situato ai margini della cittadina di origine medievale, in passato occupata da piccoli appezzamenti di orti urbani e giardini unifamiliari. L'area è inoltre attraversata da un fiume dalla fisionomia informale, alla quale è stata sovrapposta una griglia geometrica che, attraverso l'orientamento dei suoi assi, stabilisce il rapporto con gli edifici rappresentativi della città.

Se l'intervento è in un contesto agricolo l'inserimento è volto ad esaltare la produttività del luogo, riprendendo certi segni del suolo come la partizione dei campi, le linee dei filari alberati o i colori. Marta Schwartz con l'opera *Power Lines* all'interno dell'Emscher Park (1991-'99, Distretto della Ruhr, Germania), si serve di elementi tipici del paesaggio agricolo, come le siepi di grano alternate a pile di balle di fieno rivestite in tela rossa e nera, per individuare gli assi principali dell'intervento e determinare una tessitura geometrica che scandisca il paesaggio.

Se invece ci si trova ad operare in un sito industriale si possono rintracciare alcuni codici morfologici, come la serialità interna nella disposizione degli elementi compositivi e tettonici, a cui si contrappone spesso un'evidente varietà esterna nelle dimensioni degli edifici e dei manufatti che costituiscono parte integrante del complesso architettonico e industriale: strade, ponti, pensiline, passerelle ma anche carriponte, nastri trasportatori, gru, torri di raffreddamento, ciminiere, camini, silos. L'area di duecento ettari delle ex acciaierie Thyssen nella regione dell'Emscher, è stata coinvolta nei primi anni novanta da un massivo processo di riqualifica paesaggistica, sfociata nel progetto del parco di Duisburg Nord ad opera del team di Peter Latz. L'atteggiamento dei progettisti fu quello di tentare una fusione tra l'archeologia industriale presente e la crescita spontanea e selvaggia di una ricca vegetazione, combinandoli in un unico assetto paesaggistico omogeneo ed uniforme. Essi cercano di reinterpretare le strutture esistenti mutando la loro funzione mediante la sovrapposizione di una serie di li-



(fig.15)

Michel Desvigne e Christine Dalnoky, Parco di Issoudun, 1992-94, Issoudun, Francia.



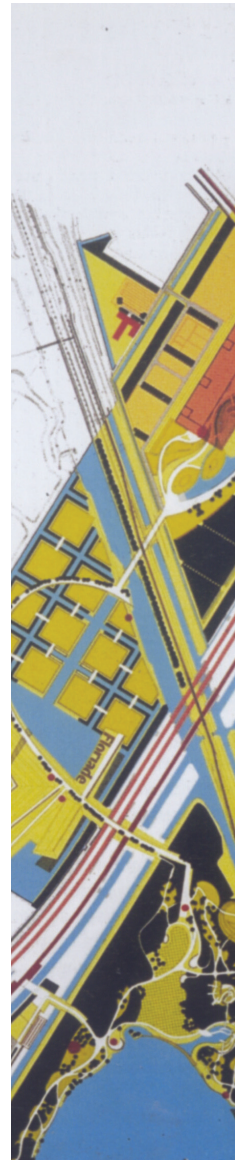
velli dalle funzioni differenti.

### La conformazione

Le scelte operate nello studio del contesto e del rapporto con la preesistenza fanno assumere a qualsiasi intervento nell'ambiente una precisa conformazione. Nel momento in cui ci si riferisce ad un parco urbano si parla dunque di conformazione e non di forma, intesa come l'insieme delle componenti che concorrono a determinare un certo luogo, le quali si relazionano distinguendosi per geometrie e contenuto. Esse non descrivono unicamente l'aspetto fisico-geometrico, ma anche le relazioni che un disegno più o meno formale produce, determinando e condizionando il modo con cui il fruitore può disporre del parco. Nelle esperienze più recenti di architettura del paesaggio la forma diventa più importante della funzione, è il significante con cui rappresentare il significato. Anche la componente temporale entra a far parte della progettazione, come una variabile da controllare che contribuisce a definire il carattere del luogo.

Spesso la forma è il risultato di una manipolazione scultorea, come nel caso del Parque do Tejo e Trancao (1997-2000, Lisbona, Portogallo) di Hargreaves Associates, nel quale il susseguirsi delle dune ripropone formalmente l'immagine della superficie increspata del fiume al soffiare del vento. La tendenza opposta invece, è quella che rintraccia nel contesto le geometrie, gli assi e gli allineamenti esistenti, come accade nel Parque de Poblenou (1990-'92) di Barcellona, che costituisce il punto di congiunzione tra diverse assialità viabilistiche.

Con un approccio dal linguaggio architettonico forte si può conferire al luogo unitarietà e coerenza, rendendolo un segno distintivo facilmente riconoscibile, come avviene nel Parco della Riera Canjadò (1999, Barcellona) di Maria Isabel Bennasar. Si tratta della sistemazione dello spazio occupato dal letto del fiume Canjadò, che ha rappresentato una forte e netta frattura nella trama urbana della città. Il disegno del parco esalta il carattere longitudinale e dinamico del sito, seguendo l'andamento topografico del terreno. Più difficile è



(fig.16)	(fig.17)
Maria Isabel Bennasar,	Michiel del Ruijter,
<i>Parco della Riera Canjadò,</i>	Ton Hinse,
1999,	Geert Koning,
Badalona,	Rob Van der Ham,
Barcellona,	<i>Floriade 92,</i>
Spagna.	1992,
	Zoetermeer,
	Olanda.





l'interpretazione di quei progetti nei quali gli schemi proposti e le geometrie utilizzate non derivano direttamente dal contesto, ma dalla forte valenza simbolica che ogni segno può avere. In questi casi il segno diventa la metafora del progetto e il linguaggio è così denso di significato che la planimetria stessa diventa schema-diagramma dell'idea progettuale. Il disegno del Parco Floriade '92 (1992, Zoetermeer, Olanda) è fortemente geometrico, un'intersezione di triangoli di diverse dimensioni, le cui altezze costituiscono la viabilità principale e i cui vertici divengono nodi di raccordo. Da qui si può arrivare ad estremizzazioni che portano a progettazioni astratte, potremmo dire ideali, dove il linguaggio architettonico viene completamente destrutturato nelle forme primitive, risemantizzato e riletto attraverso una nuova sintassi, producendo altri significati. Questa molteplicità di approcci progettuali al parco contemporaneo non può quindi prescindere dalla percezione dello spettatore, cioè da come quest'ultimo interpreta certi segni. Dall'analisi di alcuni parchi risulta evidente la nuova attenzione riservata all'esperienza percettiva-spaziale dell'opera, che porta al concetto di interattività uomo-ambiente. In quest'ottica capita che alcuni paesaggisti, attingendo dalla Land Art, sperimentino varie forme di dialogo ambientale, trasformando l'intervento artistico in qualcosa che relazioni lo spettatore al contesto. Si sviluppa la pratica di marcare i siti con

segni nel terreno o nella vegetazione stessa, producendo un corto circuito tra rappresentazione (il segno) e realtà (l'ambiente).

### Il sistema funzionale

Il sistema funzionale, tra quelli che compongono i parchi urbani, è il più atipico e il meno uniformabile. Un parco potrebbe non avere funzioni, essendo esso stesso una funzione. Nel momento però che si circoscrive il parco nell'ambito di un tipo, alcuni aspetti funzionali si aggiungono e completano l'essenza della specificità. Dalla fine degli anni Ottanta sono state ridefinite le funzioni del parco urbano: esso diventa lo spazio pubblico in cui non è più la natura l'elemento fruizionale, ma il sito in cui nel verde si consumano altre cose, per esempio la cultura, l'arte, lo sport, il commercio. Il parco urbano contemporaneo svolge la funzione di nuovo polo di aggregazione sociale e costituisce parte integrante per la definizione delle nuove centralità.

Il primo ambito funzionale è l'accesso al parco: la "porta" costituisce l'elemento di soglia e di transizione tra città e parco, si tratta in genere di un vestibolo pavimentato, a cui corrispondono spazi a fruizione passiva e di sosta, oppure anfiteatri per assistere a spettacoli teatrali o musicali, aree per attività fieristiche, commerciali o espositive, quali mostre, performance, installazioni e opere d'arte. La porta può anche divenire copertura di parcheggi, può ospitare le fermate dei mezzi pubblici e in altri casi può reiterarsi e divenire un sistema di stanze all'aperto, pixels tematici dai differenti usi, come nel nodo urbano polifunzionale progettato da Eduardo Arroyo per il Parco del desierto de Baracaldo (1991-2001, Paesi Baschi, Spagna). Ci sono poi gli ambiti didattici che corrispondono a una fruizione attiva, quali per esempio i laboratori per il giardinaggio, dove coltivare piccoli appezzamenti di terreno, come nel Namba Parks di Osaka (2003, Giappone) di Jon Jerde; oppure i microambienti a sé stanti, diversificati per profumi, sapori, suoni e colori, come quelli minimalisti del Parco urbano ad Harima di Peter Walker (1991-'93, Giappone) che hanno il fine di educare e avvicinare l'uten-



(fig.18)  
Jon Jerde,  
Namba Parks,  
2003  
Osaka,  
Giappone.

te alle tematiche della natura e dell'ambiente; infine le serre per le collezioni delle piante dell'Eden Park di Nicholas Grimshaw in Cornovaglia (2001, Gran Bretagna) che racchiudono dei veri e propri microclimi da esplorare.

Alcuni parchi presentano ambiti funzionali legati al movimento del corpo, al gioco, alle attività sportive, non necessariamente regolamentari, quali i percorsi attrezzati, le piste ciclabili, i percorsi in ambiente naturale e infine gli spazi dell'arredo urbano. Nel parco del Clot (1986-'89, Barcellona, Spagna) di Dani Freixes e Vicente Mirando il luogo dello stare si interfaccia con percorsi sportivi statici e dinamici. Si registra un aumento della pratica sportiva e la diffusione di nuove forme di sport e divertimento, quali i muri di arrampicata, la bicicletta acrobatica e le piste di skate-board, oggetto di realizzazione soprattutto nei parchi americani, ad opera di Marc Scott. Altre funzioni si caratterizzano invece attraverso elementi puntiformi, quali chischi, padiglioni, folies, piccoli "episodi" strategici del parco con la funzione di ristoro, commercio, artigianato e cultura, come le tre biglietterie del Parco Hoge Veluwe (1994-'96, Rijenburg, Hoenderloo, Otterloo, Olanda), opera degli MVRDV.

Altri possono divenire organismi di interfaccia veri e propri, come a Mollet Del Vallès (1992-'99, Barcellona, Spagna) di Enric Miralles in cui la ludoteca inglobata nel progetto diventa il pretesto per la

fruizione di una serie di elementi architettonici che circoscrivono il Parco dei Colori.

### **Il sistema della mobilità**

La mobilità, identificandosi come quel sistema che ha il preciso fine di stabilire relazioni, connettere parti e creare continuità, tenta di dare una risposta alle problematiche della fruizione per il parco urbano. La conformazione dei percorsi negli spazi pubblici ha come obiettivo quello di rendere leggibili le condizioni del sito e il suo disegno. Le relazioni con l'intorno sono affidate ai percorsi di avvicinamento, che conducono il visitatore alla scoperta del parco, seguendo traiettorie dalle dinamiche differenti. Anche lo sviluppo perimetrale del sistema

dei percorsi può assumere diverse sfumature e può essere opportunamente diversificato in base all'approccio di pianificazione e progettazione che l'intervento segue per perseguire i propri obiettivi. I percorsi interni risultano anch'essi fondamentali per la concretezza degli interventi progettuali degli spazi aperti. Essi devono essere chiari e ben riconoscibili, avere una funzione strutturante, essere confortevoli e favorire la massima frequentazione in sicurezza nelle diverse ore del giorno. Un sistema di percorsi così concepito può condurre all'identificazione di una gerarchia interna e alla valorizzazione di specifiche caratteristiche morfologiche del sito.

A partire dal presupposto che il parco urbano può esistere solo in relazione ad un contesto in cui la qualità del sistema-mobilità deve connettere le attività, un passaggio obbligato è lo studio per il controllo della densità dei flussi pedonali. L'accessibilità e la fruizione dello spazio dipendono dunque da dei tracciati, che nascono all'esterno, per diluirsi nell'interno, riducendo l'impatto sia acustico che visivo e risolvendo il contrasto di scala tra le varie dimensioni delle componenti ambientali.

Esempio emblematico è il Parco del nodo della Trinidad (1993, Barcellona, Spagna) di Enric Battle e Joan Roig: il parco nasce all'interno di uno svincolo circolare di smistamento tra due autostrade nazionali, il quale si diluisce nell'intorno, si espande e, aumentando le proprie dimensioni, si trasforma in parco urbano.

### **Il sistema naturale**

Il sistema naturale del parco urbano è un patrimonio complesso, costituito dai beni vegetali, orografici, faunistici, fisici, culturali, ma anche dalle dinamiche evolutive, strettamente connesse alla loro crescita e al loro mutamento. Il parco contemporaneo si serve della composizione di elementi naturali (terreno, acqua, vegetazione) come materiale di progetto. Pertanto le implicazioni interdisciplinari, che ruotano intorno al sistema naturale, sono molteplici: affrontano l'architettura del paesaggio, l'ecologia, la botanica e l'agronomia, manifestando la continua osmosi tra la progettazione

ambientale e quella urbana.

Due sono le principali filosofie di progetto, che oscillano tra natura e artificio: l'etica purista ed ecologica tende alla ricostruzione di un ambiente autoctono capace di autoalimentarsi e svilupparsi seguendo la naturale inclinazione del territorio; l'approccio più figurativo e informale assoggetta la natura all'architettura, considerando il parco urbano la conseguente prosecuzione della città.

In primo luogo è necessario stabilire le motivazioni e i vincoli che determinano la modellazione del suolo, in funzione della sua orografia, in quanto elemento costitutivo della geografia di un luogo. Successivamente si procede con l'integrazione della vegetazione, che si sovrappone al suolo. Il progetto del suolo è divenuto anche materia di sperimentazione di molti movimenti artistici (Minimalismo, Pop Art e Land Art). Robert Smithson (Spiral Jetty, Great Salt Lake, Uta, USA, 1970) lo incide, lo taglia con i materiali stessi della natura, quali sassi, erba, terra, acqua: colori materiali e forme si rivelano e trasfigurano la natura dei luoghi, dandole nuovi significati, creando un effetto di straniamento.

Il progetto vegetale è considerato non concluso anche con l'esecuzione delle opere previste, in quanto elemento che muta nel tempo: il parco è un'opera aperta, un sistema in divenire, che attraverso la mutevolezza delle forme, dei colori e dei profumi, si rinnova continuamente. Jill Clement, nel Parco parigino André Citroën (1986-'92), ha esplicitato la sua teoria del "giardino in movimento", dove lo spazio del parco assomiglia ad un terreno agrario, una visione eco-sistemica e sostenibile, che affida la sua valenza estetica all'evoluzione naturale della vegetazione, legata ai ritmi biologici di crescita. Diverso è l'atteggiamento che considera la vegetazione come un materiale da costruzione, secondo un performance architettonica dove "il verde", come nei palinsesti agricoli o nei giardini all'italiana, è sottoposto ad un dispositivo geometrico ordinatore costituito da griglie, fasce, layers o forme simboliche elementari e minimali. Nel parco di Peter Walker dell'Aeroporto di Monaco (1994, Germania) il sistema vegetale

è utilizzato secondo una composizione astratta, autoreferenziale, impostata su due diversi livelli: a terra un pattern geometrico disegna i parterre erbosi e le aiuole a differenti colori, in elevato querce colonnari e siepi squadrate definiscono volumetricamente gli spazi.

Infine la sostenibilità risulta parte integrante del progetto del sistema naturale: componenti e materiali a basso impatto ambientale tutelano la bio-diversità. Per esempio nel Schelpenproject (1991-'92, East Scheldt, Olanda) dei West8, i terreni di scarto necessari alla costruzione della strada di scorrimento che passa sull'acqua, sono stati ricoperti di conchiglie per incentivare la nidificazione degli uccelli marini.

### **Il sistema delle componenti**

Tutti gli elementi del sistema delle componenti nella progettazione del parco urbano hanno un ruolo determinante, nella funzione e nella caratterizzazione, nella percezione del dettaglio inteso come parte di un sistema complesso. Essi rappresentano un sistema eterogeneo, costituito da una molteplicità di elementi: sedute, apparecchi illuminanti, pensiline, vasche d'acqua, fontane e altro. Nel passaggio di scala dall'ambito urbano, conclusus, al territorio, le componenti tendono ad assumere però nuovi significati: simbolo, narrazione e mimesi, contribuendo ad antropizzare ulteriormente un territorio, parco o giardino. Un ponte pedonale (East Asian Garden art, 1995, Utrecht, Olanda), dimentico della funzione di collegamento, diventa, nell'intervento dei West8, seduta dinamica, fornendo la possibilità di vedere le cose da diversi punti di vista: il ponte da luogo del movimento diventa luogo dello stare.

L'ubiquità, la frammentarietà, la diversità delle forme e delle funzioni che distinguono le componenti, divengono quindi peculiarità del parco. Esse sono generatrici di episodi e quindi di relazioni, e si identificano però in una struttura omogenea e unitaria.

Le esigenze legate alle problematiche della riqualificazione urbana rendono pertanto necessari, oltre all'uso di tecniche eco-compatibili, coraggio delle immagini e capacità di

sperimentazione di soluzioni a basso costo, convincenti dal punto di vista formale e figurativo.

### 13 Parchi urbani nell'Italia di oggi

Quale ruolo ha giocato il verde urbano nella costruzione delle città italiane contemporanee?

Il verde come problema civile è una battaglia minoritaria portata avanti solo da alcune forze della cultura, esso diviene diritto del cittadino solo per effetto di un decreto ministeriale (n.1444 del 2/4/1968). Mentre in Europa muove i suoi passi l'approccio ecologico, in Italia è in discussione l'utilità stessa del verde urbano a riconferma del ritardo culturale che registra il paese.

Solo la svolta avvenuta negli anni Settanta produce i segni di un ricongiungimento tra cultura, società e amministrazione della città in grado di avviare una strategia di riforma urbanistica capace di trasferire nel concreto dello spazio urbano il principio astratto dello standard.

Il procedimento cui si assiste in modo diffuso è la ricerca di una identità tipologica e funzionale del verde urbano che vada al di là dei modelli obsoleti del parco-giardino ottocentesco e dei campi-gioco e sportivi di più recente definizione: gli unici esempi noti all'esperienza italiana.

Tuttavia esperienze significative si compiono in molte città, sia con l'adozione di nuove varianti generali ai piani regolatori, che per la prima volta affrontano il problema di un controllo morfologico degli spazi verdi, sia nella progettazione di veri e propri parchi urbani, a volte rimasti allo stadio propositivo e altre volte giunti alla fase esecutiva.

A livello metropolitano Milano definisce un'organica strategia per quanto riguarda le aree da sottrarre all'espansione insediativa della sua vasta e frammentaria cintura, saldando preesistenze di verde storico con proposte di istituzione di parchi-campagna fondati su moderni criteri paesistici integrati dall'assunzione del problema della tutela delle principali com-

ponenti ambientali dell'alta e media pianura lombarda, in primo luogo il sistema delle acque superficiali e di falda.

Torino aggiorna la strategia urbanistica includendo l'ambiente fluviale a quello collinare; Bologna consolida, a livello di piano e di politica gestionale, l'idea del parco collinare e del parco agricolo periurbano; a Roma comincia a prendere forma un disegno di struttura integrata degli spazi aperti e verdi: ciò che dopo cent'anni di devastazione edilizia resta degli antichi giardini si salda con l'ambiente fluviale del Tevere e con la campagna circostante. Mentre a livello di città intermedie si registrano alcuni esempi di progettazione di veri e propri parchi urbani di tipo tradizionale nelle città di Modena, Ferrara, Mestre. In altri casi accade che i parchi storici, quei pochi che esistono, presentino i segni di un invecchiamento funzionale e di un degrado dell'impianto vegetazionale dovuto alla forte pressione provocata dalla città, che li circonda e li utilizza anche impropriamente come unici spazi aperti disponibili in aree centrali. A Milano si progetta così il restauro e l'ammmodernamento del Parco Sempione. Infine gli orti urbani cominciano ad essere riabilitati anche in Italia, dopo essere rimasti a lungo relegati, come fenomeno marginale, nelle aree relitte della città.

Con l'arresto del lungo ciclo di crescita demografica iniziato nell'immediato dopoguerra, o quanto meno con la sua forte riduzione, le città italiane manifestano dunque la tendenza generale ad avviare politiche di miglioramento qualitativo dei tessuti urbani prodotti in decenni di sviluppo edilizio intensivo. La sensibilità per l'ambiente si esprime in primo luogo col discorso sugli spazi verdi e sulle attività ed i servizi che a queste si collegano; emerge però un problema quantitativo: per recuperare le occasioni perdute e dotare le città di standard adeguati molte volte non basta operare sui vuoti urbani, occorre uscire dalla città e investire la fascia agricola periurbana, l'unico spazio disponibile per operare un reale equilibrio. Con la peculiarità però che il territorio periurbano di molte città italiane è occupato da un'agricoltura redditizia e da una proprietà fondiaria

frantumata in aziende di modeste dimensioni, in massima parte impegnate a razionalizzare la produzione con interventi che incidono sfavorevolmente sul paesaggio agrario, sulla sua varietà e soprattutto sulla tutela del patrimonio arboreo. Si può dire che la diversificazione si manifesta sotto forma di una crescente accelerazione dei tempi di modificazione del gusto in relazione al mutamento della società, e questo porta a sottolineare in particolare la modificabilità nel corso del tempo del giudizio relativo ad un medesimo oggetto, introducendo così il problema dell'analisi dei diversi substrati che concorrono a determinare l'ideale estetico e del loro reciproco e continuo interagire nel tempo e nello spazio. Da questo punto di vista si osserva come la revisione dell'estetica settecentesca, fondata sull'esaltazione della bellezza della natura libera, avesse i suoi presupposti in un avvicendamento della leadership politico-culturale all'interno della società inglese, che riguardava comunque una sfera sociale molto ristretta e poneva la nuova estetica in rapporto diretto con l'utilità economica del nuovo paesaggio agrario che i paesaggisti come Capability Brown andavano disegnando per i proprietari terrieri. Accade così che il pittoresco e il sublime, che sono gli attributi specifici della bellezza nel Settecento, si relativizzano nel corso dell'Ottocento divenendo solo categorie di classificazione dei diversi tipi estetici. Gli sviluppi del Novecento pongono invece in evidenza come, a fronte di un accrescimento delle capacità tecnico-scientifiche di miglioramento dell'ambiente, si determini una diminuita capacità di individuazione degli esiti estetici universali. Non esiste più un ideale di bellezza unificante così come non esiste più un unico punto di vista all'interno della società. Il concetto assoluto di bellezza si stempera in una più generale interpretazione dell'idea estetica come soddisfazione visiva, legata ad una significativa valutazione della sensorialità degli individui che, se è frutto di conoscenze scientifiche, è premessa per un'accentuazione della soggettività della percezione e della parzialità degli approcci al paesaggio. E' un fatto che oggi convivono atteggiamenti e tendenze

molto diversi: da un lato la land art che coniuga la morfologia della natura con le modificazioni antropomorfe del paesaggio nella costruzione degli spazi aperti; dall'altro si è visto come il diffondersi dell'approccio ecologico, segnali con forza il persistere di un atteggiamento naturalistico che ormai attinge direttamente dalla ricerca scientifica, e di conseguenza prenda le distanze da ogni istanza formale e antropomorfa dell'estetica paesaggistica, poiché espressione del passato.

I principi ecologici uniti agli obiettivi funzionali sono dunque i motivi ispiratori della odierna estetica del paesaggio. Negli ultimi tempi, di fronte alla crescente complessità della pianificazione urbanistica, ha preso corpo un'attività di pianificazione settoriale focalizzata sui problemi della ricreazione e del tempo libero, che assume come trama fondamentale quella degli spazi aperti e dei collegamenti che tra essi si stabiliscono. Si tratta di un approccio che capovolge l'idea residuale del tempo libero per porla al centro dell'attenzione del pianificatore, nel tentativo evidente di trovare nuovi elementi di aggregazione di fronte alla crescente frammentazione fisica e sociale della realtà urbana contemporanea.

Il verde urbano come spazio fisico è dunque una componente ben definita dall'equipaggiamento della città, ma il verde urbano come parametro di una migliore qualità dell'ambiente urbano rappresenta il filo conduttore di una ricerca in corso, che si giova particolarmente dello spazio pubblico e delle attrezzature collettive per stabilire all'interno delle città esistenti un nuovo connettivo atto a superare la frammentazione prodotta nei decenni della crescita quantitativa e dalla rigida pianificazione funzionale.





## **La Bicicletta**

Valido mezzo di trasporto alternativo ed ecosostenibile,  
attore non isolato ma inserito nell'ampio sistema della mobilità

**01** Le due ruote

**02** La mobilità dolce come risposta  
alla crisi ambientale

**03** L'insicurezza stradale

**04** Il caso di Milano

**05** Promozione della ciclabilità:  
il caso europeo

**06** Nascita delle associazioni  
e delle iniziative

**07** Il caso italiano

## 01 Le due ruote

Art.1

1.

La sicurezza delle persone, nella circolazione stradale, rientra tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato.

2.

La circolazione dei veicoli, dei pedoni e degli animali sulle strade è regolata dalle norme del presente codice e dai provvedimenti emanati in applicazione di esse, nel rispetto delle normative internazionali e comunitarie in materia. Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi: di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare; di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; di migliorare la fluidità della circolazione.

Tratto da il "Nuovo Codice della Strada" (Decreto Legislativo 30 aprile 1992 n. 285)

Come si evince dall'incipit del codice della strada, il principale intento dello Stato è rappresentato dal tentativo di garantire la sicurezza di tutti i fruitori della sede stradale, sancendo il dovere di orientarsi verso una mobilità sostenibile.

Promuovere politiche di mobilità sostenibile significa attuare provvedimenti a sostegno di sistemi di trasporto integrati, in grado di garantire gli spostamenti di persone e merci e al tempo stesso, di ridurre notevolmente le emissioni inquinanti (gas serra), i rumori, i consumi energetici e i costi sociali ed economici. Ovviamente non è possibile rivoluzionare il modo di pensare e di vivere dei cittadini in breve tempo: l'importante è maturare la consapevolezza che l'attuale sistema trasportistico basato sulla motorizzazione privata è insostenibile per la salute, l'ambiente e la qualità della vita.

Gli spostamenti secondo forme di intermodalità devono arrivare ad investire un ruolo fondamentale. Il cittadino deve poter scegliere di volta in volta tra lo spostarsi a piedi, in bicicletta, con i mezzi pubblici o privati in modo arbitrario. Poter scegliere significa che tutte queste modalità devono essere sufficientemente confortevoli, sicure e convenienti, privilegiando quelle più appropriate dal punto di vista della sostenibilità. Il percorso culturale da intraprendere deve essere analogo a quello della raccolta differenziata, un comportamento ormai assimilato dalla maggior parte delle persone; similmente si deve acquisire in forma automatica la scelta del modo adatto per ogni spostamento, a piedi per gli spostamenti brevi, in bici nel quartiere o verso il centro città, altri mezzi per gli spostamenti più lunghi. Sono molti i casi in Europa di città che hanno sviluppato buone pratiche di mobilità sostenibile da cui sarebbe necessario trarre insegnamento.

I valori principali che stanno prendendo piede sono:

- » **il diritto a muoversi tutti, anche bambini e anziani secondo necessità;**
- » **il diritto alla salute, preservandola dall'inquinamento, dagli incidenti ma anche dallo stress e dalla solitudine;**

di conseguenza i grandi obiettivi che ci si prefigge di raggiungere sono la mobilità-accessibilità per le persone ovunque, in particolare nei centri storici, la riduzione degli incidenti e dell'inquinamento, la creazione di città più ricche di qualità urbana, di spazi verdi e accoglienti, più salubri (con meno smog, meno rumore, meno frenesia), più cortesi (ove ci sia rispetto, attenzione e relazioni tra le persone).

## 02 La mobilità dolce come risposta alla crisi ambientale

La crisi climatica e i temi ambientali ad essa connessi, hanno determinato la spinta e l'esigenza di creare un'alleanza a livello globale. Innanzi tutto le stime sulla produzione di petrolio prevedono, a partire dagli anni 2030, una forte riduzione della sua disponibilità sul pianeta, accompagnata da una fortissima domanda e un conseguente forte rialzo dei prezzi. In secondo luogo, nonostante si assiste a un generale calo dei consumi energetici per l'industria e gli usi civili, per i trasporti tale consumo è invece in continua crescita e ne rappresenta la fetta più consistente. L'abuso nell'utilizzo dell'automobile ha fatto emergere numerose problematiche: dal punto di vista collettivo i danni causati dall'uso sconsiderato dell'auto si riassumono in: elevata emissione di gas inquinanti con conseguente minaccia per il patrimonio storico e soprattutto per la salute; aumento dei costi umani ed economici causati dagli incidenti; spreco di spazio urbano che contribuisce a provocare un uso sbagliato delle risorse a discapito dell'ambiente.

Proprio in relazione alle emissioni inquinanti, il Protocollo di Kyoto (1997), prevede l'obbligo per i paesi industrializzati di operare una riduzione delle emissioni di elementi inquinanti (biossido di carbonio ed altri cinque gas serra ovvero metano, ossido di diazoto, idrofluorocarburi, perfluorocarburi, ed esafluoruro di zolfo) in una misura non inferiore al 5 % rispetto alle emissioni registrate nel 1990, considerato come anno base nel periodo 2008/2012. Per-

tanto per ridurre le emissioni nel contesto specifico dei trasporti nazionali, bisogna abituare le persone ad usare come parametro di scelta anche l'emissione di CO2 oltre ai parametri classici di tempo, costo, comfort e autonomia.

Ad oggi i costi indiretti nel settore trasportistico, dalla costruzione di infrastrutture dai danni da inquinamento, non sono computati nei costi di trasporto di merci e persone, ma sono assorbiti da tutti i componenti della società. In queste condizioni è debole l'attenzione a ridurre ed ottimizzare le forme di mobilità ai fini di un risparmio economico: se i trasporti inglobassero anche i costi ambientali, secondo il principio di chi inquina paga, allora l'attenzione sociale crescerebbe enormemente. Al fine di comprendere quali sono le politiche premianti o penalizzanti applicate ai diversi modo di trasporto, è significativo sapere che il kerosene, usato come combustibile per il motore degli aeroplani, è esente da tasse.

Per risolvere il problema non è più possibile agire su scala settoriale o locale, è necessario invece, costruire una politica basata su tanti attori ed ingredienti che facciano riferimento ad un'unica strategia d'azione, che li leghi saldamente tra loro.

Fermo restando che un'esigenza primaria sarebbe il potenziamento delle energie rinnovabili nella prospettiva di una definitiva sostituzione a quelle che rinnovabili non sono, non vanno trascurate anche le proposte che interessano il governo del territorio, le quali obbediscono allo spirito di non bloccare lo sviluppo della società ma di renderlo compatibile con le priorità ambientali, trasformandolo in sviluppo sostenibile tramite una ridistribuire delle risorse economiche e degli oneri del paese.

Anche la promozione di una rinnovata fruizione dei parchi e delle aree protette ha un ruolo molto importante nell'ambito di questa strategia, dal momento che rappresenta un grande valore aggiunto. Tuttavia il fattore che desta maggior preoccupazione e che per certi versi risulta essere quello per quale sarebbe auspicabile un cambiamento immediato, è proprio quello del sistema della mobilità, nel senso più ampio del termine.



Promuovere una mobilità sostenibile è però una cosa assai complessa, che necessita interventi di variav natura:

- » Il potenziamento del trasporto pubblico, che deve essere confortevole, affidabile ed accostato alla realizzazione di parcheggi di cintura per consentire scambi modali efficaci;
- » la tariffazione della sosta con prezzi che crescono progressivamente avvicinandosi al centro, per disincentivare la sosta di lungo periodo nelle zone centrali;
- » l'utilizzo delle zone a traffico limitato (ZTL) estese ai centri storici, il cui accesso è permesso esclusivamente ai veicoli dei residenti e di alcuni operatori, e solo in alcune fasce orarie, esteso all'intera comunità;
- » la realizzazione di percorsi ciclabili continui, sicuri, rettilinei e convenienti, possibilmente organizzati in una struttura a rete, che devono passare per i luoghi pubblici più vitali e integrarsi al sistema ferroviario;
- » la realizzazione del bike sharing, di ciclostazioni e ciclo-parcheggi presso le fermate del trasporto pubblico urbano ed extra urbano;
- » il miglioramento del sistema della pedonalità, aumentando la larghezza e la qualità dei marciapiedi, facilitando gli attraversamenti pedonali delle vie in cui il traffico è più intenso;
- » realizzazione di interventi di moderazione del traffico attraverso modifiche infrastrutturali delle sedi stradali finalizzati a ridurre la velocità degli autoveicoli (in genere a 30 km/h nelle arterie secondarie), a indurre una guida più attenta, a favorire la convivenza di ciclisti, pedoni e automobilisti, promuovere la sicurezza

**stradale e l'autonomia di movimento di soggetti deboli (bambini, anziani e disabili);**

- » istituzione di autobus a chiamata o organizzazione di servizi taxi a tariffe ridotte nelle zone a bassa densità abitativa o nelle ore notturne;
- » attivazione di servizi di car-pooling (uso collettivo di un'auto privata) e di car sharing (noleggio);
- » istituzione del ticket trasporto ( contributo del datore di lavoro per l'acquisto dell'abbonamento del trasporto pubblico).

La cosiddetta mobilità dolce, o sostenibile, gioca pertanto un ruolo fondamentale nelle politiche da attuare per mettere in atto un'inversione di tendenza. E' questo il motivo per cui si rende necessario potenziare e incentivare gli spostamenti a piedi e in bicicletta nelle aree urbane, affiancandole a un adeguato sistema di trasporti pubblici e collettivi.

La bicicletta è un mezzo comodo, economico, moderno ed efficiente. Non inquina, è silenziosa, è accessibile a tutti e, se si considerano i brevi tragitti urbani (casa/lavoro, casa/scuola), spesso risulta anche più veloce delle automobili, che nei congestionamenti causati dal traffico restano immobili e, oltre ai già citati danni per l'ambiente e la salute, provocano un inutile spreco di tempo. Essa è inoltre un mezzo facilmente integrabile con i mezzi di trasporto pubblici e privati, che permettono di moltiplicare le possibilità di spostamento della bici anche sulle distanze maggiori.

L'uso quotidiano della bicicletta migliora significativamente la salute di chi la utilizza (in particolare riduce il rischio di malattie cardiache), consente di respirare meno inquinanti (un automobilista inala più ossido di carbonio, ossido d'azoto e benzene di un ciclista), e la sua diffusione se adeguatamente sostenuta, migliora anche il livello complessivo della sicurezza stradale, riducendo i costi sociali cor-

relati al traffico e all'incidentalità. In un'ottica globale, la bicicletta permette anche il ridimensionamento della dipendenza dalle fonti non rinnovabili.

Il potenziale della bicicletta non deve essere trascurato. Una delle prime domande consiste quindi nel chiedersi cosa si vuole che sia la bici: un accessorio o una risorsa strategica nonché componente irrinunciabile della mobilità?

Essa costituisce un paradigma della mobilità sostenibile che non fa riferimento ad alcuna collocazione partitica: un'efficace politica della mobilità ciclistica, distingue solo un buon sindaco da uno cattivo, non il suo colore politico. Dunque il primo, indispensabile requisito, che condiziona tutto il resto, è la volontà politica: la bicicletta va vista come parte della soluzione e non del problema. Soprattutto in Italia si sente dire, a giustificazione dell'arretratezza e della lentezza con cui la ciclabilità procede, che "manca la cultura", che è un "problema tecnico", che "non ci sono i soldi", che altrove ci sono "abitudini differenti", ma di stare tranquilli perché "in futuro" la situazione migliorerà. Queste parole tentano in realtà di occultare la mancanza o la debolezza della volontà politica che dovrebbe supportare il cambiamento.

Il secondo punto, che si lega in modo diretto alla volontà, è la necessità di una visione. Occorre chiedersi: che tipo di città vogliamo? Una città per le auto o per le persone?

E poi occorre un metodo. In questo campo il

processo conta più del singolo progetto. Come è stato autorevolmente sostenuto da Enrique Penalosa (sindaco di Bogotá dal 1998 al 2001) al Global Velo-City di Copenhagen, "è da pazzi continuare a fare le cose sempre nello stesso modo e attendersi risultati diversi".

Ancora, è necessaria l'azione, un approccio pragmatico che sia mosso dalla concretezza e dal senso dell'urgenza, perché non è possibile seguitare con annunci, attese e rinvii. La logica sottesa deve essere quella del miglioramento continuo.

### 03 L'insicurezza stradale

Il tema dell'insicurezza della circolazione, il quale non riguarda solo la mobilità ciclistica, è particolarmente trascurato a livello istituzionale. Molte persone affermano di non utilizzare quotidianamente la bici perché hanno paura, o nel caso la utilizzino, sono vittime di un persistente senso di inquietudine e di insicurezza. I dati oggettivi di incidentalità purtroppo, non fanno che confermare ciò che, a livello di percezione soggettiva, è considerato come un fatto acquisito.

Si manifesta quindi una correlazione diretta tra il livello di diffusione (spostamenti in bici su spostamenti totali) e il livello di sicurezza. Questa correlazione può essere interpretata in due modi, non alternativi tra loro: da un lato si usa di più la bicicletta laddove le infrastrutture e la regolamentazione del traffico assicurano elevati livelli di sicurezza per questa modalità di spostamento, dall'altro nei paesi dove un'ampia quota di popolazione usa la bicicletta per gli spostamenti abituali, i responsabili della sicurezza stradale dedicano maggiore attenzione alla circolazione dei ciclisti.

Per dare un'idea dei costi indotti dalla mancanza di sicurezza stradale, nel contesto italiano, basta considerare che l'onere sociale stimato, derivante dai 5.500 morti e 300.000 feriti, ammonta a oltre 30 milioni di euro l'anno, l'equivalente di tre leggi finanziarie, pari a 500 euro per ogni italiano. Risulta pertanto evidente che qualsiasi investimento in sicurezza stradale verrebbe immediatamente ripagato



da minori costi sostenuti dalla collettività. Tuttavia in Italia i finanziamenti in questa direzione faticano ad essere erogati, se si considera che il paese dedica al miglioramento della sicurezza stradale circa un euro pro capite, contro una media di 25-30 euro elargita negli altri paesi europei. Se in questo panorama di spese poi, si aggiungessero gli oneri sociali indotti dall'inquinamento atmosferico, dal rumore e dai gas serra, il costo complessivo del traffico automobilistico a carico della collettività aumenterebbe in modo spaventoso.

Come emerge dalle rilevazioni dell'ISTAT, i soggetti più colpiti dal problema dell'insicurezza stradale, risultano essere i pedoni e i ciclisti, che non a caso sono definiti con il termine di "utenza debole". Dal momento che questo termine implica un approccio difensivo e di rimesa, non più tollerabile, sarebbe più auspicabile parlare di utenza non motorizzata, e dedicare a questa categoria, la quota maggiore degli interventi e delle politiche in ambito di sicurezza. La sicurezza stradale infatti, può essere vista come un sistema complesso, caratterizzato dalla compresenza di più elementi: i veicoli, le infrastrutture stradali e gli utenti della strada. Occorre agire congiuntamente su tutti e tre questi elementi per ottenere un significativo miglioramento del sistema.

In media, gli amministratori e le istituzioni purtroppo, considerano la bicicletta come un sistema chiuso, che non si interseca con gli altri segmenti della mobilità. Ne consegue che i provvedimenti attuati nel campo della sicurezza, sono spesso circoscritti all'immagine della bici come attrezzo per il tempo libero.

Essi risultano sostanzialmente inefficaci, in quanto non è mai possibile separare del tutto, il sistema "mobilità ciclistica" dal sistema "mobilità generale".

Per quanto riguarda gli interventi nell'ambito della sicurezza dell'infrastruttura, tra i più importanti sicuramente ci sono l'introduzione delle già citate zone 30, il ridisegno delle sedi stradali, interventi di pedonalizzazione e di tariffazione della sosta, inserimento di sistemi di roatorie per fluidificare il traffico e non ultimo, il miglioramento della qualità della segnaletica (orizzontale e verticale).

Per quanto riguarda l'ambito dei veicoli, molto si è fatto per la sicurezza passiva degli utenti dei veicoli a motore, ma poco per quella degli utenti più deboli: è importante pertanto trovare delle forme di omologazione e certificazione per offrire ai ciclisti, attraverso standard minimi, veicoli sicuri ed affidabili.

Infine, per quanto riguarda la sicurezza dell'utente, si può agire sul piano educativo o coercitivo. Nel primo caso si tratta di avviare campagne di sensibilizzazione per far comprendere alla pubblica opinione, che ciclisti, pedoni e fruitori dei mezzi pubblici non sono utenti poveri del trasporto ma hanno pari dignità se non maggiore, dal momento che riescono a liberare lo spazio pubblico. Nel secondo caso ci si trova di fronte alla necessità di rimodulare la repressione da parte delle forze dell'ordine, tali da modificare i comportamenti degli utenti della strada favorendo una maggior osservanza delle norme della circolazione.







#### 04 Il caso di Milano

A Milano si registra un tasso di motorizzazione doppio rispetto alle altre città europee (70-80 auto ogni 100 abitanti, contro una media europea di 30-40), pertanto è evidente che siamo di fronte ad un'anomalia, innanzitutto per una questione di leggi fisiche: lo spazio è un bene limitato e non riproducibile e il suo utilizzo chiama in causa valutazioni e scelte di natura politica, su cui è inutile cercare scorciatoie ed alibi. Salvo voler credere ai miracoli, nelle condizioni di Milano, affermare di poter dare spazio alla bici senza toglierlo alle automobili appare una fantasia, frutto del bisogno di rassicurare un potente partito del motore.

Eppure il capoluogo lombardo, avrebbe in sé le caratteristiche adatte ad un incremento sostanziale del numero delle biciclette in circolazione, anche in virtù delle sue dimensioni relativamente contenute se confrontate con altre città e capitali europee. L'intero comune ed il circondario, se si osserva l'orografia pianeggiante del territorio, sono quanto di meglio i ciclisti possono desiderare per muoversi liberamente.

Il caso di Milano è particolarmente interessante anche per altre ragioni: negli ultimi anni si è registrata, soprattutto nell'area centrale della città, una netta crescita del numero di biciclette. I dati sui volumi di traffico sono forniti dalle analisi condotte da associazioni come Ciclobby, che da anni promuove l'utilizzo della bici a Milano. Si tratta di un censimento annuale condotto a partire dal 2002, basato sul conteggio del passaggio dei ciclisti, sia in entrata che in uscita, lungo le radiali della città, in un giorno lavorativo di mezza stagione (preferibilmente maggio o settembre). Sebbene il dato dedotto da queste osservazioni sia parziale e rappresenti solo una piccola parte di quanti si muovono in bici a Milano, la sua importanza risiede nella periodicità: confrontando i rilevamenti è stato possibile riscontrare una tendenza positiva a partire dal 2002.

Sembra che qualcosa si stia muovendo sotto il cielo di Milano: la sensazione di essere in tanti e sempre di più, trova a partire dal 2010 un

piccolo riscontro anche nei numeri. I dati comparati delle stazioni per cui sono stati rilevati i passaggi nel corso delle 12 ore di osservazione (7,30 - 19,30), mettono in luce che ci si sta avvicinando al massimo registrato nel 2006, con un incremento dell' 8 % rispetto al 2009 e del 12 % rispetto al 2008. Il dato complessivo segnala un aumento del 5,5 %, portando il totale dei passaggi in una giornata, a 30.700.

Segue un articolo pubblicato sul numero 33 del settimanale di cultura e politica milanese "Arcipelago Milano" diretto da Luca Beltrami Gadola, dal titolo "La bicicletta del sindaco" di Egenio Galli.

Se le premesse per uno sviluppo ciclabile nella città di Milano sono presenti e ad anche numerose, come sopra descritto, le risposte a questa domanda crescente ad oggi, non risultano invece adeguate:

"Con l'avvio del dibattito sulle elezioni del prossimo sindaco di Milano ci si chiede, ancora una volta, quale sarà la considerazione, in termini di priorità e contenuti, del ruolo della ciclabilità per la nostra città.

Milano ha avuto negli ultimi lustri vari sindaci: Pillitteri, Borghini, Formentini, Albertini, Moratti. Persone, sensibilità, culture, orientamenti e provenienze diversi che però, sulla mobilità ciclistica, hanno prodotto uno "zero virgola", nei casi migliori, relegandone lo sviluppo ai margini e così contribuendo di fatto ad aumentare la distanza che ci separa dalle altre città europee.

Per cercare tracce di qualcosa che abbia un senso bisogna probabilmente risalire a Carlo Tognoli, che ha governato la nostra città per un decennio, fino al 1986: politicamente, un'altra era geologica.

Non servono nuove promesse: gli impegni sono importanti prima, nei programmi che possono orientare le scelte degli elettori. Ma poi contano le azioni e le realizzazioni, non gli spot. Perché attese continuamente tradite provocano solo disaffezione e senso di estraneità.

Se da Copenhagen a Berlino, da Amsterdam a Monaco, da Siviglia a Bordeaux, da Strasburgo a Vienna, città piccole, medie e grandi, addirittura megalopoli (New York, Bogotà, Mexico

City) hanno intrapreso con coraggio e coerenza lo sviluppo della mobilità sostenibile e considerano la bici sempre una risorsa strategica e non un accessorio o un adempimento burocratico, a Milano è prevalsa invece una logica da campagna elettorale, fatta di annunci reiterati, con impegni discontinui, mancanti di una visione strategica, talvolta persino di competenze. E con una concezione spesso marcatamente referenziale.

Non sarà un ottimismo di maniera a rendere Milano davvero "amica della bicicletta".

Serve molto lavoro, umiltà, capacità di ascolto, volontà di dialogo, concretezza, pragmatismo. Conta un processo, assai più di un progetto. Ed è necessario saper guardare alle migliori esperienze, adattandole alla propria realtà.

Al sindaco tocca sferzare la macchina comunale nella giusta direzione: per questo sarebbe un fatto nuovo e positivo se il prossimo primo cittadino fosse anche ciclista quotidiano. Potrebbe così più facilmente sintonizzarsi su questi annosi problemi, comprendendo i bisogni e le potenzialità di Milano.

Occorre pensare alla bici come a una risorsa strategica, non come a un "nice to have", un accessorio magari griffato, di cui però si può fare anche a meno se altre priorità lo richiedono.

Se vogliamo una città vivibile e sostenibile, la bici non è parte del problema, bensì la soluzione.

Da questo nodo, infatti, passano non solo i temi dell'ambiente e della salute, ma anche molte scelte relative alla città e all'area metropolitana, al suo sviluppo urbanistico attuale e futuro, all'assetto della mobilità e dei trasporti, fino ai grandi temi del contenimento dei consumi energetici e dei mutamenti climatici.

Tutto ciò vale chiunque sarà il sindaco scelto dagli elettori, perché, come ricordava spesso Luigi Riccardi, "la bici non è di destra né di sinistra, ma è un mezzo per muoversi".

La bici non consuma e non produce emissioni, non ingombra e non fa rumore: è un mezzo ecologico per definizione e ad alta efficienza energetica. La sua pratica quotidiana, piacevole e accessibile a chiunque, giova alla salute

e all'umore, oltre a migliorare il traffico e l'ambiente. Per non dire del risparmio di tempo e di denaro: la bici è un mezzo semplice, veloce e conveniente.

Occorre dunque rendere Milano interamente fruibile alla bici, per tutti, in condizioni di sicurezza.

La mobilità ciclistica ha molti ingredienti, tutti variamente importanti. Qui li possiamo solo sommariamente elencare. Così occorre lavorare sulla mobilità (moderazione del traffico, piste e corsie ciclabili, marciapiedi e segni unici, segnaletica); sulla sosta; sulla intermodalità con il trasporto pubblico; sulla sicurezza (security e safety); manutenzione; campagne informative; educazione stradale e cultura della sicurezza; marchiatura antifurto; sui servizi (bike sharing, velo stazioni, parcheggi custoditi, infopoint, cartografia, pubblicazioni, mobility management).

La bici, come si vede, non si identifica con le sole piste ciclabili, ma investe uno spettro di interventi e competenze assai più ampio e variegato. E la qualità degli interventi non conta meno della loro quantità: bisogna fare e fare bene.

Tuttavia, non alimentiamo illusioni: senza una volontà politica forte e chiara il cambiamento non avverrà.

La politica è servizio: ha un senso se serve ai cittadini, all'interesse generale. Se i tempi e i temi della politica non sono allineati con quelli della vita, il rischio è di non produrre risposte utili e di non poter dare neppure un senso all'impegno civico. Ognuno deve assumersi le proprie responsabilità".

## 05 Promozione della ciclabilità: il caso europeo

Il documento intitolato "The promotion of cycling" (Bruxelles, aprile 2010) scaricabile online, contiene una panoramica ampia e di notevole interesse di buone pratiche per la ciclabilità, con riferimenti a casi concreti di studio e utili suggerimenti su quasi tutti i possibili filoni di intervento. Dopo un'introduzione sui principali benefici dall'uso della bici (in termine di efficienza dei trasporti, miglioramenti ambientali, effetti sulla salute, sulla forma fisica e sul benessere delle persone, nonché impatti economici e sociali), il documento analizza i principali problemi, evidenziando anche la situazione a livello europeo (statistiche di utilizzo, politiche nazionali e locali). E infine descrive le principali sfide e opportunità, con riferimento ad alcune "good practices".

L'esistenza di un documento del genere, dimostra che in materia di ciclabilità i propositi sono chiari: l'Europa ci esorta ad sana autocritica.

La prima Conferenza europea della bicicletta si è svolta a Brema nel 1980. Da allora sono passati trent'anni e questo evento ormai annuale si è confermato come il più importante appuntamento per avere un quadro generale di che cosa si stia facendo nel mondo per favorire l'uso quotidiano della bicicletta. Per le città ospitanti poi, è sempre stata un'occasione per far fare un grande passo in avanti alla ciclabilità con nuove politiche e nuovi interventi. Dublino, Basilea, Barcellona, Parigi e Monaco ne sono la dimostrazione.

Nel giugno 2010 a Copenhagen gli oltre mille partecipanti al Velo City Global hanno potuto verificare come si può trasformare una città assediata dal traffico, in un luogo ideale per vivere attraverso accorte politiche che mettono al centro l'uomo invece dell'auto. Le relazioni di sindaci, amministratori e tecnici da tutto il mondo hanno mostrato come anche grandi metropoli, o addirittura megalopoli, come New York, Parigi, Bogotà, Mexico City, Seoul, per citarne solo alcune, hanno capito che il futuro è nella mobilità sostenibile.

(fig.5)  
Logo  
della  
città di  
Copenhagen,  
sull'esempio  
di quello  
newyorkese  
di Milton  
Glaser.



Il Velo City Global nel 2007 è stato ospitato dalla Germania, presso la città di Monaco, circa 1000 delegati provenienti da 50 paesi sono convenuti nella città tedesca: a seguito di questa manifestazione il paese ha redatto e pubblicato il settimo rapporto del governo federale sulla bicicletta. Secondo questo documento l'utilizzo della bicicletta in Germania ha fatto progressi grazie alle migliori condizioni che si sono venute a creare tramite allo sforzo di amministrazioni e regioni, a maggiori finanziamenti (a partire dal 2002 lo Stato ha messo a disposizione 100 milioni di euro per la costruzione e la manutenzione delle piste ciclabili lungo le principali strade nazionali e i canali navigabili), e allo stimolo prodotto dal National Cycling Plan (introdotto nel 2002 e riconfermato nel 2005). Il Piano nazionale della mobilità ciclabile, considera la bicicletta un sistema composto non solo da infrastrutture e servizi, ma anche da informazioni e pubbliche relazioni. Ma tutto questo non è sufficiente a soddisfare le volontà politiche tedesche, le quali si dimostrano vivamente interessate ad occuparsi di questo tema: servono soprattutto più campagne di sensibilizzazione. Nonostante queste piccole perplessità, si registra che in Germania sono più del doppio rispetto alle auto, sono circa 70 milioni su una popolazione di circa 82 milioni di abitanti. Dato che la metà degli spostamenti compiuti in auto sono inferiori a 5 km, la bicicletta può diventare un sostituto perfetto per un buon numero di spostamenti. Attualmente il "modal share" della bicicletta (la percentuale di utilizzo di questo mezzo sul totale degli spostamenti), è pari a circa il 10% e anche se non è variato molto negli ultimi anni, sono aumentati i chilometri che la gente percorre in bicicletta. Rispetto agli standard di più avanzati, che sono quelli dell'Olanda e della Danimarca, c'è senz'altro ancora molto da fare.

Anche in Francia lo sforzo politico ha prodotto buoni risultati. La politica francese per la bicicletta ha radici già negli anni Settanta, ma è nella seconda metà degli anni Ottanta che si assiste alla nascita e allo sviluppo di varie associazioni di ciclisti e federazioni di cicloturisti (FUBicy, Club delle città ciclabili, Associazio-

ne delle province ciclabili, ecc...), oggi forti di 120.000 aderenti. Sono tutti enti importanti perché hanno costituito una vera e propria lobby a favore della bicicletta. Nel 1998 vede la luce il Piano nazionale per le strade riservate ai veicoli non motorizzati, una rete nazionale di 8.000 km costituita da grandi itinerari legati alla rete europea Eurovelo dell'European Cyclist's Federation. Nel 2006 infine, viene istituita la figura di Monsieur Vélo (Hubert Peigné), con la qualifica di coordinatore interministeriale delle politiche francesi per la mobilità ciclistica. Egli nel 2008 ha programmato un nuovo piano di interventi che prevede: nuove modifiche del codice della strada; la creazione di zone di scambio tra le aree pedonali e le zone a velocità limitata (zone 30); la generalizzazione dei sensi unici e dei controsensi per le bici (a Strasburgo già metà delle strade sono percorribili in bici in controsenso); politiche a favore della creazione di locali per il parcheggio delle biciclette, con un nuovo contributo delle ferrovie francesi presso le stazioni dei treni; la realizzazione di greenways su tracciati delle ferrovie dismesse. Parlando invece del bike sharing, il sistema di noleggio self service, ha avuto grande successo in alcune città del calibro di Lione (Velo'v) e Parigi (Vélib') e in altre 15 città francesi. Il sistema funziona attraverso un abbonamento giornaliero, settimanale o annuale. A Parigi Vélib' è stato introdotto a partire da luglio 2007 con 10.600 biciclette dislocate in 700 stazioni, a 300 metri l'una dall'altra, che diventeranno 20.600 in 1450 stazioni nel dicembre dell'anno successivo. Tutt'altri numeri di quelli registrati a Milano con il BikeMi promosso dall'amministrazione Moratti, che stagna sulle posizioni raggiunte dalla prima fase la quale prevedeva la collocazione delle ciclostazioni unicamente nelle aree del centro città. L'effetto trainante del servizio di bike sharing ha avuto come conseguenza l'aumento dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto privato in città, con un tasso di crescita salito dal 50% al 100% in un anno a Lione e in pochi mesi a Parigi.

Ma servizi di bike sharing a parte, è Strasburgo il capolinea delle città ciclabili in Francia, con il 25% di ciclisti nel centro e il 10% in



tutta la città, ma anche Montpellier con oltre il 50 % di ragazzi dai 10 ai 15 anni che vanno a scuola in bicicletta.

Il panorama spagnolo offre diversi orizzonti, meno specializzati nella direzione della mobilità urbana ma piuttosto legati al tema del turismo rurale ed ecologico, unitamente a quello della riqualificazione dei vecchi tracciati ferroviari. Nel 1993 un censimento rilevava 7.600 km di ferrovie abbandonate; di questi oggi circa 1.600 km sono percorribili a piedi e in bicicletta. Questo lavoro è il risultato di una stretta collaborazione tra enti dell'amministrazione pubblica, primo tra tutti il Ministero dell'Ambiente, al quale si sono affiancati enti regionali e locali dalle diverse competenze (lavoro, salute, ambiente, turismo, agricoltura, ecc...). Anche il coinvolgimento dei media è stato fondamentale per il successo del progetto, così come l'organizzazione di molti eventi (Giornata spagnola per le Vias Verdes, Giornata europea delle Greenways) e la comunicazione del tema attraverso i vari media.

Le Vias Verdes, così viene chiamato il progetto, ottimizzano il grande potenziale della bicicletta come strumento per incentivare il contatto con la natura e comunicare il valore positivo di essere in buona forma fisica, combattendo la sedentarietà. Il programma promuove una nuova accessibilità universale al territorio anche per i disabili, sviluppa le relazioni sociali tra i cittadini e favorisce l'accesso ai percorsi sfruttando un mezzo ecologico come il treno, mettendo in luce un patrimonio eccezionale di manufatti.

Dopo aver analizzato il caso di tre stati il cui contesto culturale è per molti aspetti più vicino a quello italiano, è opportuno ricordare anche il caso della capitale danese, la quale sintetizza efficacemente le soluzioni migliori per il traffico ciclistico in una realtà di grandi dimensioni: a Copenhagen la bicicletta ha assunto un peso concreto nella mobilità urbana ed è parte integrante del sistema generale dei trasporti. Questa città è poco più piccola di Milano ma la sua struttura urbana è in parte paragonabile al capoluogo lombardo: anch'essa pianeggiante, ha un centro dai limiti ben definiti dal quale si

irradiano numerose direttrici di traffico, collegate tra loro da strade circolari. A partire dagli anni Sessanta si compì la scelta di mantenere in auge un mezzo di trasporto destinato all'abbandono a causa dello sviluppo dell'automobile. I risultati di questa scelta sono oggi sotto gli occhi di tutti dal momento che il sistema di trasporti urbani è basato in modo equilibrato su tre modalità. L'automobile rappresenta la maggioranza con il 50 % del volume totale di spostamenti, ma bicicletta, mezzo pubblico e pedoni si dividono equamente la parte restante. Il dato straordinario consiste nel valore dei viaggi casa-lavoro effettuati in bicicletta pari al 34 %, la quota più alta tra le città europee. L'uso del velocipede si è talmente sviluppato che non riguarda solo gli spostamenti sistematici interni alla città, ma anche tra comune e hinterland.

## **06 Nascita delle associazioni e delle iniziative**

In materia di mobilità ciclistica a partire dagli anni Ottanta il nostro Paese ha accumulato un pesante ritardo rispetto al resto d'Europa. Solo successivamente e all'inizio di questo secolo, qualcosa si è mosso. Alcuni Comuni, alcune Province, Enti parco, Comunità montane, anche qualche Regione, si sono dati da fare con piani e finanziamenti. Molti invece mancati all'appello della modernizzazione, in particolare i Comuni metropolitani, che rimangono lontani dagli standard delle grandi città europee come Berlino, Monaco, Londra, Parigi, Vienna, Barcellona, per non parlare di Amsterdam, Copenhagen e tante altre. A livello centrale il Governo, oltre a non aver preso iniziative in passato, ha sempre lesinato le risorse per finanziare la Legge 366 del 1998 sulla mobilità ciclistica, che peraltro è stata una legge di iniziativa parlamentare presentata su proposta della Fiab. La Fiab (Federazione italiana amici della bicicletta) è un'associazione cicloambientalista, i suoi sostenitori sono ciclisti quotidiani che usano la bici come mezzo di trasporto nelle aree urbane ma anche in quelle naturalistiche, sotto la forma del cicloturista, quel praticante di una forma di turismo che più di ogni altra è

rispettosa dell'ambiente. Essa è un'organizzazione che riunisce più di 100 associazioni locali sparse in tutta Italia. Dal 1998 ha assunto la forma di Onlus. La Fiab aderisce all'European Cyclist's Federation ed è riconosciuta dal Ministero dell'Ambiente come associazione di protezione ambientale e dal Ministero delle Infrastrutture come associazione di comprovata esperienza nel settore della prevenzione e della sicurezza stradale. Fa inoltre parte della Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale, del Gruppo di Lavoro Nazionale Mobilità Sostenibile e Ciclistica e del Tavolo di confronto con le associazioni istituito presso Trenitalia.

Nel territorio milanese opera Ciclobby, anche essa parte della Fiab: essa assieme a tutta la rete delle oltre 120 associazioni locali porta avanti l'impegno nazionale in questo tema. L'impegno di Fiab Ciclobby è piuttosto gravoso, date le difficoltà con cui la nostra amministrazione comunale affronta la questione del contributo che i ciclisti possono dare nell'ottica di ottenere una città più vivibile. Recentemente è accaduto che in tre comuni (San Donato Milanese, Monza e Verona) le nuove amministrazioni, che dopo le elezioni si sono succedute alle precedenti, stiano addirittura smantellando attrezzature, manufatti e infrastrutture per la bicicletta. Per invertire la tendenza e voltare pagina, per entrare nella modernità, occorre una forte volontà politica e tanto coraggio. Non si può fare una politica pro bike senza ridimensionare l'utilizzo dell'automobile: per dare strade alla bici occorre essere consapevoli che si deve togliere spazio alle auto, per ricondurre entro limiti accettabili il traffico motorizzato.

Luigi Riccardi, direttore Fiab, e portavoce dell'intera comunità nazionale dei cicloambientalisti, chiede alle istituzioni nazionali di redigere un Cycling Masterplan o Piano generale della mobilità ciclistica, al fine di rendere più concreti qualsiasi teorizzazione o spunto in merito alla ciclabilità. La risoluzione approvata ad Amsterdam nel 2000 al termine di Vèlo Mondial, invitava tutti i governi a progettare un piano entro il 2003 e a realizzarlo entro il 2010. A quell'epoca l'Olanda stava ultimando il proprio, mentre la Germania lo avrebbe avviato

due anni dopo. In secondo luogo Fiab chiede di istituire il Servizio nazionale per la mobilità ciclistica, un osservatorio sulla ciclabilità, capace di sperimentare ed elaborare linee guida per coordinare i diversi Ministeri. La terza richiesta è la riforma del Codice della Strada, per tenere conto delle specifiche esigenze dei ciclisti, compreso il Regolamento sulla segnaletica. In ultimo, la riforma della sicurezza stradale: se è inaccettabile, in generale, il numero degli incidenti e dei morti nel traffico, lo è ancora di più per pedoni e ciclisti nei centri urbani. Bisogna costituire consulte e osservatori anche a livello comunale, per mettere in sicurezza le strade e intervenire sui veicoli.

## 07 Il caso italiano

In Italia la mobilità è viziata dalla forte presenza del traffico congestionato da una rete di trasporti pubblici scarsamente sfruttata, dalla presenza limitata di isole pedonali e dal continuo rimpicciolimento delle zone a traffico limitato. La reazione dei cittadini a queste problematiche si traduce troppo spesso nella rassegnazione nei confronti delle code, dello smog e del rumore. Al contrario in molte città europee si ha ogni giorno la dimostrazione che riduzione dell'uso individuale dell'automobile è un obiettivo non solo auspicabile ma anche ragionevole. In queste città vengono applicate alcune misure a favore dei trasporti pubblici e dell'uso condiviso tra automobili e biciclette.

Di solito la bicicletta è associata a due paesi e due capitali: i Paesi Bassi e la Danimarca, Amsterdam e Copenhagen. L'idea è semplice: la bicicletta richiede uno sforzo muscolare e quindi va usata nei paesi pianeggianti. Tuttavia la bici è usata regolarmente un po' ovunque in Europa. Le ragioni del suo minore uso nelle regioni meridionali derivano soprattutto dall'immagine della bicicletta, spesso considerata un mezzo di trasporto antiquato, un gioco per bambini o un'attrezzatura sportiva. A dire il vero sono poche le situazioni obiettivamente non compatibili con l'uso abituale della bicicletta, i soli elementi climatici che possono veramente dissuadere i ciclisti, sono la pioggia



(fig.6)  
Logo della Federazione Italiana Amici della Bicicletta, dal sito dell'associazione.



scrosciante o un sole cocente. Ma le brevi distanze dei tragitti urbani, indumenti adatti e un'infrastruttura adeguata riducono fortemente questi inconvenienti non compatibili con il ciclismo quotidiano.

Le città italiani in cui si pedala di più sono Bolzano, la quale ha riorganizzato la mobilità cittadina privilegiando i mezzi di trasporto pubblici e a propulsione umana; Ferrara che è stata definita la "città delle biciclette" che ha promosso il progressivo sviluppo della rete ciclabile sui grandi assi della circolazione urbana, raggiungendo una percentuale di ciclisti pari a un terzo della popolazione; Parma che ha un tasso di utilizzo della bicicletta elevato tanto quanto quello della città di Amsterdam e conta il 19 % di abitanti che si serve del mezzo a due ruote per gli spostamenti sul territorio urbano. (Tabella1)

Anche se in Italia c'è qualche città dove chi pedala può stare al passo degli automobilisti (a Padova ad esempio ci sono 133,2 km di pista ciclabile ogni 100 kmq e 286 km di viabilità per le automobili), nel loro insieme i comuni capoluogo offrono in media 13,3 km di ciclabili sui 100 kmq di superficie comunale contro i 222 km su cui può scorrazzare chi sta al volante.

Le ciclabili sono necessarie sui grandi assi urbani di scorrimento, dove in effetti la convivenza tra bici e auto è difficile e spesso pericolosa, mentre tutta la viabilità secondaria dovrebbe presentare caratteristiche tali da rendere possibile una felice coabitazione/convivenza tra mezzi diversi: piedi, pedali, motori. Dal momento che la bici è un mezzo di trasporto, le politiche che la riguardano non devono avanzare in modo puntuale e circoscritto, ma devono essere parte integrante di un sistema di trasporti più sostenibile. (Tabella2)

L'indice di ciclabilità è un valore che corrisponde ai metri ciclabili per abitante, calcolati tenendo conto di: lunghezza e tipologia delle piste ciclabili; estensione delle aree pedonali e delle zone con limite di velocità pari a 30 km/h; interventi di calmierazione del traffico.

Analizzando l'indice di ciclo-pedonalità, trenta città hanno valori superiori ai 10 metri equivalenti ogni 100 abitanti: tra queste si se-

gnalano Reggio Emilia e Lodi, che hanno valori superiori ai 30 metri equivalenti ogni 100 abitanti e nove città (Modena, Mantova, Vercelli, Cremona, Forlì, Ravenna, Cuneo, Ferrara e Piacenza) che hanno valori superiori a 20 metri equivalenti.

La presenza di zone con velocità limitata ai 30 km/h è invece segnalata in una cinquantina di città. (Tabella3)

Considerando solamente l'estensione lineare delle ciclabili urbane ed escludendo le piste nelle aree verdi e quelle con finalità esclusivamente ricreativa, sono otto le città italiane che hanno percorsi superiori a 100 km: Modena, Torino, Reggio Emilia, Padova, Brescia, Bologna, Roma e Parma. In questa classifica emerge chiaramente la predominanza totale di città appartenenti alla regione Emilia Romagna, che può vantare al suo interno alcune delle città in cui le infrastrutture ciclabili sono più avanzate e alcune delle città in cui vengono maggiormente sfruttate.

Si propone di seguito una panoramica generale su alcune città italiane, nelle quali si sono registrati i maggiori successi o iniziative di particolare interesse. Alcuni parametri (la presenza di uffici comunali dedicati, la presenza del servizio di bike sharing, lo sviluppo di un sistema ciclabile esteso alle aree extraurbane, l'attenzione da parte della politica locale) indicano con una scala da 1 a 3 il livello complessivo dell'efficienza cittadina in questo ambito.

BARI\_ L'obiettivo dell'amministrazione comunale è fare di Bari la "città più ciclabile d'Italia"; in poco più di cinque anni sono stati realizzati nove percorsi ciclabili, per una lunghezza totale di circa 8 km. I riscontri certificati dal Comune sono incoraggianti: accanto ai dati sulla qualità dell'aria e ai numerosi record che testimoniano il gradimento dei cittadini rispetto a queste politiche, anche Legambiente nel suo ultimo rapporto annuale di "Ecosistema Urbano", attesta che la città è la prima tra i centri del sud per quanto riguarda le politiche adottate in tema di mobilità sostenibile, aggiudicandosi il 15° posto nella classifica nazionale.

uffici comunali dedicati

servizio bike sharing °  
sistema ciclabile esteso alle aree  
extraurbane °  
attenzione da parte della politica locale °°

BOLZANO\_ E' una delle città italiane nelle quali si pedala maggiormente. Costituisce una situazione di eccellenza perché ha saputo riorganizzare interamente la mobilità cittadina, favorendo i mezzi di trasporto pubblici e a propulsione umana. Grazie a una politica integrata di interventi (limitazioni della velocità delle auto, ciclopiste, segnaletica, campagne pubblicitarie e di informazione..) la ripartizione degli spostamenti quotidiani degli abitanti è la seguente: il 29,5 % si muove a piedi, il 29 % in bicicletta, il 27,2 % in auto, il 7,6 % in bus e treno, il 6,7 % in moto.

uffici comunali dedicati  
servizio bike sharing °  
sistema ciclabile esteso alle aree  
extraurbane °°  
attenzione da parte della politica locale °°°

BRESCIA\_ La città possiede una rete di percorsi ciclabili che permettono di muoversi abbastanza agevolmente in tutte le direzioni, anche verso i comuni limitrofi. La città si è dotata di un sistema innovativo: chi arriva in città con i mezzi o con la propria automobile, ha la possibilità di utilizzare una bicicletta a noleggio per muoversi in libertà. E' inoltre possibile registrare il proprio veicolo a due ruote, dotandolo di una targa che ne consente l'identificazione completa in caso di smarrimento o furto e il successivo ritrovamento.

uffici comunali dedicati  
servizio bike sharing °°  
sistema ciclabile esteso alle aree  
extraurbane °  
attenzione da parte della politica locale °°

CREMONA\_ Per una città come Cremona, la bicicletta è un mezzo di trasporto ideale, perché il territorio è pianeggiante, le condizioni climatiche ne consentono il frequente uso anche in inverno e le distanze da percorrere sono ridotte. Per incentivare e valorizzare l'uso della

bicicletta, migliorandone le condizioni di sicurezza, l'Amministrazione comunale ha lavorato per aumentare le piste ciclabili sul territorio: dai 32 km del 2005 ai 52 km dell'inizio del 2009. A Cremona ci sono inoltre 1.743 parcheggi per le biciclette.

uffici comunali dedicati  
servizio bike sharing °  
sistema ciclabile esteso alle aree  
extraurbane °  
attenzione da parte della politica locale °°

FERRARA\_ La città ospita 132.222 abitanti e 100.000. Più del 30 % degli spostamenti verso la scuola o verso il posto di lavoro avviene in bicicletta. Nonostante il risultato già positivo, la città mantiene vivi i suoi sforzi per aumentare ulteriormente l'uso delle due ruote e ridurre quello dell'automobile. Si è anche pensato agli aspetti legati al turismo e al tempo libero, creando un itinerario di 163 km lungo il Po; inoltre vengono organizzate visite di Ferrara in bicicletta.

uffici comunali dedicati  
servizio bike sharing °  
sistema ciclabile esteso alle aree  
extraurbane °°°  
attenzione da parte della politica locale °°°

LODI\_ Le piste ciclabili a Lodi si sviluppano lungo un percorso attuale di 35,5 km, che dal centro storico si snoda fino a toccare tutti i punti della periferia cittadina. Tali tracciati si suddividono in tre tipologie: in sede propria, con corsia riservata e in percorso promiscuo o ciclo-pedonale. Lodi è annoverabile tra le città che hanno un valore dell'indice di ciclo-pedonalità superiore ai 30 metri equivalenti per 100 abitanti.

uffici comunali dedicati °  
servizio bike sharing °°  
sistema ciclabile esteso alle aree  
extraurbane °°°  
attenzione da parte della politica locale °°

MODENA\_ Tra le politiche per la mobilità sostenibile, grande importanza riveste la promozione dell'uso della bici. Modena ha raggiunto

la quota di 120 km di piste e tale dato cresce ad un ritmo di 3-4 km ogni anno. In città circa il 15,5 % degli spostamenti avviene su due ruote. Per promuovere la mobilità ciclistica il comune ha investito negli anni ingenti risorse per realizzare strutture e servizi dedicati. Sul territorio provinciale sono inoltre presenti numerosi itinerari ciclabili turistici, che consentono di percorrere la campagna circostante la città e di raggiungere anche i centri minori limitrofi.

- uffici comunali dedicati °
- servizio bike sharing °°
- sistema ciclabile esteso alle aree extraurbane °°°
- attenzione da parte della politica locale °°°

PADOVA\_ Le piste ciclabili, promosse dall'Amministrazione comunale, vogliono favorire l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto per gli spostamenti all'interno del territorio comunale; in particolare è stato incentivato il suo uso con la realizzazione di percorsi facili nell'utilizzo e sicuri per ogni tipo di utenza. I 115 km di piste ciclabili sono il risultato che si sta raggiungendo tra il lavoro già svolto e quello in programma nei prossimi mesi. La città ha così conquistato il titolo di centro urbano avente la più alta densità di vie ciclabili e 140.000 spostamenti quotidiani su due ruote.

- uffici comunali dedicati °°
- servizio bike sharing °°
- sistema ciclabile esteso alle aree extraurbane °°
- attenzione da parte della politica locale °°°

PARMA\_ E' una delle città italiane in cui si pedala di più; ha un tasso di spostamenti in bicicletta elevato quanto quello di Amsterdam. E' allo stesso tempo una delle città in cui è presente la maggior quantità di chilometri di piste ciclabili urbane. La rete ciclabile si è notevolmente sviluppata negli ultimi anni, passando dai 51 km del 2003 agli attuali 71,5 km; con le nuove realizzazioni supererà la quota di 90 km. In città è stato istituito anche un efficiente servizio di bike sharing, con 15 postazioni disseminate sul territorio comunale.

- uffici comunali dedicati °°

- servizio bike sharing °°
- sistema ciclabile esteso alle aree extraurbane °°
- attenzione da parte della politica locale °°°

REGGIO EMILIA\_ All'interno della città la bicicletta copre il 15 % degli spostamenti urbani. la città dispone di un servizio di noleggio, deposito e manutenzione biciclette, situato presso il parcheggio scambiatore di via Cecati, Foro Boario e Stazione FS, utile per chi vuole raggiungere il centro storico in bici, lasciando la propria auto parcheggiata; inoltre è attivo un servizio di noleggio pubblico delle biciclette "PedalaRE" che dispone di numerose postazioni riconoscibili dai totem informativi di colore rosso. Numerosi sono anche i percorsi che conducono fuori città per gite turistiche e svago nei giorni festivi.

- uffici comunali dedicati °
- servizio bike sharing °°
- sistema ciclabile esteso alle aree extraurbane °°°
- attenzione da parte della politica locale °°°

TORINO\_ Tra le grandi città italiane, Torino è quella che più facilmente si percorre in bicicletta, sia perché è prevalentemente pianeggiante sia per l'agile tracciato delle sue piste ciclabili (ad oggi 175 km). Il posteggio della bici è facilitato dalle numerose rastrelliere installate dal comune nelle strade e nei parchi. Dal giugno 2010 è attivo (TO)Bike, il servizio di bike sharing a prelievo automatizzato della città di Torino. Le stazioni sono distribuite in 116 punti della città, con 1.200 biciclette disponibili e prelevabili con la tessera elettronica.

- uffici comunali dedicati °°
- servizio bike sharing °°°
- sistema ciclabile esteso alle aree extraurbane °°
- attenzione da parte della politica locale °°°

## TABELLA 1

Fonte ISTAT, indicatori sui trasporti urbani, marzo 2010.

Km di piste ciclabili per Km<sup>2</sup> di superficie urbana

Padova V	133,2	erbania	59,0	Pescara	33,2	Varese	17,0
Brescia	130,3	Udine	58,1	Forlì	31,8	Lucca	16,6
Torino	91,8	Pordenone	57,3	Verona	31,4	La Spezia	14,4
Bolzano	91,7	Bologna	55,4	Cuneo	30,9	Ravenna	13,9
Treviso	77,8	Rimini	50,7	Massa	28,7	Benevento	13,1
Sondrio P	73,4	rato	46,1	Aosta	27,8	Lecco	12,9
Mantova	72,2	Vicenza	45,7	Trieste	27,2	Gorizia	12,1
Modena	71,2	Vercelli	44,1	Trento	21,9	Como	11,8
Lodi	70,7	Piacenza	42,2	Ferrara	20,0	Biella	11,7
Firenze	64,6	Bergamo	41,9	Rovigo	19,4	Palermo	11,2
Pavia	63,6	Milano	41,1	Novara	18,9	Livorno	8,8
Cremona	62,2	Pesaro	34,8	Pisa	18,8	Roma	8,5
Reggio Emilia	61,8	Parma	33,4	Venezia	17,3	Catanzaro	7,4

## TABELLA 2

Fonte Legambiente 2010, elaborazione a partire da dati comunali provvisori del 2009.

Indice di ciclabilità delle principali città italiane

Reggio Emilia	34,86	Sondrio	19,02	Venezia	11,78	Benevento	7,02
Lodi	31,14	Lecce	18,57	Udine	11,19	Torino	6,96
Modena	28,39	Pavia	16,74	Pisa	10,62	Terni	6,77
Mantova	27,81	Pesaro	16,48	Rovigo	10,29	Novara	6,14
Vercelli	24,93	Bolzano	16,40	Trento	9,62	Firenze	6,06
Cremona	24,57	Pordenone	16,16	Asti	9,13	Biella	5,93
Forlì	22,65	Lucca	15,98	Bologna	9,13	Belluno	5,73
Ravenna	22,40	Parma	15,86	Massa	8,71	Arezzo	5,68
Cuneo	22,24	Alessandria	15,20	Vicenza	8,28	Bergamo	5,36
Ferrara	21,11	Treviso	13,73	Oristano	8,15	Monza	5,32
Piacenza	20,57	Verona	13,67	Catanzaro	8,09	Aosta	4,53
Verbania	19,63	Rimini	13,26	Savona	7,50	Varese	4,51
Padova	19,19	Prato	11,81	Cosenza	7,20	Rieti	4,28

### TABELLA 3

Fonte Legambiente 2010, elaborazione a partire da dati comunali provvisori del 2009.

Estensione in km delle piste ciclabili presenti sul territorio comunale

Modena	190	Rimini	73	Vicenza	38	Verbania	25
Torino	175	Prato	70	Alessandria	38	Terni	23
Reggio Emilia	155	Firenze	66	Cuneo	37	Novara	22
Padova	138	Cesena	66	Pavia	36	Palermo	21
Brescia	118	Verona	56	Lodi	36	Arezzo	19
Bologna	117	Cremona	53	Vercelli	35	Benevento	19
Roma	115	Pesaro	52	Udine	33	Trieste	18
Parma	100	Piacenza	50	Lucca	32	Rovigo	17
Ravenna	94	Bolzano	50	Bergamo	28	Foggia	17
Ferrara	90	Treviso	43	Monza	27	Cosenza	15
Venezia	83	Trento	41	Pisa	27	Sondrio	14
Forlì	83	Lecce	39	Massa	27	Pescara	14
Milano	75	Mantova	38	Pordenone	25	Asti	11







# Progetto



## **Velocità e Percezione**

Il moto come definizione dello spazio nel tempo,  
tradotto attraverso una cintura urbana per la mobilità dolce.

- 01** Presupposti culturali
- 02** Automobile e bicicletta  
come “figure del moto”
- 03** La strada come segno  
sulla tela e nel territorio
- 04** Progettare i temi della velocità
- 05** L'estetica del ritmo

## 01 Presupposti culturali

In questa sezione viene proposta una riflessione su alcuni concetti che sono stati fondamentali per l'individuazione delle linee guida di questo progetto di Tesi Magistrale: l'idea di movimento e dunque di velocità, l'andare nello spazio in un determinato tempo e le "linee" come segno sul territorio, sono elementi che hanno costituito i presupposti culturali per dare forza e valore al disegno funzionale e formale del parco. L'obiettivo delineatosi a seguito dell'assimilazione di questi concetti, è la creazione di un'estetica del ritmo basata sulla percezione degli utenti coinvolti, i quali si muovono con andature differenti a seconda del mezzo utilizzato (veicoli a motore, a propulsione umana e pedoni).

Il principale contributo teorico di supporto è stato il volume dal titolo "Lo spazio del moto" di Nicola Ventura (docente ordinario del Politecnico di Milano presso la Facoltà del Design), all'interno del quale sono proposti molti temi dell'esperienza estetica contemporanea: le forme e le funzioni della macchina, specie come mezzo di trasporto; la tappa, la sosta e l'incrocio; le trasformazioni del territorio prodotte dalle opere di ingegneria civile; le concezioni spazio-temporali legate alle ferrovie e all'architettura delle stazioni; lo studio del movimento e della velocità nelle arti figurative.

Di particolare interesse è la questione del moto, come definizione dello spazio nel tempo e come manifestazione della tecnica, nell'esperienza del progetto moderno.



## 02 Automobile e bicicletta come "figure del moto"

Per molti secoli il trasporto su strada era stato assicurato dai carri e dalle carrozze trainate dai cavalli; solo verso il 1830, con la comparsa dei primi motori a vapore, nasce l'idea di costruire un'automobile, un veicolo capace di muoversi con mezzi propri. Nata per sostituire la trazione animale essa si serviva di motori di volta in volta diversi a seconda dei sistemi di alimentazione. Soltanto dopo la Prima Guerra mondiale, con l'introduzione del motore endotermico e della benzina, si compie un significativo passo in avanti. E' però con gli sviluppi industriali successivi al secondo dopoguerra (pneumatici e motore ad iniezione) unitamente al boom economico, compreso tra gli anni Cinquanta e Settanta, che si diffonde un uso massiccio di questo mezzo di locomozione.

L'avvento dell'automobile rappresentò una rivoluzione epocale nell'ambito dei trasporti e generò di conseguenza un radicale mutamento nei modi di vivere e di pensare delle persone. Fu subito evidente l'esigenza di individuare un nuovo modo di organizzare gli spazi, gli scorci visivi e le percorrenze, che innescò una serie di modificazioni delle città e più in generale del territorio.

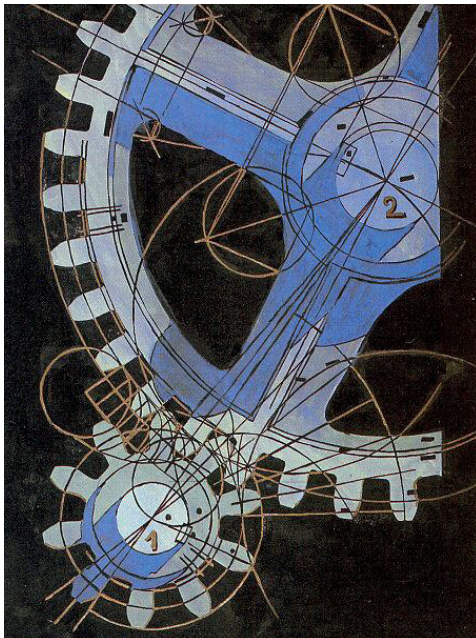
I progettisti attraverso riflessioni, progetti e realizzazioni manifestano l'enorme fascino di questa nuova realtà, adeguando le forme dell'architettura a quelle dell'automobile. Le Corbusier affermava: "La macchina è tutta geometria. La geometria è la nostra grande creazione ed essa ci affascina". L'attenzione che il maestro ha rivolto a questo nuovo mezzo, è evidente: molte delle sue architetture sono concepite come "macchine da abitare", all'interno delle quali l'automobile è un elemento da non trascurare, dedicandogli appositi spazi e percorsi, quali garage e vialetti di accesso. Ville Savoye a Poissy (1929 - '31) con il suo moderno attacco a terra che si arrotonda per consentire l'adeguamento alle esigenze di manovrabilità dei veicoli, è l'esempio emblematico di questo processo di modernizzazione. Una modernizzazione che, per poter affrontare il tema



(fig.2)  
Dustin  
Shuler  
(1948-2010)  
*Spindle*,  
1989,  
Berwyn,  
Illinois,  
USA.



(fig.3)  
Francis  
Picabia  
(1879-1953),  
*Machine  
turn  
quickly*,  
1916- '18,  
49x32 cm,  
National  
Gallery of  
Art,  
Washington  
D.C.,  
USA.



(fig.4)  
John  
Chamberlain,  
(1927)  
*Kora*,  
1963,  
acciaio  
dipinto,  
Tate Gallery,  
Londra,  
UK.



dell'eccellenza, deve basarsi su degli standard (Maison Citroen), così come avveniva per la produzione in serie dei manufatti industriali.

Con la nascita della stardadizzazione e l'affermarsi dell'auto come bene di consumo, si sviluppano dei filoni di pensiero artistici e non, che guardano con preoccupazione alle conseguenze a cui una civiltà dell'automobile può andare in contro. L'opera di Dustin Shuler "The Spindle" del 1989 (Berwyn, Illinois), che vede otto automobili trapassate da un grande spiedo, costituisce un chiaro monito. Anche John Chamberlain lavorando con parti della carrozzeria dei mezzi a motore, vuole decostruire fisicamente e idealmente il più importante simbolo del consumismo americano. Anche Francis Picabia compie delle mecanomorfofi: espone componenti meccaniche, modificate o riprese integralmente, con l'obiettivo di dimostrare che la tecnologia "non ha nulla di serio, è una delle tante, ricorrenti mitologie e mitomanie umane".

L'affermazione della bicicletta come mezzo di trasporto individuale è stata segnata da molte difficoltà, legate ai suoi perfezionamenti tecnici: è stato necessario più di secolo per fare di questo mezzo un oggetto d'uso comune.

Nel tracciarne la storia è necessario tener conto del fatto che le invenzioni applicate alla bicicletta, di rado sono state il frutto dell'idea di una sola personalità; piuttosto sono state il risultato di precedenti idee ed esperimenti. Tutto questo ha generato numerose controversie circa la paternità dell'invenzione e la sua datazione storica. Numerose sono infatti le rivendicazioni degli storici e degli inventori, che si sono susseguite nel tempo.

Nel 1818 il barone tedesco Karl von Drais brevettò la "Draisine", come venne soprannominata dalla stampa dell'epoca, che egli definiva "Laufmaschine" (macchina da corsa). Essa è riconosciuta come il primo velocipede dal momento che presentava un miglioramento tecnico fondamentale per un suo pratico utilizzo: l'introduzione dello sterzo.

Rivendicazioni più datate fanno risalire l'invenzione della bicicletta ad un disegno preciso del mezzo trovato all'interno del Codice Atlantico di Leonardo da Vinci, nel foglio 133v

e accompagnato da altre tavole raffiguranti congegni meccanici, come comprovato dal professore Marinoni, massima autorità italiana sul grande scienziato, ma mai riconosciuto dal sapere ufficiale.

Il progetto di Drais innesco una moda diffusa ma di breve durata. Il trionfo dell'imminente ferrovia e la paura per l'equilibrio, sono stati i possibili fattori che ne hanno bloccato lo sviluppo nei successivi 50 anni. Il velocipede conobbe una rinascita a Parigi verso la fine degli anni 1860. I nuovi viali di Parigi pavimentati a macadam (un tipo di tecnica di costruzione stradale inventata da John L. McAdam che consisteva nella posa di alcuni strati di sassi livellati e dotati di canali di scolo laterali) avevano semplificato l'andare in velocipede, sebbene la struttura fosse ancora pesante perché simile a quella in ferro delle carrozze. Un'ulteriore comodità fu determinata dall'uso di copertoni in gomma solida e del primo cuscinetto a sfera. Eugene Meyer e James Starley sono considerati, pur avendo apportati contributi differenti, i padri della "High Bicycle"; un modello di velocipede caratterizzato dalle grandi dimensioni della ruota anteriore e dalla leggerezza conquistata attraverso l'introduzione del telaio cavo e delle ruote con i raggi. Con la "Safety Bicycle" progettata dall'ingegnere inglese Henry John Lawson intorno al 1876, il mezzo acquista una conformazione più sicura grazie a ruote del medesimo diametro.

Vengono finalmente intuite le potenzialità di questo veicolo.

Il romanzo del 1898 "Voici des ailes" di Maurice Leblanc è interamente dedicato alla bicicletta: tratta dell'esperienza straordinaria vissuta da due coppie nel corso di una gita in bicicletta nella campagna francese, durante la quale scoprono l'ebbrezza della velocità e un ritmo del movimento del tutto nuovo. Sulla copertina compariva una donna a seno scoperto su di una bicicletta alata, a simboleggiare un sentimento di libertà sessuale, sociale, spaziale da essa derivante.

Il potere della bicicletta sta nella sua capacità di situare l'uomo nello spazio, in contatto diretto con l'atmosfera e con la terra: non c'è

un involucro, una membrana di separazione tra l'uomo e il mondo, che può essere pertanto percepito in tutta libertà. Un manifesto cinematografico esemplare sul tema, può essere considerato la celebre scena interpretata dal Paul Newman e Katherine Ross, sulle note di "Raindrops keep falling on my head" di Burt Bacharach, tratta dal film di George Roy Hill (1969) "Butch Cassidy and the Sundance Kid", nella quale i due amici si ritagliano una spensierata parentesi a bordo di una bicicletta.

### 03 La strada come segno sulla tela e nel territorio

Nella Grecia antica i percorsi venivano tracciati con cumuli di pietra, posti su uno strato di ghiaia livellata a riempimento dello scavo ospitante la sede stradale; in corrispondenza dei corcevia dei pilastri a sezione quadrangolare sormontati da una testa scolpita a tutt'orlo, le erme, invocavano, ai confini delle proprietà e dinnanzi alle porte, la protezione di Ermes, Dio dei viandanti e messaggero degli Dei. I Romani aggiungono rispetto all'impostazione greca due strati di fondazione, sui quali si stendeva poi il basolato in poligoni di selce accostati ad elementi decorativi di vario genere. Il metodo codificato dai Romani rimase il più avanzato per secoli fino alla nascita dell'Ecole des Ponts et Chaussées e al parallelo sviluppo nell'Ottocento del macadam: quest'ultimo può essere considerato il precursore delle moderne tecniche costruttive in asfalto e cemento.

La strada come "luogo" del movimento e dello spostarsi è un elemento distributivo estremamente importante, che necessita di una progettazione rigorosa in quanto ha il compito di servire il territorio marcandolo con la sua presenza. Essa è un gesto forte e funzionale, ma dalla natura semplice: si tratta di un segno bidimensionale essenziale. E' una linea retta che disegna il territorio tagliandolo in modo netto, generando la sensazione di un incedere infinito verso l'orizzonte; è una linea curva che propone l'aspettativa del dopo e che da origine a una tensione dinamica più complessa. L'andare quindi non è solo progressione verso una

(fig.6)

Richard

Long

(1945),

*A Line made  
by walking,*

1967,

UK.

(fig.7)

Robert

Smithson

(1938-1973),

*Spiral*

*Jetty,*

1970,

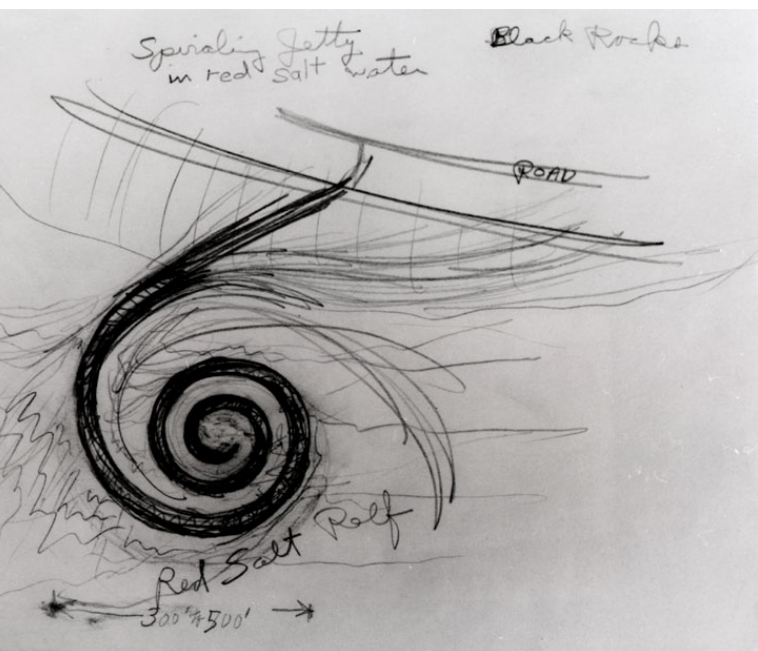
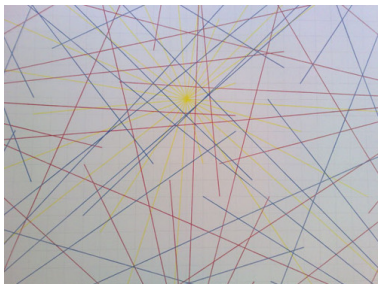
Great

Salt Lake,

Utah,

USA.

(fig.5)  
 Sol Lewitt  
 (1928-2007),  
 Wall Drawing 273,  
 Lines to Points on a Grid,  
 1975,  
 Dia Art Foundation,  
 Beacon,  
 New York, Usa.



meta prefissata, andare è anche andare non importa dove.

Se immaginiamo la strada come una linea, e il territorio come lo spazio infinito in cui essa si muove, otteniamo un'immagine semplificata della realtà ma densa di significati. In campo pittorico l'Astrattismo si serve di un linguaggio analogo ragionando in termini di geometrie pure e sperimentando tramite esse, concetti quali spazio, tempo e movimento nell'ottica di un rifiuto della rappresentazione figurativa della realtà. Interessante è l'opera del 1976 "Lines to points on a grid" di Sol LeWitt: l'artista si affida unicamente a delle linee rette che attraversano la superficie della tela e generano un'idea di spazio direzionato e orientato, nel quale punti lontani tra loro vengono messi in collegamento, in relazione. Anche la ricerca della Minimal Art è interessata alla strada-linea in quanto gesto semplice ed originario, caratterizzato da una povertà di mezzi espressivi ed estraneo ad ogni possibile interpretazione antropomorfa in virtù del suo carattere orizzontale, quindi "terreno". La Land Art invece riporta le componenti costitutive della strada, alla loro matrice geometrica, insediativa e figurativa. Richard Long e Robert Smithson ad esempio nelle opere "A Line Made by Walking" (1967) e "Spiral Jetty" (1970) esprimono nella semplicità di un gesto, creato dall'interazione dell'artista con le risorse del luogo, la forza di un segno che definisce il territorio.

La presenza di elementi verticali affiancati all'orizzontalità delle linee sul territorio, rafforza l'idea della percorrenza: suggerisce la direzione naturale dell'andare e scandisce in modo sequenziale il procedere. Per delineare una via si identificano o si costruiscono talvolta una serie di componenti verticali, che descrivono un passaggio. A Carnac (Bretegua, Francia) gli allineamenti megalitici risalenti al neolitico (V e III millennio a.C.) canalizzano lo spazio in percorsi rituali, dove si procede quasi controllati a destra e a sinistra da monoliti di pietra eretti. A Luxor (Egitto) l'accesso monumentale al Tempio (XIV secolo a.C.) è scandito da una doppia successione di sfingi, che si fronteggiano per un'estensione longitudinale di molto



alla larghezza, generando uno spazio monodirezionale. Nei giardini pubblici di Las Arboledas (Atizapàn de Zaragoza, Messico) Luis Barragan crea un percorso basato su due filari di alberi di eucalipto, i quali proiettano le loro ombre sui colorati setti murari a loro paralleli.

#### 04 Progettare i temi della velocità

Le opere di Carl Andre mostrano come sia possibile operare sul piano del territorio attraverso una pulitura-rasatura della superficie: egli cerca di realizzare sculture che occupano uno spazio senza riempirlo, creando una pavimentazione nella pavimentazione. L' "Alstadt Copper Square" (1967) di Carl Andre consta di 100 quadrati in rame: essi vanno a formare una griglia che si pone come strumento di misurazione di se stessa e di conseguenza del contesto in cui è inserita. Analogamente il "Mile Long Drawing" (1968) di Walter De Maria, permette di stabilire nel luogo percorso a piedi, un'unità di misura e una distanza con cui poter virtualmente valutare le posizioni reciproche o i possibili punti di riferimento visivi. L'idea espressa dalle opere di questi due artisti si può ritrovare sotto altre forme nella cultura dei giardini giapponesi del VI secolo: i sentieri che conducono ai luoghi della cerimonia del tè, sono "stepping stones", ovvero pietre-guado sul verde o sull'acqua, che scandiscono per tappe lo spazio da attraversare e che suggeriscono la direzione naturale da seguire.

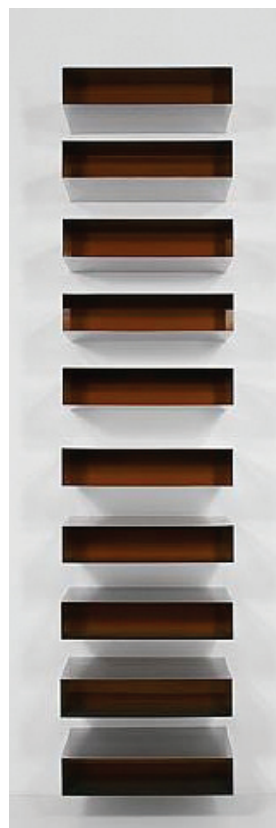
La riflessione sulla razionalizzazione dello spazio vissuto è affrontata in modo approfondito anche da Donald Judd, il quale si affida al principio della semplicità nell'ottica di una ricerca Minimal della natura essenziale delle cose. Nell'opera "Stacks" (1967) la sequenza di un elemento e del suo opposto, la dicotomia tra pieno e vuoto, genera movimento. L'iterazione degli elementi della composizione porta l'osservatore a collegarli all'idea di moto attraverso la percezione degli "oggetti" semoventi derivati: fenomeni di ombreggiamento, la traslazione secondo una scia, la creazione di oggetti in posizione obliqua. Il minimalismo compositivo si serve di un linguaggio scarnificato nel quale



(fig.8)  
Allineamenti  
di Carnac,  
V-III millennio a. C.,  
Carnac,  
Francia.



(fig.9)  
Tempio  
di Luxor,  
XIV secolo a.C.,  
Luxor,  
Egitto.



(fig.12)  
Donald  
Judd  
(1928-1994),  
Stack,  
1967,  
MOMA,  
New York,  
USA.

la semplice disposizione di un elemento nello spazio secondo assi obliqui e quindi non cartesiani, è in grado di comunicare un forte dinamismo. L'aspetto più interessante di questo tipo di arte sta forse nella capacità di generare ambiguità tra sensazioni reali e sensazioni illusorie, permettendo in questo modo alla coscienza dello spettatore di utilizzare, a parità di valore, tutte le informazioni visive recepite.

Con gli esempi sopra citati si è introdotto un tema di particolare rilievo ai fini progettuali, il movimento. Esso si rivela termine di relazione tra il tempo e lo spazio, e al crescere della velocità tende a negare lo spazio stesso, che diviene semplicemente uno spazio attraversato.

Sta dunque alla qualità di questo spazio fare in modo che il soggetto in movimento riesca a cogliere il maggior numero possibile di sensazioni, siano esse reali od illusorie.

(fig.10)

Carl Andre  
(1935),  
*Altstadt  
Copper  
Square*,  
1967,  
Guggenheim  
Museum,  
New York,  
USA



(fig.11)

Walter  
De Maria  
(1935),  
*Mile Long  
Drawing*,  
1968,  
Deserto del  
Mojave,  
California,  
USA.



## 05 L'estetica del ritmo

Dal breve percorso teorico sviluppato in questo capitolo, emerge in modo evidente la possibilità che le riflessioni fatte in campo artistico sul tema della percezione e del movimento, possano servire come supporto e stimolo per arricchire l'attività dei progettisti, siano essi architetti, designer o paesaggisti.

Alla base del nostro percorso progettuale, ad orientare le nostre scelte e a definire il disegno del circuito ciclo-pedonale, vi è infatti la volontà di generare chiaramente una ritmicità e una scansione che possano essere percepite dagli utenti del parco. Con la ripetizione controllata di più elementi ricorrenti si conferisce un valore aggiunto al progetto.

Il contributo sensoriale apportato in funzione della velocità di percorrenza e quindi di fruizione, risulta fondamentale per la comprensione delle scelte compiute. Dato che le utenze coinvolte nel progetto si servono, nei loro spostamenti, di mezzi con velocità differenti (automobile 50 km/h, bicicletta 15 km/h, gambe 3 km/h), esse percepiscono diversamente lo spazio del parco anche in base al loro punto di vista.

Il sistema progettato prevede elementi vegetali e minerali che generano scansioni ritmiche orizzontali e verticali: in macchina, chiusi nell'abitacolo e posti in posizione decentrata, la scansione degli elementi di progetto è percepita in termini di una cromaticità indefinita; a piedi prevale il contatto diretto con la matericità del parco e una grande libertà di movimento e di traiettorie visive; in bicicletta la percorrenza lineare sostenuta, non preclude una visione di insieme sul parco, la cui ritmicità è progettata proprio a misura di bici.









## **Ciclo Urbis**

Il settore di Viale Bianca Maria come brano approfondito, parte di una rete ciclo-pedonale strutturata, sviluppata organicamente lungo la cerchia delle mura spagnole.

**01** Stato di fatto

**02** Planimetria

**03** Elementi ricorrenti

**04** Attività

**05** Sistema ciclo-pedonale

**06** Casistica degli interventi

## 01 Stato di fatto

Il viale si colloca sul tratto della cerchia dei bastioni che collega Porta Venezia a Porta Romana, più precisamente tra Piazza del Tricolore e Piazza Cinque Giornate.

La zona, fatta eccezione per la presenza di alcuni edifici per uffici, ha un carattere prevalentemente residenziale, non vi sono negozi ed esercizi commerciali affacciati sulla strada. Lungo uno dei 2 sensi di marcia, le abitazioni sono dotate di un giardino antistante di medie dimensioni, che dà respiro al loro sviluppo. Tutti gli stabili hanno un ingombro compreso tra i 3 e gli 8 piani.

Il viale è fortemente interessato dal traffico automobilistico, trattandosi di una delle arterie principali della città, ma non è servito dai mezzi pubblici, che transitano invece nella cerchia parallela (Viale Premuda), dove passano le linee tramviarie numero 9, 23, 29, 30.

Al centro della strada esiste attualmente una vasta area pedonale, che si sviluppa in lunghezza per circa 500 metri e in larghezza per 16 metri, fino a una dimensione massima di 20 metri. Questo spazio, schermato da cespugli e alberi, è dotato di panchine, vialetti lastricati e lampioni, ma non è attrezzato per lo svolgimento di attività di nessun genere. Per questo motivo è poco frequentato e viene utilizzato esclusivamente per il transito occasionale. Non è stata rilevata la presenza di un adeguato sistema di piste ciclabili nelle vicinanze.

La posizione strategica del viale e la vasta dimensione dello spazio inutilizzato, suggeriscono la possibile creazione di un'area dedicata al transito ciclo-pedonale e alla sosta, arricchita da una serie di attività aggiuntive principalmente rivolte ad un target giovane e giovanissimo, in virtù del carattere residenziale del quartiere.

La quota sopraelevata della striscia centrale, rispetto al livello della carreggiata, può essere sfruttata, per garantire una maggior sicurezza e protezione a tutti gli utenti, che in questo modo avrebbero a disposizione una corsia preferenziale, completamente vietata al traffico automobilistico, per spostarsi in città velocemente e in sicurezza.







## 02 Planimetria

Le due planimetrie al 500 hanno lo scopo di definire l'articolazione complessiva del progetto lungo il settore di Bianca Maria, mostrando con chiarezza gli elementi messi in gioco al fine di costruire un'estetica ritmica. La prima pone l'accento sul contributo apportato dalle essenze arboree, la cui disposizione ragionata e l'attenta selezione degli esemplari, rappresentano fondamenti progettuali tanto quanto il disegno effettivo su carta degli spazi del viale. L'abaco delle piante comprende esemplari appartenenti ad ordini dimensionali differenti.

Alberi di prima grandezza (*Ginkgo Biloba*) sono disposti in corrispondenza di punti in cui si intende creare un effetto di dilatazione e rallentamento sia su strada che all'interno del parco.

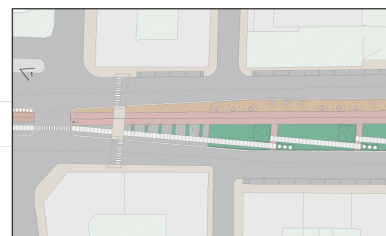
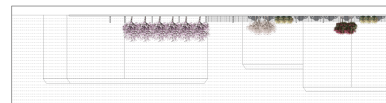
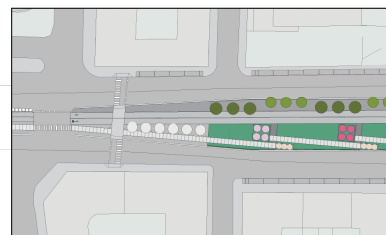
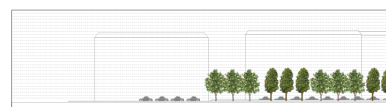
Alberi di seconda grandezza (*Acer Campestre* e *Carpinus Betulus*), vengono collocati con ritmo incalzante per accentuare il procedere, lo scorrimento.

Alberi di quarta grandezza (*Lagerstroemia*, *Cercis Siliquastrum*, *Prunus Amygdalus*, *Magnolia Kobus*), caratterizzati da una fioritura vivace, sono usati per due diversi scopi: a gruppi e recintati, scandiscono le frammentazioni dei percorsi pedonali mentre in corrispondenza delle interruzioni/attraversamenti, segnalano la necessità di fermarsi e/o rallentare.

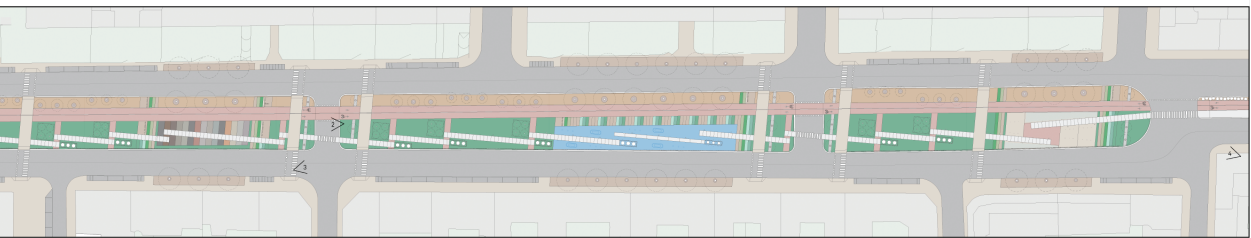
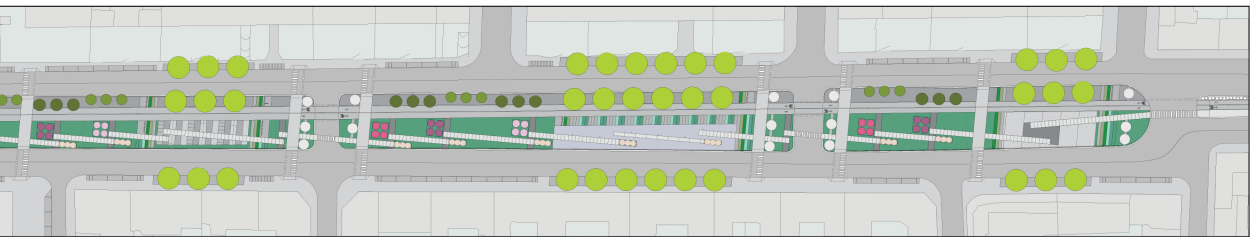
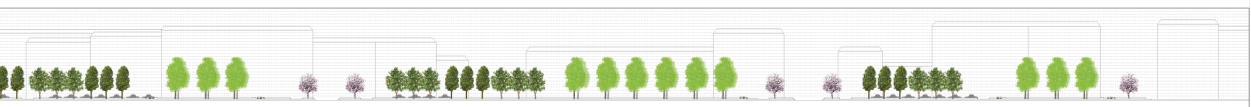
Le specie di taglia piccola infine (*Cotinus Coggygia*, *Laurus Nobilis*, *Lavandula Officinalis*, *Helicrisum Italicum L.*, *Salvia Officinalis*, *Rosmarinus Officinalis*), vengono poste in corrispondenza di luoghi di sosta e/o di interesse, integrate a componenti minerali.

La seconda planimetria approfondisce invece l'aspetto della componente materica del parco, il quale non si sviluppa come sistema estraneo al contesto urbano, ma dialoga con esso, mettendo in campo, parallelamente agli elementi naturali, anche elementi minerali e artificiali.

Il disegno formale del circuito è dominato da tre tracce evidenti, che marcino con decisione l'andamento longitudinale, la dimensione del procedere nello spazio, anche se secondo differenti modalità: talvolta lineare, continuo e deciso, talvolta invece più frammentato e discontinuo. Il primo segno è rappresentato dalla pista ciclabile, realizzata in resina "Dega Carpet" color rosa corallo. Ad essa si affiancano i percorsi pedonali spezzati, in lastre di "Fibre C", composto di cemento rinforzato con fibra di vetro. Infine, la traccia che corre adiacente alla pista, la quale ospita alberi di prima e seconda grandezza, ed è costituita da mattoni frantumati (cocciopesto) e annegati nel cemento, con l'intento di rievocare l'antica posizione del sedime dei bastioni ormai abbattuti. Questa rievocazione simbolica, si traduce in modo differente nella porzione iniziale, immediatamente successiva a Piazza del Tricolore, dove attraverso la posa ordinata di uno strato orizzontale di mattoni, si vuole connotare con maggior decisione l'accesso al parco. Come segni opposti e complementari alle linee di sviluppo longitudinale che assecondano la morfologia stradale, si ritrova una sequenza cadenzata di componenti trasversali (attraversamenti stradali, lastre di Corten, sedute,...) che le incrociano; questa disposizione per assi obliqui, accentua il dinamismo della composizione e dello spostamento nel percorso, creando battute d'arresto rispetto all'incedere lineare.







### 03 Elementi ricorrenti

Come si è anticipato nel paragrafo precedente, alcuni “ingredienti” costituiscono il fondamento essenziale del parco, dal momento che si ritrovano costantemente lungo tutto il circuito sui bastioni. La pista, i percorsi pedonali e il cocchiopesto rappresentano la carta d'identità del progetto, i suoi tratti qualificanti e ineliminabili. Sempre parlando di grammatica essenziale, l'area è connotata anche da altri “elementi ricorrenti”.

Innanzitutto quelli che garantiscono l'illuminazione: si è scelto di introdurre elementi discreti ma valorizzanti, che si integrano al già presente sistema di illuminazione stradale, contribuendo con esso a soddisfare l'esigenza di sicurezza nelle ore notturne. Al margine della pista ciclabile sul lato adiacente al cocchiopesto, è disposto un cordolo continuo, avente sezione ad “L” in cemento, che dà alloggio alla fonte luminosa (tubi al neon): questa soluzione assicura visibilità al ciclista attraverso un fascio di luce radente la superficie della pista, e marca suggestivamente un segno già rilevante. Una serie di lampioni dall'altezza relativamente contenuta (220 cm), accompagnano le spezzate dei percorsi pedonali. Un pannello ligneo scorrevole modula l'emissione della fonte luminosa (da luce diretta ad indiretta) attraverso l'interazione dell'utente.

In corrispondenza degli snodi di passaggio tra due spezzate del camminamento pedonale, un insieme di componenti si combinano in un'unità formale consolidata. La completezza della composizione, dipende dalla compresenza di tre diversi elementi: una lastra di corten, come raccordo tra i due segmenti di pavimentazione in Fibre C; una porzione di terreno piantumata, circoscritta su tre lati da un piccolo cordolo in cemento, che ospita tre esemplari arbustivi di alberi della nebbia (*Cotinus Coggia*); la “Casa dell'albero”, ovvero quattro alberi appartenenti alla stessa specie (*Lagerstroemia*, *Cercis Siliquastrum*, *Prunus Amygdalus*), disposti ai vertici di un ideale quadrato, i quali sono circondati da un recinto costituito da 4





pali raccordati da una rete a maglia metallica. Il motivo alla base di questa idea progettuale è quello di evidenziare la forte contrapposizione tra elemento naturale ed elemento artificiale, che nel contesto urbano sono chiamate a coesistere. Il carattere di questo accostamento ha anche lo scopo di attrarre i fruitori, in virtù dell'estetica insolita che si viene a generare e di indurli a riflettere sul tema della convivenza tra uomo ed ambiente naturale, carattere distintivo della progettazione di parchi urbani contemporanei. La scelta della rete metallica è stata dettata dalla necessità di fornire un maggior grado di resistenza di fronte a possibili atti vandalici, ma anche dal suo aspetto di trama avvolgente e allo stesso tempo "trasparente" in base al punto di vista da cui la si guarda: un ulteriore possibile contributo alla mutevolezza percettiva del sistema.

Il tema della recinzione è stato anche affrontato per motivi di sicurezza e di protezione. Essendo questo un parco che si inserisce nella sede stradale, con tutti i pericoli che questa condizione comporta, visto lo scorrimento di autoveicoli a velocità sostenuta, è stato necessario perimetrarlo.

La delimitazione è stata gestita sui due lati del parco con sistemi differenti. Nella direzione adiacente alla pista, in virtù della collocazione di un ritmo serrato di alberi ad alto fusto che garantiscono una parziale schermatura dalla strada, si è scelto di introdurre un lamierino (in ferro tinteggiato effetto corten) di contenimento dall'ingombro limitato (40 cm di altezza). Nel verso opposto invece, dove la componente vegetale è disposta in modo più discontinuo e sono presenti delle attività dedicate al gioco, è stato necessario erigere una vera e propria cancellata, dall'altezza variabile, non superiore ai 240 cm. Quest'ultima ha una struttura modulare a C, in profili metallici di 240x7x5 cm, sulla quale si innestano tondini cavi, dritti o curvati, del diametro di 20 mm. La scelta di questa fisionomia voleva mediare tra l'artificialità dell'elemento e l'organicità dinamica della sua forma, che si sposa bene con la natura della mobilità urbana.

La funzione della sosta in Viale Bianca Ma-

ria si ritrova in prossimità degli spazi dedicati ai bambini, aree in cui si prevede un'affluenza stazionaria di persone. La distribuzione delle sedute varia a seconda della conformazione delle attività di gioco ed è sempre affiancata alla piantumazione di essenze aromatiche, che incrementano la piacevolezza del sostare sia a livello cromatico che olfattivo. Esse sono costituite da un semplice blocco in cemento colato in loco con casseforme prefabbricate e rivestite, sulla superficie orizzontale, con doghe in teak, per un'altezza totale di 53 cm.

Lo stesso principio costruttivo presiede alla realizzazione dei portabici distribuiti lungo il percorso, ai lati della pista o sul marciapiede: si tratta di blocchi di cemento colato che inglobano profili circolari metallici per il posteggio dei velocipedi.

Partendo dal presupposto che il progetto di questo parco prevede la risistemazione dell'intera sede stradale, si è deciso di coinvolgere anche i marciapiedi. Subentra all'asfalto una vera e propria pavimentazione in cemento, dalla superficie finemente bocciardata per garantire un effetto antiscivolo. Lo stesso materiale è utilizzato anche per pavimentare gli attraversamenti che collegano i due lati della strada, tagliando il parco. La riprogettazione dei marciapiedi prevede inoltre l'inserimento di porzioni rivestite in listelli di teak, accostate all'allocazione di esemplari di Ginko Biloba, come ideale estensione del parco nella città. Tra tutte le essenze selezionate presenti nel circuito, si è scelto di replicare proprio il Ginko, in virtù delle sue dimensioni e della sua spettacolarità. È molto comune nei parchi e nei giardini urbani grazie alla sua formidabile resistenza all'inquinamento atmosferico (bisogna ricordare che questa pianta consta di un esemplare che ha resistito agli effetti dell'esplosione della bomba atomica sganciata su Hiroshima).

## 04 Attività

Il settore di Viale Bianca Maria rappresenta un brano di circuito sviluppato al massimo delle sue potenzialità nel quale, grazie anche alle dimensioni generose, è stato possibile introdurre alcune attività collaterali come arricchimento al servizio-base di mobilità offerto. A seguito di un'analisi dei caratteri del quartiere attraversato dal viale, è emersa la sua vocazione prevalentemente residenziale. Si presume dunque una rilevante presenza di ragazzi e bambini, che necessitano ed hanno diritto a spazi verdi e di gioco attrezzati. Si è detto nei paragrafi precedenti che il disegno generale del viale, è costruito a partire da una logica ritmica. Essa, oltre a favorire la percezione degli utenti, vuole suggerire e riuscire a comunicare le funzioni del parco attraverso la disposizione dei suoi elementi: si è scelto pertanto di collocare in corrispondenza delle attività collaterali, degli esemplari di ginko, sia all'interno del parco che sui marciapiedi. Questo segno, unito allo sviluppo trasversale rispetto alla strada delle aree di gioco, permette una loro immediata riconoscibilità.

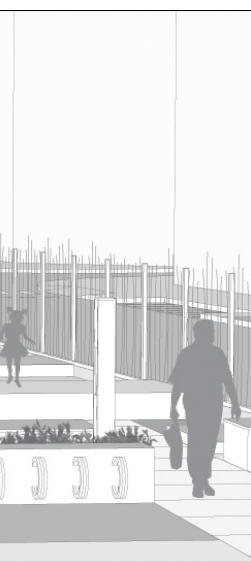


## Giocare con i materiali

La prima area gioco, che si sviluppa nel tratto del viale più vicino a Piazza del Tricolore, pone l'accento sull'aspetto della matericità tattile e visiva, proponendo un campionario vario ma coerente di materiali appartenenti al lessico stradale ed urbano. Si compone di 15 piattaforme di gioco in cemento, colate in loco con casseforme prefabbricate, rivestite superficialmente da 5 tipologie di materiali ciascuno dei quali ripetuto 3 volte. I blocchi si sviluppano con altezze differenti, comprese tra la quota zero del terreno del parco e un massimo di 45 cm e sono tagliati trasversalmente dal passaggio del percorso pedonale; questa disposizione, unita alla presenza all'inizio e alla fine dell'area dei sistemi di seduta, permette di sorvegliare comodamente il gioco dei più piccoli. I dislivelli consentono di salire e scendere, ma anche di sedersi, di saltare da un volume all'altro e di toccare i diversi materiali percependone le differenze in termini di superficie, temperatura, durezza, densità e rumore. Tutto ciò può essere uno strumento di gioco spontaneo, la cui dinamica di svolgimento dipende dalla libertà di immaginazione del bambino, il quale viene stimolato ad inventare nuovi modi per divertirsi, individualmente o in gruppo, in modo non convenzionale, non prestabilito da forme standardizzate. Oltre ai bambini, tutti i fruitori del parco possono godere dell'area come zona di sosta e di socializzazione, in quanto il luogo si limita a suggerire senza imporre, i suoi possibili usi.

Entrando nel merito dei materiali selezionati, essi sono riconducibili ad un lessico proprio di elementi costitutivi del paesaggio urbano: il cemento Ductal in tre varianti di grigio e differenti finiture, materiale comunemente associato al costruire, all'edilizia; la ceramica Filo Laminam, nelle varianti cromatiche del bronzo, dell'argento e dell'oro, rievoca il rivestimento tipico dell'architettura milanese, in piastrelle di clinker; il porfido dalle tonalità grigio bruno, grigio rossastro e grigio violaceo, pietra che ricorda il lastricato di molte pavimentazioni cittadine, pedonali e carraie; la lamiera in lega Tecu, tonalità classica, ossidata e bruna, si rifà al mondo della strada, con i suoi guard-rail, semafori, segnaletica, ecc; la gomma Playtop, in tre diversi spessori (2,3,5 cm), realizzata a partire da granuli di gomma riciclati dei pneumatici, richiamandosi così ai veicoli a motore.

La varietà di colorazioni presenti, è controllata secondo una scala capace di produrre un'immagine unitaria e gradevole.





## Imparare ad andare in bici

A circa la metà del viale prende forma una seconda area gioco, che in questo caso assume anche una valenza didattica. E' uno spazio attrezzato per consentire ai più piccoli di prendere confidenza con il mezzo a due ruote, di imparare a condurlo in sicurezza per sé stessi e per gli altri.

Innanzitutto la pavimentazione è la medesima della pista ciclabile, ovvero una colata di resina Dega Carpet, in questo caso nella colorazione azzurro-blu, che delimita lo spazio disponibile. Al suo interno si trovano piccoli dossi e alcuni pali verticali per esercitarsi alle salite e alle curve. Anche in questo caso, l'attività è attraversata dal passaggio del lastricato in Fibre C, ed è affiancata per tutta la sua lunghezza da un ritmo serrato di sedute per la sosta e la supervisione dei bambini, alternate alla piantumazione di erbe aromatiche (salvia, rosmarino, elicriso, lavanda, alloro).





## Giocare con l'acqua

Anche in questo caso, si è cercato di proporre un'attività ludica alternativa a quelle consuete. 10 porzioni di superficie in cemento gettato, creano 10 vasche di diversa profondità, non inferiore ai 10 cm, attrezzate con ugelli per l'erogazione di getti d'acqua; l'effetto sorpresa che coglie il fruitore all'attivarsi dei rubinetti, e la possibilità di interagire con l'acqua che si deposita nelle pozze, diventa motivo di aspettativa e divertimento. Degli scolli laterali permettono il graduale deflusso dell'acqua emessa. Due spezzate del percorso pedonale si incontrano al centro delle pozze e vengono raccordate da una grossa sagoma di corten. In questo tratto come in quello del gioco con i materiali, le sedute trovano posto alle estremità dell'area gioco.



## 05 Sistema ciclo-pedonale

Il progetto attuato per Viale Bianca Maria, rappresenta un interessante e approfondito studio di una porzione di viale urbano riconvertito in parco lineare e circuito ciclo-pedonale. A livello di esercizio accademico, la realizzazione di questo brano risulta completa, tuttavia non si dimostra sufficiente per espletare il più ampio piano di fornire alla città un servizio per la mobilità in grado di risultare efficiente e alternativo a quella tradizionale. Se il progetto infatti si fosse limitato ai 500 metri lineari trattati, si sarebbe ottenuta semplicemente una pista ciclabile in più, anche se ben curata, del tutto analoga ai tratti già esistenti, disposti in modo episodico e discontinuo nella metropoli: un contributo avente valore in sé ma incapace di rivedere l'assetto urbanistico complessivo della città. Ben altro sforzo si è reso pertanto necessario per smuovere alle radici la mentalità delle persone, creando un sistema continuo lungo uno degli anelli viari cruciali di Milano. Le vie corrispondenti alla vecchia cerchia muraria eretta durante la dominazione spagnola e in massima parte demolita con l'attuazione del Piano Beruto del 1889, sono state il luogo prescelto per realizzare una base di partenza per servire gli spostamenti dell'utenza debole in città, nella prospettiva di un'ulteriore estensione ad una rete più capillare, da integrarsi con i minimi interventi già compiuti dal Comune.

Il disegno del parco lineare ricalca dunque la cosiddetta "forma urbis", servendosi di un segno pregnante per la storia del capoluogo lombardo e dotandolo di una nuova interpretazione. Storicamente luogo di passeggio per i cittadini, i Bastioni recuperano questa funzione in chiave contemporanea. Le porte, che un tempo segnavano l'accesso alla città (i Bastioni costituivano un limite netto tra città e campagna), vengono investite anch'esse da questo processo di rinnovamento,

in virtù della risistemazione conseguente al passaggio del parco lineare. Attraverso un'attenta riorganizzazione dello spazio e del verde stradale, la criticità dei nodi può essere risolta, e i monumenti in essi presenti valorizzati. Più

in generale è evidente quanto l'intero anello sia attualmente degradato. Ciò dipende dal suo uso strettamente connesso alle esigenze dell'immediato presente, che lo relegano principalmente al ruolo di grande parcheggio: le macchine non occupano solo il manto stradale ma si impossessano di ogni spazio disponibile, sia esso uno spartitraffico, un marciapiede o un'aiuola alberata. La situazione attuale denuncia un totale disinteresse per le sorti dei viali milanesi, destinati sempre più ad essere sottratti all'uomo e dati in concessione agli automobilisti. Bisognerebbe invece sfruttare questi spazi ottimizzandone la gestione e le funzioni: fermo restando che sarebbe impensabile oggi rimuovere completamente il sistema automobilistico, è però necessario ridimensionarne la diffusione e l'impatto, innescando un processo graduale di sostituzione e integrazione con nuovi mezzi di mobilità.

Il sistema ciclo-pedonale, vuole proprio essere lo strumento di partenza per supportare il cambiamento e migliorare l'estetica della città aumentando l'apporto del verde urbano. Inoltre il carattere lineare del parco permette di collegare punti strategici della città e di sfruttare zone limitrofe, quando presenti, per creare attività integrate, che rispondono ai bisogni delle istituzioni culturali e commerciali, o a specifiche esigenze di quartiere (mercati, vita notturna, spazi giochi per bambini, ecc.). In quest'ottica d'insieme, si è deciso di dedicarsi allo studio e alla riprogettazione di altri brani di circuito lungo le mura, per testimoniare la concreta possibilità di realizzare questo tipo di progetto, compatibilmente alle situazioni specifiche di ogni viale.

## CICLO URBIS

### la BICICLETTA, paradigma della mobilità sostenibile

- la bicicletta è un valido mezzo di trasporto alternativo a quelli motorizzati, non un semplice accessorio per il tempo libero;
- la bicicletta assicura una maggiore libertà e velocità di spostamento rispetto ai veicoli stradali se sorretta dalla sicurezza di un circuito garantito;
- la bicicletta non produce inquinamento né atmosferico né acustico, ed è economicamente vantaggiosa;
- la bicicletta migliora la salute di chi la utilizza e il livello complessivo della sicurezza stradale riducendo i costi dell'incidentalità;
- la bicicletta consente di vivere in prima persona la città senza i filtri dell'abitacolo: il contatto diretto stimola la percezione dei sensi;



### MILANO, una città a misura di bici

- una città di pianura dal potenziale ciclabile e dalle dimensioni compatibili con la mobilità dolce
- le **mura spagnole**, come tracciato di partenza per una città più ciclabile

### un vecchio segno, una nuova interpretazione

### un SISTEMA LINEARE, per supportare il cambiamento

- si ottiene un percorso unitario caratterizzato da elementi ricorrenti disposti secondo una scansione ritmica;
- si ottiene un miglioramento dell'estetica urbana;
- si ottiene un aumento dell'apporto del verde urbano;



## 06 Casistica degli interventi

Per ogni settore si propone lo stato di fatto e la modifica progettuale in sezione, unitamente ad una porzione del suo sviluppo in pianta.

### 1\_ Settore di Bastioni di Porta Venezia, Viale Città di Fiume, Viale Vittorio Veneto

Intento progettuale: potenziare uno spazio verde preesistente integrandolo al circuito ciclo-pedonale con lo scopo di aumentare il transito di pedoni e velocipedi.

Entità dell'intervento: si prevede una risistemazione dell'area verde tale da consentire il passaggio del circuito. Nello specifico la pendenza che colma il dislivello tra i due viali, viene parzialmente rettificata a livello di Viale Vittorio Veneto, consentendo il collocamento dei flussi pedonali e ciclabili. Nella restante porzione di verde vengono disposti ulteriori elementi ricorrenti, che in questi casi si traducono in aree di sosta e di libera fruizione.

Alberatura: gli alberi preesistenti non vengono abbattuti, fatta eccezione per quelli disposti nell'area riprogettata, che invece ospita le specie arboree come stabilito da progetto.

### 2\_ Settore dei Bastioni di Porta Volta

Intento progettuale: si prevede di rinunciare ad una sostanziale porzione di spazi regolamentari di parcheggio, dato che ci troviamo in un tratto particolarmente gestionato dal traffico di scorrimento, e di incrementare il verde su strada e nel circuito attualmente quasi del tutto assente.

Entità dell'intervento: lo spartitraffico/parcheggio centrale viene sostituito dal parco, mantenendo pressoché invariate le ampiezze delle corsie veicolari e della corsia preferenziale (taxi e autobus). Si guadagna un abbondante spazio che consente l'inserimento degli elementi più caratterizzanti il sistema.

Alberatura: la libertà progettuale che il carattere del sito offre, ha consentito l'inserimento delle specie arboree da noi selezionate, con

il risultato di una maggiore pulizia nel disegno rispetto ad altri tratti in cui si è dovuto integrare il progetto alle alberature preesistenti.

### 3\_ Settore di Viale Giorgio Byron

Intento progettuale: si intende mantenere il servizio ciclabile già offerto dalla città migliorandone la qualità attraverso il progetto del circuito, senza stravolgere l'ampio spartitraffico centrale, che nonostante offrisse un'abbondante metratura, si presentava già piantumato in modo consistente.

Entità dell'intervento: viene allargato, a discapito della corsia veicolare, lo spazio adiacente al parco, in cui è stato collocato il circuito. Inoltre viene parzialmente utilizzato lo spartitraffico centrale lato Sempione, per l'allocazione parallela al percorso ciclo-pedonale di alcune essenze previste.

Alberatura: Le specie arboree previste da progetto si affiancano agli alberi preesistenti, che solo in parte vengono sostituiti. La quantità di verde complessivo aumenta, giustificando così la scelta della sostituzione attuata.

### 4\_ Settore di Via Agostino Bertani

Intento progettuale: consentire il collegamento con l'Arco della Pace attraverso la risistemazione della piccola strada che attualmente sembra essere inadeguata a questo scopo.

Entità dell'intervento: si è scelto di modificare l'assetto dei parcheggi presenti ricavando spazio utile per il passaggio del circuito lato parco.

Alberatura: lo spazio guadagnato dalla riorganizzazione dei parcheggi viene occupato da nuovi alberi.

### 5\_ Settore di Viale Giovanni Milton, Viale Moliere, Viale Emilio Zola

Intento progettuale: la vasta area a verde viene valorizzata attraverso l'inserimento di un servizio per la città. La vicinanza del circuito alla Triennale può rappresentare un'opportunità per entrambi di estendere le proprie funzioni

e spazi.

Entità dell'intervento: la porzione pianeggiante e ribassata viene connotata con gli elementi di progetto; il declivio che unisce la strada con il parco viene parzialmente livellato per ospitare zone di sosta; lungo la strada un ampio spartitraffico viene ridisegnato facendo posto agli esemplari arborei che solitamente si ritrovano sui marciapiedi.

Alberatura: le specie presenti in questo tratto a verde rimangono intaccate ed affiancate a quelle previste dal progetto.

## **6\_ Settore di Via XX Settembre**

Intento progettuale: rendere effettivamente fruibile la pista ciclabile esistente, impedendo il parcheggio delle auto nel sedime della pista.

Entità dell'intervento: il percorso si sdoppia in modo speculare ai due lati della strada.

Alberatura: si ha l'opportunità di incrementare l'apporto del verde conservando allo stesso tempo i filari di alberi preesistenti.

## **7\_ Settore di Viale di Porta Vercellina**

Intento progettuale: sfruttare e valorizzare lo spazio verde lato carcere, con un significativo incremento arboreo.

Entità dell'intervento: viene livellato il dislivello adiacente il perimetro del carcere per far posto al parco.

Alberatura: si conserva la preesistenza lato strada e si introducono, data la disponibilità di spazio, tutte le essenze previste da progetto.

## **8\_ Settore di Viale Papiniano**

Intento progettuale: l'intervento in questo viale si articola tenendo conto della presenza bisettimanale del mercato rionale, che si svolge nell'ampio spartitraffico centrale: il circuito definito quasi esclusivamente dalle componenti orizzontali a pavimento.

Entità dell'intervento: il parco occupa lo spartitraffico centrale, la cui ampiezza non ha reso necessario modificare ulteriormente l'assetto stradale.

Alberatura: sempre in funzione della presenza del mercato, si è mantenuta inalterata la posizione degli alberi preesistenti fatta eccezione per le essenze poste sui marciapiedi laterali e alcuni arbusti in corrispondenza dei percorsi pedonali.

## **9\_ Settore di Viale Beatrice d'Este**

Intento progettuale: ricavare lo spazio necessario allo sviluppo del circuito intervenendo sulla riduzione della corsia veicolare e sulla rimozione di una fila di parcheggi, per incrementare il verde su strada e nel parco.

Entità dell'intervento: si è operata una rilevante diminuzione della larghezza di una corsia veicolare.

Alberatura: vengono aggiunte senza sostituzione le essenze arboree di maggior grandezza.

## **10\_ Settore di Viale Angelo Filippetti**

Intento progettuale: trattandosi di uno dei pochi punti in cui si sono conservate tracce delle mura spagnole, si è deciso di affiancare ad esse il circuito ciclo-pedonale. Segno storico evocato progettualmente da una striscia pavimentata che corre sempre parallela alla pista ciclabile.

Entità dell'intervento: per fare posto al passaggio del parco si è rinunciato ai parcheggi lato mura al fine di dare maggior respiro al monumento, che oltretutto viene valorizzato dalla predisposizione di un sistema di illuminazione a pavimento.

Alberatura: la componente arborea viene introdotta secondo i principi progettuali del parco, generando un incremento rilevante di verde nel viale.

## **11\_ Settore di Viale Emilio Caldara**

Intento progettuale: intervenire sul verde esistente per poterlo riorganizzare in modo più gradevole, integrandolo al servizio offerto dal circuito.

Entità dell'intervento: le aiuole antistanti gli



accessi agli edifici vengono sostituite e livellate. Si creano così una serie di spezzate (percorso pedonale) dovute alla necessaria coesistenza con il contesto.

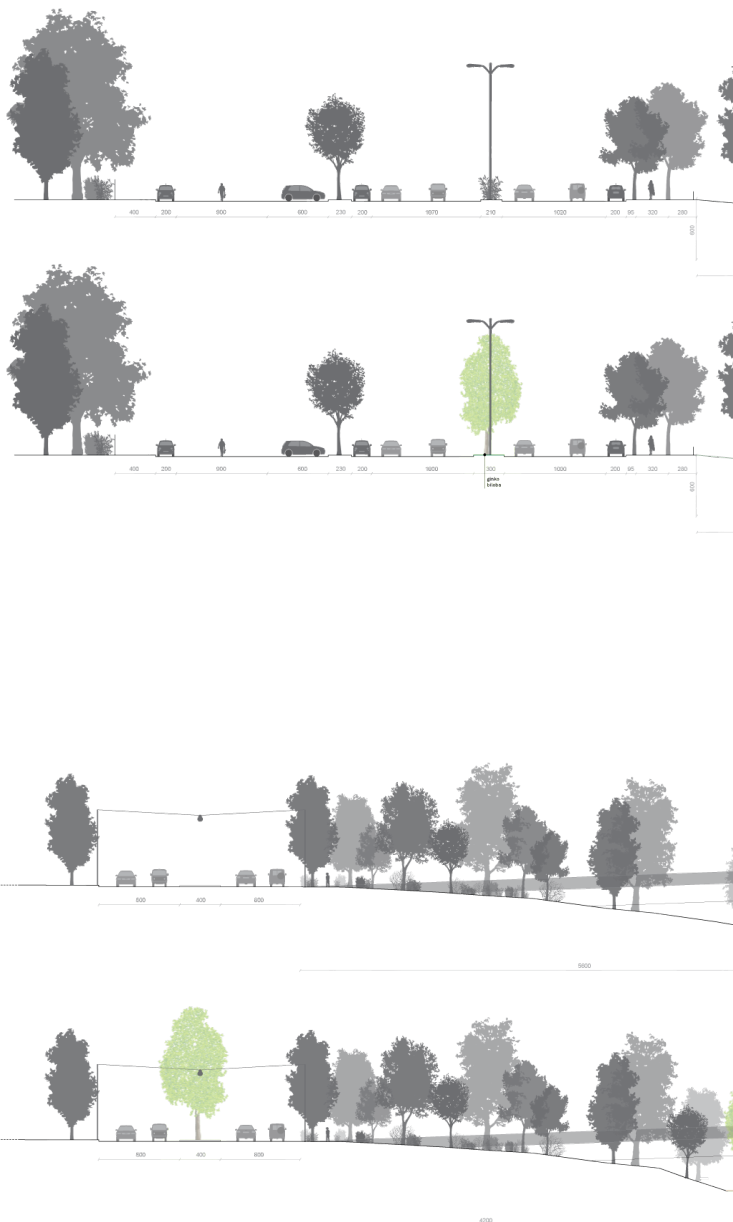
Alberatura: si è operato un compromesso tra l'esistente e gli alberi previsti da progetto, mantenendo quando possibile le specie presenti nelle aiuole e giustificando la rimozione delle altre con un complessivo incremento del verde.

## 12\_ Settore di Viale Regina Margherita

Intento progettuale: ricavare lo spazio necessario per lo sviluppo del circuito, al centro della sezione stradale, al fine di rendere più agevoli i collegamenti con le porzioni di percorso successive.

Entità dell'intervento: si apre un varco centrale ottenuto restringendo le aiuole verdi poste sui marciapiedi. I parcheggi non vengono rimossi ma traslati, così come avviene per le corsie veicolari.

Alberatura: anche in questo caso viene rimossa una certa quantità di alberi preesistenti, poiché di piccole dimensioni. Scelta obbligata dal fatto di voler mantenere centrale il percorso, che dota il viale di nuove essenze.





SEZIONE 1  
Bastioni di Porta Venezia, Viale Città di Fiume, Viale Vittorio Veneto



STATO DI FATTO

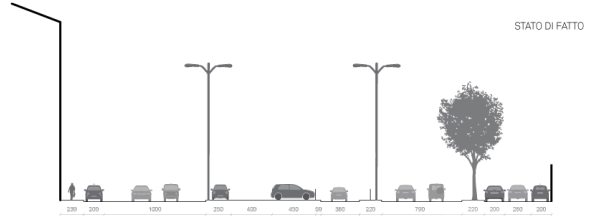


PROGETTO

1000  
200  
500  
1000  
1500  
2000  
2500  
3000  
3500  
4000  
4500  
5000  
5500  
6000  
6500  
7000  
7500  
8000  
8500  
9000  
9500  
10000

spazio  
compartimento  
pedonale  
area  
compartimento  
piede  
cicliste  
area  
compartimento  
pedonale  
area  
compartimento  
pedonale  
area  
compartimento  
pedonale

SEZIONE 2  
Bastioni di Porta Volta



STATO DI FATTO

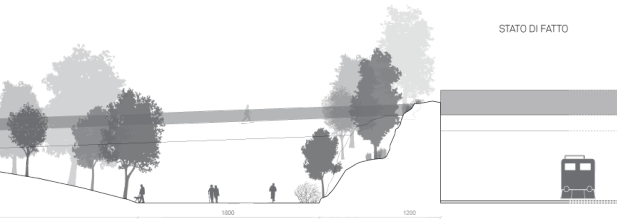


PROGETTO

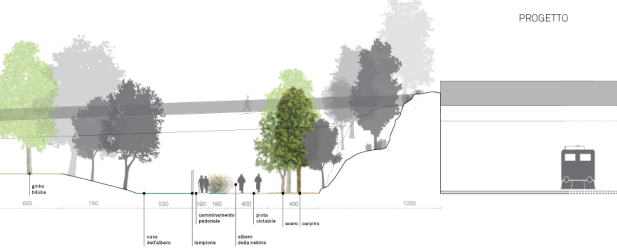
100  
200  
300  
400  
500  
600  
700  
800  
900  
1000  
1100  
1200  
1300  
1400  
1500  
1600  
1700  
1800  
1900  
2000

area  
compartimento  
pedonale  
area  
compartimento  
pedonale  
area  
compartimento  
pedonale  
area  
compartimento  
pedonale  
area  
compartimento  
pedonale  
area  
compartimento  
pedonale  
area  
compartimento  
pedonale  
area  
compartimento  
pedonale  
area  
compartimento  
pedonale

SEZIONE 5  
Viale Giovanni Milton, Viale Molière, Viale Emilio Zola



STATO DI FATTO

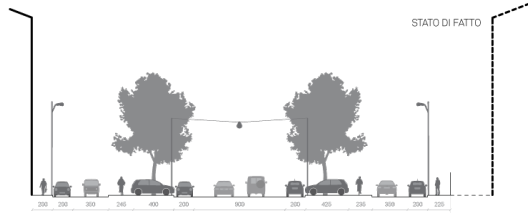


PROGETTO

600  
700  
800  
900  
1000  
1100  
1200

area  
compartimento  
pedonale  
area  
compartimento  
pedonale  
area  
compartimento  
pedonale  
area  
compartimento  
pedonale  
area  
compartimento  
pedonale  
area  
compartimento  
pedonale  
area  
compartimento  
pedonale  
area  
compartimento  
pedonale  
area  
compartimento  
pedonale

SEZIONE 6  
Via XX Settembre



STATO DI FATTO

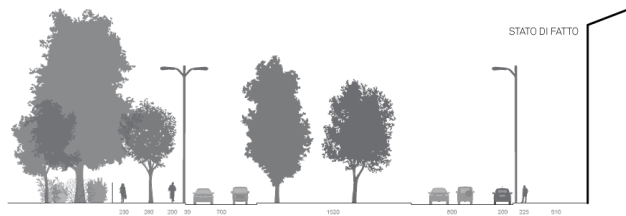


PROGETTO

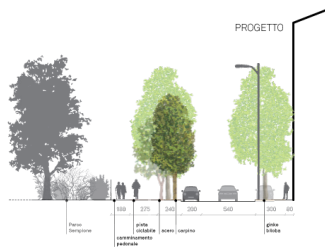
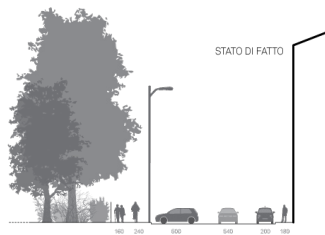
200  
300  
400  
500  
600  
700  
800  
900  
1000  
1100  
1200  
1300  
1400  
1500  
1600  
1700  
1800  
1900  
2000

area  
compartimento  
pedonale  
area  
compartimento  
pedonale  
area  
compartimento  
pedonale  
area  
compartimento  
pedonale  
area  
compartimento  
pedonale  
area  
compartimento  
pedonale  
area  
compartimento  
pedonale  
area  
compartimento  
pedonale  
area  
compartimento  
pedonale

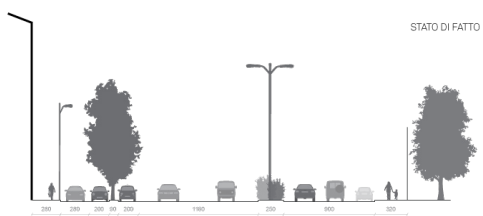
SEZIONE 3  
Viale Giorgio Byron



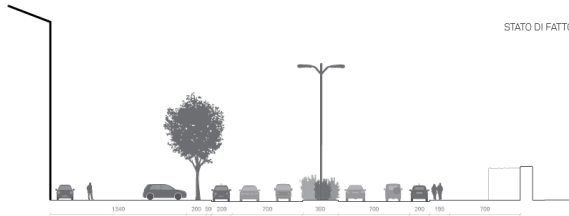
SEZIONE 4  
Via Agostino Bertani



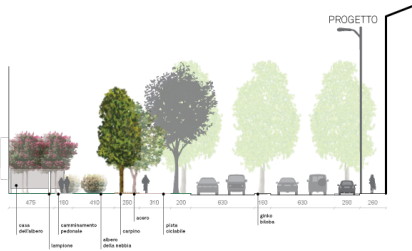
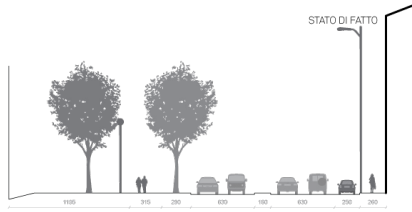
SEZIONE 9  
Viale Beatrice d'Este



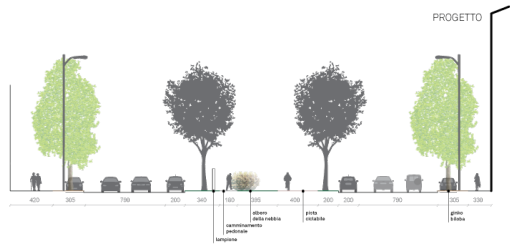
SEZIONE 10  
Viale Angelo Filippetti



SEZIONE 7  
Viale di Porta Vercellina



SEZIONE 8  
Viale Papiniano



SEZIONE 11  
Viale Emilio Caldara



SEZIONE 12  
Viale Regina Margherita





## Riferimenti Progettuali

**01** Parchi lineari

**02** Composizione e componenti

**03** Attività

**04** Natura e artificio

## 01 Parchi lineari

### HIGH LINE

James Corner Field Operation,  
Diller Scofidio + Renfro,  
New York, USA,  
2009

Il progetto High Line è la trasformazione in spazio pubblico di una ferrovia sopraelevata nella West Side di Manhattan, da Gansevoort Street alla Trentesima Strada, che negli anni Trenta riforniva la città di latte, carne e materiale da costruzione. Dagli anni Sessanta la High Line è caduta progressivamente in disuso e, in alcuni tratti, è stata addirittura demolita.

Il progetto, che è sotto la soprintendenza della municipalità di New York e della fondazione 'Friends of the High Line<sup>1</sup>, ha saputo interpretare la natura e la forza metaforica di questo straordinario tratto ferroviario, che ci parla della trasformazione storica e funzionale della città.

Rovina abbandonata, la High Line è stata sovrastata dalla natura incolta: traccia che, nel nuovo progetto, viene interpretata nelle variazioni della vegetazione, nelle declinazioni della pavimentazione e in alcuni segni compositivi che richiamano il tracciato dei binari. Nuove costruzioni, accessi, servizi di intrattenimento sono posti al di sotto della sopraelevata, in modo da non affollare la già densa compagine degli edifici e da non perdere la prospettiva visiva sulla vecchia infrastruttura.

La riqualificazione della High Line è anche un'occasione per ripianificare la viabilità e i servizi di quell'area. E, in conseguenza ad essa, sorgeranno nei pressi nuovi edifici.

E' stato inaugurato a giugno del 2009 il primo tratto riqualificato aperto al pubblico, lungo le rive del fiume Hudson.

"Invece di distruggere questo pezzo della nostra storia, abbiamo deciso di trasformarlo in un parco assolutamente innovativo", ha dichiarato alla cerimonia di inaugurazione il sindaco di New York, Michael Bloomberg. La sezione attualmente completata di quello che gli abitanti



della città hanno già ribattezzato 'Park on the sky' copre gli 800 metri che separano la Ventesima Strada, a Chelsea, da Gansevoort Street, nel Meatpacking district, l'ex distretto dei mattatoi dove sorgerà il Whitney Museum of American Art progettato da Renzo Piano e dove attualmente si trovano boutique, ristoranti, pub e alberghi: il regno e della vita notturna cittadina, con club famosi in tutto il mondo.

Percorrendo la vecchia ferrovia per intero si sorvolano i taxi e i passanti immersi nel traffico, si incontrano orti segreti, aree a prevalenza boschiva, zone lasciate alla proliferazione spontanea del verde selvatico, ringhiere ricoperte d'edera, balaustre art déco e graffiti metropolitani. Una riqualificazione urbana inserita all'interno di un progetto ben più grande: la creazione della "Città del domani".

Il progetto di riqualificazione della High Line è il primo esempio di "agritettura", termine coniato dai newyorkesi, derivante dalla commissione di architettura e agricoltura. L'obiettivo è molto semplice: recuperare le aree industriali dismesse, restituendole alla natura, piantando alberi e colture nel rispetto della biodiversità, per rendere la città più vivibile, verde e rilassante.

Per riqualificare la High Line la municipalità ha stanziato ben 50 milioni di dollari. Solo il costo della prima sezione è arrivato a 152,3 milioni : 112,2 dei quali forniti dalla città, 20,3 dal governo federale e 400 mila dallo Stato, mentre il rimanente è stato raccolto dai volontari privati di 'Friends of the High line'.

(fig.1)  
High Line,  
vista  
generale.



**PARCO DEL TRAMVIA**  
Eric Battle, Joan Roig,  
Tiana-Montgat, Catalogna, Spagna,  
1999-2001

Il parco ricalca il luogo e sovrasta con una copertura il tratto autostradale A-19 a Nord-Est di Barcellona. Un elemento di disturbo, di cesura del paesaggio che diventa un parco lineare, richiamando nel suo sviluppo e nella sua conformazione il tracciato autostradale sottostante, ed enfatizzando la sua presenza nei tratti a cielo aperto, tramite la verticalità dei muri di sostegno. La pavimentazione è composta, da "strisce" trattate in modi differenti, che con l'adozione di asfalto dai colori vivaci, lastre di cemento prefabbricate e lampioni di tipo autostradale riflettono la presenza del tracciato viario sottostante.



(fig.2)  
Parco del  
Tramvia,  
vista sulla  
pavimentazione.

**MADRID RIO**  
West 8,  
Madrid, Spagna,  
2006

Il progetto mira alla riqualificazione di un'area, nelle immediate vicinanze dell'antico centro della città, nei pressi della quale scorreva il fiume Manzanares, successivamente canalizzato.

Sotto il viale corre un tratto autostradale interrato che era stato realizzato negli anni Cinquanta.

L'intento della municipalità, espresso attraverso il bando di concorso, era quello di prendere una porzione di questa arteria e trasformarla da tratto congestionato dal traffico in una parentesi verde che fosse in grado di riconnettere quella parte di città con il centro.

I West 8, insieme al gruppo MRIO Arquitectos, hanno disegnato il masterplan della zona per il recupero delle rive del fiume e la realizzazione della nuova area urbana e hanno poi individuato una serie di sottoaree all'interno delle quali intervenire con singoli progetti mirati. Uno di questi è l'Avenida de Portugal, lungo la quale è stato realizzato un parco lineare dotato di percorsi pedonali, aree di sosta, aree verdi e spazi ciclabili, il tutto direttamente collegato ai grandi parchi della zona.



(fig.3)  
Madrid Rio,  
vista  
d'insieme.

## PRAGS BOULEVARD

Kristine Jensens,  
Tegnestue, Copenhagen, Danimarca,  
2005

Il Prags Boulevard è inserito in una zona della città circondata da vecchi edifici e siti di produzione industriale, nell'area vi sono inoltre numerosi complessi abitativi di grandi dimensioni. Il Prags Boulevard assume anche il ruolo di mettere in connessione il centro sportivo e culturale con il quartiere residenziale.

L'aspetto più rilevante del progetto consiste nella costruzione di una cintura verde continua, costituita da elementi naturali, come l'erba e le piante, ma anche da elementi artificiali, come sedute e lampade al neon per l'illuminazione stradale, il tutto di colore verde. Questi elementi conferiscono allo spazio una forte identità: le lampade verde lime che illuminano il boulevard ad esempio, oltre a una funzione illuminotecnica, hanno soprattutto una funzione poetica., le sedie sono state create appositamente per questo progetto e ne riportano il titolo sullo schienale. Lungo il viale ne sono state distribuite 700, nelle vicinanze di uffici, caffè, esercizi commerciali e in generale nelle zone più frequentate. In questo modo tutti gli utenti possono facilmente farne uso e trasportarle con sé, potendo così fruire del parco in modo personale.

Inoltre il progetto si propone di realizzare lungo il boulevard una serie di aree destinate a diverse tipologie di attività. Le attività ideate per la zona sono sette e sono state sviluppate secondo differenti programmi funzionali e tematiche, tra cui: una piazza, un giardino, un teatro, una corte, uno spazio dedicato ai bambini e un'area destinata allo sport, in particolare modo alle rampe da skateboard.

Queste zone sono state inserite all'interno della cintura verde come parti integranti di essa. La cintura verde è lunga quasi quattro miglia ed è dotata di piste ciclabili e percorsi pedonali. Il progetto fa parte di un intervento di riqualificazione della città di Copenhagen e si pone l'obiettivo di coinvolgere realmente i cittadini nelle sue fasi di sviluppo.

(fig.6-7)  
Pegaso Park,  
dettaglio  
sul percorso  
pedonale  
e  
vista  
d'insieme.



(fig.4-5)  
Prags  
Boulevard,  
viste  
su due  
differenti  
aree del viale.





## 02 Composizione e componenti

**PEGASO PARK**  
West 8,  
Madrid, Spagna  
2006

Il parco si trova nelle immediate vicinanze dell'aeroporto di Barajas. Il gruppo West 8 ha lavorato a un progetto che mirava a creare il più grande parco commerciale della Spagna. Gli architetti hanno progettato gli spazi pubblici avendo a disposizione una superficie vasta più di otto ettari e nel progetto hanno inserito anche il masterplan, il programma funzionale e i lotti destinati ai privati.

Per la prima volta in Spagna un'area pubblica valorizza le qualità di una zona commerciale destinata ad uffici, distribuzione e hotel.

Il progetto consiste in una serie di spazi pubblici che conferiscono alla zona una precisa identità, attraverso gli elementi del landscape e del design urbano. Gli elementi vegetali collocati sull'asse centrale, per una lunghezza totale di 600 metri, sono interamente formati da varietà arboree preesistenti o trapiantate. Questi grandi alberi caratteristici, insieme al forte pattern creato dagli elementi circolari negli slarghi e nei percorsi, dominano lo spazio pubblico centrale.

(fig.8)  
Interpolis  
Garden,  
vista  
d'insieme.



**INTERPOLIS GARDEN**  
West8,  
Tilburg, Olanda,  
1998

L'area è situata sull'asse della stazione centrale di Tilburg, il progetto ha riguardato la realizzazione di un giardino per un'importante compagnia società (Interpolis) con sede nella città. L'edificio della compagnia si allinea al margine nord di un lotto triangolare di cui il parco copre uno spazio di circa due ettari. Un ambito introflesso, separato dai clamori della città circostante da un recinto di acciaio e da siepi, esso è tuttavia intensamente frequentato durante il giorno dagli impiegati e dal pubblico della Interpolis. Pochi elementi formano l'intelaiatura compositiva generale: grandi abeti, disposti liberamente, gettano le loro lunghe ombre sottili a dialogare con quelle della torre di Bonnema; la superficie a prato si estende più volte interrotta da forme di 'scheggia', lunghe vasche d'acqua, zone ecologiche.

Un pavimento di legno rosso ricostruisce la topografia di un percorso, di un ponte e di una piazza per camminare e sostare; un'ampia superficie di scaglie giganti di pietra e un giardino di ciliegi in essa impiantato ornano la base dell'edificio.

Elementi originali, accostamenti inediti, forme irregolari, colori e materiali desunti da un repertorio alieno da quello del giardino classico, rendono quest'opera radicale e poetica allo stesso tempo, didascalica e concettuale, ben rappresentando il suo ruolo mediatico per la Interpolis e donando all'insieme un'atmosfera che favorisce un uso pubblico e gioioso dello spazio.

**URBAN OUTFITTERS**  
D.I.R.T. Studio,  
Philadelphia Navy Yard, Pannsylvania, USA,  
2006

Per oltre 150 anni League Island è stata interessata dalla presenza di cantieri navali, che si occupavano della costruzione di grandi imbarcazioni. Rimanendo fedele alla grande sca-



la legata alla costruzione delle navi, la società di retail Urban Outfitters ha continuato il processo di trasformazione del sito realizzando il proprio campus creativo.

Il rinnovato fulcro storico del Navy Yard, che si estende per 400 acri, è stato il centro del recupero degli edifici industriali, che saranno destinati ad ospitare studi di design e uffici.

I materiali di scarto derivanti dalle demolizioni sono stati recuperati per essere riutilizzati nella creazione di sistemi di pavimentazione innovativi, riducendo al minimo gli sprechi e i costi di smaltimento del materiale.

Le tracce storiche che hanno segnato il sito durante i decenni, come le linee dei binari che correvano lungo l'area, sono state mantenute e oggi si fanno segno evidente della rinnovata vitalità del luogo.



(fig.9)  
Urban  
Outfitters,  
vista di  
cantiere.

### 03 Attività

**GIARDINI DELLE DUNE E DEI VENTI**  
Isabelle Devin e Catherine Rannou,  
Parc de la Villette,  
Parigi, Francia,  
1991-95

L'intento del progetto è suscitare un immaginario che parli a culture diverse e a tutte le età, un immaginario astratto che favorisca il massimo delle interpretazioni possibili affinché ognuno viva lo spazio secondo i propri desideri, ritmi, umori. Un procedere quindi nell'atto creativo per associazione di emozioni, basate su sensazioni provocate dal luogo. I sensi ne sono il principale vettore, il paesaggio e l'architettura ne sono il supporto scenografico.

Questo giardino per bambini è dedicato al vento, che con il suo carattere imprevedibile muove e anima gli elementi che lo compongono. A questa realtà fantastica dell'aria si oppone il rigore dello sviluppo lineare dell'intervento che si estende secondo bande parallele di 70 metri di lunghezza che accolgono i vari giochi. L'aria anima il movimento e il gesto libero dei bambini, che cambia in ogni istante. Giardino come microparco, luogo in cui gioco creativo e ricreativo si integrano in uno spazio deputato, luogo sociale dedicato dalla città ai bambini e tuttavia luogo della natura e dei suoi elementi.

Il giardino delle dune invece, è disegnato da bande parallele sinusoidali separate da muretti bianchi, come metafore di onde oceaniche, che corrono ricoperte alternativamente da prato sintetico e da rivestimento in caoutchouc. Dune, scale, passerelle e ruote metalliche sono concepite per invitare al coinvolgimento fisico i ragazzi. Ma nel giardi-



(fig.10)  
Giardini delle  
dune e dei  
venti,  
area gioco  
bambini.



(fig.12)  
Schouwburgplein,  
piazza  
interattiva.





(fig.11)  
Urban  
Garden,  
area  
spruzzi  
d'acqua.

no vi sono anche aree di quiete, ombreggiate con alberi, luoghi di ristoro dedicati agli adulti, spazi sociali e di scambio per genitori e accompagnatori. Un luogo concepito per assolvere a quelle funzioni che di solito caratterizzano il parco naturalistico ricreativo. Una specie di macchina dei divertimenti in cui la fantasia del corpo e l'immaginario naturalistico trovano la loro sintesi, nello spazio ridotto di un giardino.

**URBAN GARDEN IN NØRRESUNDBY**  
**Stieg L. Andersson,**  
**Alborg, Danimarca,**  
**2003-2005**

In questo progetto gli elementi naturali e quelli artificiali dialogano in maniera molto stretta.

Il parco si trova nella zona nord della città, vi si accede mediante una cancellata di metallo che tradisce la natura fortemente industriale del luogo. Camminando progressivamente all'interno del parco ci si muove su percorsi interamente ricoperti di resti di conchiglie marine, che scricchiolano sotto i piedi, rivelando la loro fragile natura. I visitatori si muovono lungo il percorso piantumato con erba e alberi, che costituiscono la componente naturale, la componente artificiale è invece impersonata dalle piccole conche di asfalto che si riempiono d'acqua quando piove, riflettendo il cielo e le nuvole. L'obiettivo è confondere i visitatori, che percependo la superficie di asfalto come componente artificiale solida, tentano di camminarvi sopra, evitando invece di calpestare i vialetti, percepiti come l'elemento più fragile. Transitando sopra le conche sono costretti a deviare il percorso, perché da esse escono piccoli spruzzi d'acqua, in questo modo si creano

repentine deviazioni e movimenti irregolari che non rispettano la normale andatura che si tiene durante una passeggiata. Il progetto spaziale del parco urbano riflette l'attenzione che il progettista presta alle esperienze sensoriali. Il disegno a serpentina dei viali spinge i visitatori a muoversi in maniera irregolare per esplorare la struttura a puzzle che compone la superficie del parco. Andersson privilegia le forme ondulate, che si relazionano con l'arredo urbano e gli elementi vegetali e soprattutto con i cambiamenti dettati dalle variazioni meteorologiche che si verificano durante l'anno.

**SCHOUWBURGPLEIN**  
**West 8,**  
**Rotterdam, Olanda,**  
**1991-96**

È una piazza situata nel centro della città e circondata da teatri e negozi, il progetto enfatizza l'importanza di un vuoto urbano, fondamentale non solo per la sua vicinanza ad alcuni degli edifici più rappresentativi della città, ma anche per la sua particolare localizzazione che fa di questa piazza un punto prospettico privilegiato da cui si apre un panorama sull'intero profilo della città.

La piazza è concepita come uno spazio pubblico interattivo, cangiante in funzione delle ore del giorno e dell'alternarsi delle stagioni, flessibile negli usi che vanno dall'incontro alla sosta, all'area di gioco, allo spazio per concerti, rappresentazioni e manifestazioni sportive. Questo spazio viene dunque a formare una sorta di podio dal quale contemplare il nuovo skyline della città, ma è anche un palcoscenico dove gli elementi d'arredo, le facciate circostanti e le persone che vi transitano diventano i



fattori che definiscono la scena urbana. Diverse fontane animano la piazza: il livello dell'acqua al loro interno cresce con la temperatura provocando gli utenti della piazza e generando situazioni di gioco.

L'elemento più evidente è costituito da quattro giganteschi pali idraulici rossi dotati di riflettori mobili, che le persone possono indirizzare verso la posizione desiderata inserendo una moneta, cosicché anche di notte si possano svolgere sulla piazza attività spontanee di ogni sorta.

**PLACE FLAGEY**  
**Latz+Partner,**  
**Bruxelles,**  
**2008**

La sfida consisteva nell'integrare gli indispensabili flussi di traffico che circondano la piazza, una pensilina per l'attesa del tram con copertura in vetro, l'ingresso della metropolitana e altre infrastrutture tecniche, in modo che le principali funzioni della piazza come area a traffico limitato, destinata agli abitanti della zona e ai turisti, avessero assoluta priorità.

Il materiale utilizzato per il rivestimento dell'intera superficie della piazza, un granito blu che viene tradizionalmente utilizzato per le costruzioni locali, le conferisce un particolare effetto spaziale, facendola sembrare più vasta. L'illuminazione e l'arredo urbano, studiati su misura, che sono stati inseriti nella piazza, contribuiscono ad aumentare la qualità della sosta e sono stati disposti in modo da poter garantire la massima quantità di spazio libero al centro dell'area, che può essere così dedicata a usi particolari, come ad esempio il mercato o gli eventi culturali. La peculiarità principale di questo spazio resta, tuttavia, la presenza di una serie di getti d'acqua che, periodicamente, emettono spruzzi, creando una vasta pozza che si raccoglie al centro della piazza e che diviene una divertente attrazione per i passanti.

La vegetazione è stata disposta in maniera informale ed è stata scelta in modo da creare un collegamento con le specie arboree che sono già presenti nei parchi del quartiere.



(fig.14-15)

Lower  
 Central  
 Garden,  
 vista d'insieme  
 e  
 dettaglio  
 delle  
 strutture  
 arboree.



(fig.13)

Place Flagey,  
 Tagli e pedenze  
 nella  
 pavimentazione.

(fig.16)  
 Lurie  
 Garden,  
 percorso  
 e strutture  
 nel verde.







#### 04 Natura e artificio

**LOWER CENTRAL GARDEN**  
**Robert Irwin,**  
**The Getty Center,**  
**Los Angeles, California, USA,**  
**1997**

Il giardino del Getty Center costituisce un ottimo esempio di “design generato dal sito”; si sviluppa su un’area di 1,5 ettari situata sul pendio rivolto a ovest della vallata sottostante gli edifici del centro.

Gli elementi principali sono stati individuati grazie all’approfondita analisi dell’area condotta da Irwin, il cui intento basilare era di adattare il giardino alla valle.

Il progetto include molti serpenti zigzaganti, il gusto tipicamente giapponese per le pietre, il tradizionale viale, il cerchio, il bosco, il labirinto, la terrazza, il belvedere e infine un impiego peculiare espressivo del verde.

Irwin ha progettato alte luci a stelo per illuminare la rampa di accesso: viste dall’alto, le lampade sottolineano la forma della serpentina e gli elementi circolari del giardino.

La piazza è un ampio spazio all’aperto che contrasta stupendamente con un serpeggiante corso d’acqua, la rampa zigzagante e i labirinti di azalee che sembrano galleggiare nella vasca. Nelle terrazze inferiori dell’anfiteatro sono state sistemate centinaia di specie di piante annuali e perenni, circondate da arbusti di mirto. La terrazza superiore presenta invece ranghi serrati di erbe, splendide durante tutto l’arco dell’anno. Nel punto in cui la rampa si immette nella piazza si elevano due gruppi di tre monumentali forme “arboree” di bronzo, alte 3,6 metri e realizzate con i tondini per armare il cemento, completate con piante di

Bouganvillea.

L’elemento più semplice e forse più efficace del progetto di Irwin si trova nella terrazza superiore dell’anfiteatro: un vialetto di ghiaia delimitato da muretti di contenimento in acciaio Cor-Ten crea un ardito contrasto con gli archi di piante che corrono su entrambi i lati.

**LURIE GARDEN**  
**Gustafson Guthrie Nichol Ltd, Piet**  
**Oudolf,**  
**Robert Israel,**  
**Millennium Park,**  
**Chicago, USA,**  
**2004**

Il giardino, che copre una superficie di 5 acri, fa parte del più vasto Millennium Park e si trova nelle vicinanze di due edifici molto importanti per la città, progettati da Renzo Piano e Franck O. Gehry.

È un’oasi urbana in cui emerge chiaramente la sensibilità dei progettisti verso gli elementi simbolici, il design del paesaggio e l’ecologia; di fatto si tratta di un omaggio alle trasformazioni della città e al suo motto “Urbs in Horto”, una città all’interno di un giardino.

La sua peculiarità principale, infatti, è costituita dalle variazioni stagionali degli elementi vegetali che lo costituiscono e che lo trasformano in una palette di texture e colori in continua evoluzione. L’intero giardino è recintato mediante montanti metallici, che lo racchiudono come in una gabbia e proteggono le delicate essenze perenni.





## **Schede Tecniche**

**01** Schede Materiali

**02** Schede Essenze Arboree



# Bibliografia

## STUDIO

### EVOLUZIONE E DEL TESSUTO URBANO MILANESE

- \_ Brandolini Sebastiano, Milano, nuova architettura, ed. Skira, Ginevra-Milano 2005
- \_ Boriani Maurizio, Rossari Augusto, Rozzi Renato, La Milano del piano Beruto, 1884-1889, società, urbanistica e architettura nella seconda metà dell'Ottocento vol.1, ed. Guerini Associati, Milano 1993
- \_ Frampton Kenneth, Storia dell'architettura moderna, ed. Zanichelli Editore, Bologna 1993
- \_ Gambi Lucio, Gozzoli Maria Cristina, Milano, ed. Laterza, Roma-Bari 1982
- \_ Gentili Deteschi Eugenio, Milano, i segni della storia, ed. Alinea Editrice, Firenze 1988
  
- \_ LOTUS, Milano Boom, numero monografico 131, 2007
  
- \_ [www.storiadimilano.it](http://www.storiadimilano.it)
- \_ [www.wikipedia.it](http://www.wikipedia.it)

### IL VIALE URBANO

- \_ Agazzi Elena, Bartucci Grazia (tesi di laurea di), L'alberatura dal passato al futuro, Politecnico di Milano, Facoltà di Architettura, rel. arch. Giorgio Morpurgo, correl. arch. Stella Agostini, a.a. 1991/1992
- \_ Olsen Donald, La città come opera d'arte, Londra, Parigi, Vienna, ed. Serra e Riva, Milano 1987
- \_ Romano Mario, Costruire la città, ed. Skira, Milano 2004
- \_ Romano Mario, L'estetica della città europea, forme e immagini, ed. Einaudi, Torino 1993

### IL VERDE URBANO

- \_ Kastner Jeffrey, Wallis Brian (a cura di), Land art e arte ambientale, ed. Phaldon, Londra, 2007

- \_ Ippolito Achille Maria, Il parco urbano contemporaneo: notomia e riflessioni, ed. Alinea, Firenze 2006
- \_ Maniglio Calcagno Annalisa, Architettura del paesaggio, evoluzione storica, ed. Franco Angeli, Milano 2006
- \_ Migliorini Franco, Verde urbano, parchi, giardini, paesaggio urbano: lo spazio aperto nella costruzione della città moderna, ed. Franco Angeli, Milano 1992
- \_ Vallone Flora (a cura di), Cinque paesaggisti per Milano: progetti per nuovi paesaggi a Milano e in Europa, Diana Armstrong Bell, Desvigne & Dalnoky, Ferrara Associati, Christophe Giroto, Peter Latz, ed. Alinea, Firenze 2001
  
- \_ LOTUS, un decalogo, n. 87, 1995

#### PISTE CICLABILI

- \_ Dalla Venezia Antonio, Di Bussolo Roberto, Passigato Marco, Pedroni Claudio (a cura di), Reti ciclabili in area mediterranea, vademecum della ciclabilità, ed. Grafiche Leone, Dolo 2008
- \_ Lorenzo Giorgio, In bicicletta nelle aree urbane, pianificare la mobilità ciclistica con metodi moderni, il caso di Milano, ed. Libreria Clup, Milano 2004
- \_ Ministero dell'Ambiente del Territorio e del Mare (promossa da), Due ruote per il futuro. InBici (Prima Ippolito Achille Maria, Il parco urbano contemporaneo: notomia e riflessioni, ed. Alinea, Firenze 2006 Conferenza Nazionale della Bicicletta), ed. Ediciclo Editore, Portogruaro 2008
  
- \_ Fiab (a cura di) Ciclobby Notizie, n.3 2010
  
- \_ Chiarini Enrico, Il codice della strada e la bicicletta, Quaderni del Centro Studi Fiab Riccardo Gallimbeni, numero 2, maggio 2008
- \_ Galatola Edoardo, Bicicletta, sicurezza stradale e mobilità sostenibile, Quaderni del Centro Studi Fiab Riccardo Gallimbeni, numero 1, maggio 2008
- \_ Pedroni Claudio, Bicalia: rete ciclabile nazionale, linee guida per la realizzazione, Quaderni del Centro Studi Fiab Riccardo Gallimbeni, numero 1, maggio 2008
  
- \_ Città in bicicletta, pedalando verso l'avvenire, ricerca commissionata dalla Commissione Europea (DG-XI - Ambiente, sicurezza nucleare e protezione civile), 2008
  
- \_ [www.bikemi.com](http://www.bikemi.com)
- \_ [www.europarl.europa.eu](http://www.europarl.europa.eu)
- \_ [www.legambiente.it](http://www.legambiente.it) (L'A Bi Ci, numeri, idee, proposte sulla mobilità ciclabile, Padova 2010)

#### PROGETTO

#### PERCEZIONE



- \_ Ventura Nicola, Lo spazio del moto, ed. Laterza, Bari, 1997
- \_ Kastner Jeffrey, Wallis Brian (a cura di), Land art e arte ambientale, ed. Phaldon, Londra, 2007

## CICLO URBIS

## RIFERIMENTI PROGETTUALI

### High line

- \_ Ottagono n.192, 2006
- \_ [www.thehighline.org](http://www.thehighline.org)
- \_ [www.dsrny.com](http://www.dsrny.com)

### Madrid Rio

- \_ [www.west8.nl](http://www.west8.nl)

### Prags Boulevard

- \_ [www.kristinejensen.dk](http://www.kristinejensen.dk)

### Parco del Tramvia

- \_ Ippolito Achille Maria, Il parco urbano contemporaneo: notomia e riflessioni, ed. Alinea, Firenze 2006

### Pegaso Park

- \_ [www.west8.nl](http://www.west8.nl)

### Interpolis garden

- \_ Donin Gianpiero, Parchi, l'architettura del giardino pubblico nel progetto europeo contemporaneo, ed. Biblioteca del Cenide, Cannitello, 1999
- \_ [www.west8.nl](http://www.west8.nl)

### Urban Outfitters

- \_ [www.dirtstudio.com](http://www.dirtstudio.com)

### Giardini delle dune e dei venti

- \_ Donin Gianpiero, Parchi, l'architettura del giardino pubblico nel progetto europeo contemporaneo, ed. Biblioteca del Cenide, Cannitello, 1999

### Urban garden in Norresundby

- \_ [www.sla.dk](http://www.sla.dk)

### Schouwburgplein

- \_ [www.west8.nl](http://www.west8.nl)

### Place Flagey

- \_ [www.latzundpartner.de](http://www.latzundpartner.de)

### Lower Central Garden

- \_ Cooper Guy, Taylor Gordon, Giardini per il futuro, ed. Logos, Cina 2000

### Lurie Garden

- \_ [www.ggnltd.com](http://www.ggnltd.com)

## SCHEDE TECNICHE

