

# Abstract

Dietro la stazione di Milano Porta Garibaldi, a pochi metri dal vicino cavalcavia Farini, il cavalcavia Eugenio Bussa, unico retaggio di un asse attrezzato che doveva unire il centro con la periferia, mostra la sua identità contrastata.

Oggi l'originaria funzione di collegamento per cui era stato progettato, non è quella prevalente, infatti, presenta un solo senso di marcia per le autovetture che porta, per di più, dal centro verso il quartiere Isola: non unisce, ma separa. La pista ciclabile che lo attraversa, finisce nel nulla e non è ben attrezzata e percorribile nemmeno per i pedoni.

Abbandono e degrado sono i termini che ben esemplificano la situazione nel quale riversa attualmente.

Per la maggior parte dell'anno si presenta "vuoto", non viene utilizzato nemmeno l'ampio spazio riservato a parcheggio.

La sua vera natura è un'altra ed emerge solamente in alcune situazioni, quando diventa il palcoscenico ideale per eventi di vario genere autoprodotti e autogestiti molto spesso dalla "gente" dell'Isola.

L'intento progettuale è quello di rivelare le molteplici identità latenti che questo luogo custodisce al suo interno.

Si vengono a creare, così, diverse zone in uno spazio aperto ed in stretta relazione tra loro e con il contesto circostante.

Per far emergere il suo lato nascosto, la linea di demarcazione del parcheggio si anima ed estrudendosi compone uno spazio nuovo e diverso, caratterizzato da elementi di vario genere.

Un'area libera con sedute e giochi per bambini, dove ognuno è libero di fare ciò che vuole.

Un'area eventi che ospita concerti, mercatini, spettacoli teatrali e cinematografici, per coinvolgere un ampio pubblico.

La balaustra, invece, diventa il suo biglietto da visita e comunica con l'intorno, attraverso le esposizioni artistiche che la anima.

Il cavalcavia risponde così, alla necessità di chi da sempre lo vive e lo frequenta.

Nel turbine di trasformazioni che sta caratterizzato la città di Milano, il cavalcavia Eugenio Bussa diventa un'occasione per arricchire e valorizzare il retro di una stazione da sempre dimenticato.

Politecnico di Milano, Facoltà del Design,  
Corso di Laurea in design deli Interni  
A.A. 2010-2011

# IL LUOGO DEI NON

nuove identità per il cavalcavia Eugenio Busca di Milano

Relatore Luca Guerrini

Laura Persiani	735639
Tiziana Peruselli	734902
Alessia Verderio	735257



# Indice

1. Mobilità a Milano	4
1.1 scelta del luogo e motivazione	6
2. Il contesto: Quartiere Isola	
2.1 le origini	10
le origini urbanistiche dell'area	13
50 anni di vicende urbanistiche	22
scheda 1 le due lettere di rinuncia	46-47
scheda 2 estratto del bando di concorso per l'area garibaldi-repubblica	58-59
2.2 il presente	60
approfondimento sociologico	62
il contributo di Esterni	70
Garibaldi-Isola: punti di interesse	84
scheda 3 "l'Isola è sempre l'Isola" di Maria Vittoria Capitanucci	96
2.3 il futuro	98
Milano Porta Nuova	100
3. Il luogo di intervento: cavalcavia E. Bussa	118
3.1 il cavalcavia ieri	120
3.2 il cavalcavia oggi	124
3.3 il luogo dei non	128
scheda 4 esempi di non-luoghi	132-133
3.4 il cavalcavia occupato	138

4. Spunti progettuali: recupero urbano	146
4.1 riqualificare infrastrutture viarie	148
4.2 aree dismesse	180
4.3 luoghi a doppia identità	190
5. L'idea di progetto	194
5.1 la linea che sale	196
5.2 dalla linea alla griglia	204
5.3 la griglia come strumento progettuale	210
6. Bibliografia	221
7. Sitografia	224



# MOBILITÀ A MILANO



## Scelta del luogo e motivazione

La trasformazione del territorio milanese si è spesso caratterizzata per una reciproca indifferenza tra politiche dei trasporti e politiche urbanistiche, che ha prodotto una conseguente incoerenza tra usi del suolo e sistema della mobilità. Questo fatto ha prodotto almeno due problemi: in primo luogo ha limitato la possibilità di scelta da parte della domanda, in quanto lo sviluppo dell'offerta di trasporto non sempre è risultato funzionale a soddisfare le diverse esigenze. Inoltre ha comportato uno spreco di risorse pubbliche (quelle utilizzate per la realizzazione e il potenziamento delle reti e per la loro gestione), oltre ad uno spreco di suolo dovuto alla mancata valorizzazione di nodi infrastrutturali caratterizzati da elevata accessibilità. Incoerenza che si è verificata all'interno di un sistema di pianificazione caratterizzato dal forte ruolo esercitato dalle amministrazioni pubbliche nella regolazione degli usi del suolo e nella programmazione e realizzazione delle infrastrutture di trasporto. Piani regolatori comunali, in molti casi, hanno indirizzato l'espansione di nuovi quartieri residenziali lontano dai luoghi più serviti dalla mobilità, ad esempio quelli più prossimi alle stazioni della rete metropolitana e ferroviaria, dirottandola verso ambiti caratterizzati da una difficile accessibilità. Analogamente, lo sviluppo delle reti di trasporto ha trascurato

parti del territorio caratterizzate da una domanda più elevata e concentrata, e quindi più adatte a ricevere investimenti infrastrutturali. Analizzando lo stato di fatto della mobilità milanese si possono riscontrare diverse problematiche che toccano da vicino il cittadino, come il traffico in primo luogo; i ritardi dei mezzi pubblici, che generano continui momenti di attesa, ed una serie di problemi collaterali quali la mancanza di parcheggio, la scarsa sicurezza dei luoghi d'attesa e via dicendo. La maggior parte di queste problematiche deriva dall'affollamento generato dal grande afflusso di persone che arrivano a Milano per motivi di lavoro e studio, e dal fatto che la rete delle infrastrutture viarie e dei trasporti pubblici non sono in grado di fronteggiare questo fenomeno.

Proprio alla luce di queste riflessioni abbiamo individuato nel termine "intermittenza" la caratteristica fondamentale della mobilità milanese.

Il comune di Milano ha già ottenuto diversi risultati per quanto riguarda la mobilità sostenibile grazie a due progetti: il car sharing (GuidaMi) e il bike sharing (BikeMi). Un'auto condivisa con altre persone significa meno auto in circolazione, spostamenti più veloci, risparmio di tempo e denaro per i cittadini e le imprese e naturalmente meno emissioni nocive, cioè più salute. Vengono 'risparmiati' circa 42.000 Km di percorrenza con una riduzione di

*2. Situazione di traffico a Milano.*









almeno 2,5 tonnellate di sostanze inquinanti. Collateralmente nasceranno nuovi parcheggi in superficie, vicino alle fermate della metropolitana. Il progetto ne prevede 70 entro giugno 2011.

BikeMi è il nuovo servizio di Bike Sharing della città di Milano. Nato per favorire la mobilità dei cittadini, BikeMi non è un semplice servizio di noleggio bici, ma un vero e proprio sistema di trasporto pubblico da utilizzare per i brevi spostamenti (al massimo 2 ore) insieme ai tradizionali mezzi di trasporto ATM. Questo è solo l'inizio di un grande progetto, che vedrà il progressivo aumento delle postazioni BikeMi, posizionate in prossimità dei principali punti strategici di Milano: dalle stazioni ferroviarie alle università, dagli ospedali ai luoghi di interesse turistico, dalle fermate della metropolitana ai centri amministrativi, commerciali e ai parcheggi. L'obiettivo della nostra progettazione è quindi quello di individuare i punti di stasi all'interno del sistema e di connetterli attraverso nuove funzionalità, rendendoli così punti "mobili".

Durante la nostra ricerca del luogo ci siamo focalizzate su zone della rete viaria in cui vi fossero delle evidenti contraddizioni. La nostra scelta è stata il cavalcavia E.

Bussa (situato sul retro della stazione di Milano Porta Garibaldi), in quanto tratto stradale poco utilizzato sebbene si trovi in una zona centrale: il cavalcavia è a senso unico e collega quindi il centro con il quartiere Isola (e non viceversa),

ma non adempie correttamente a questo compito poiché non si immette direttamente in una strada principale, si è infatti costretti a percorrere le strade del quartiere per raggiungere Viale Zara.

La vera arteria di collegamento tra il centro e la periferia è il cavalcavia Farini, situato a breve distanza dall'E. Bussa, che passa sul confine esterno del quartiere Isola e raggiunge direttamente Viale Zara, inoltre è a doppio senso di marcia.

Un'altra forte contraddizione del luogo prescelto è la presenza di un ampio parcheggio che risulta essere sempre vuoto, anche nelle ore di punta quando nelle zone limitrofe qualsiasi automobilista pagherebbe oro per posto libero! Potrebbe venire utilizzato dai velocipedisti data la scarsa frequentazione da parte dei veicoli a motore, ma la pista ciclabile è mal progettata, quindi poco funzionale.

In conclusione, essendo un luogo così poco frequentato viene a crearsi anche un problema di sicurezza, cosa che lo rende poco agibile anche da parte dei pedoni.

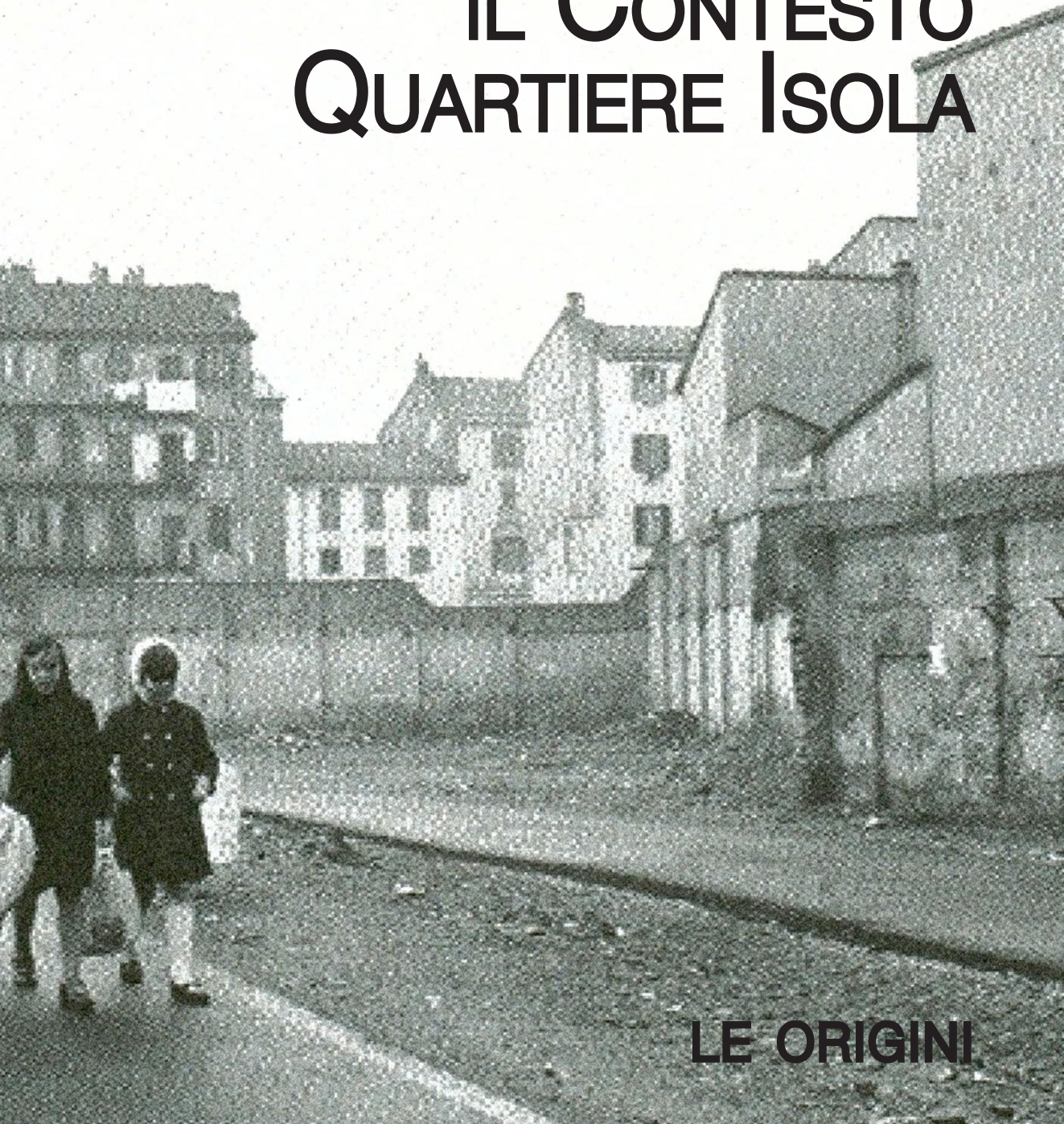
Da questi presupposti parte la nostra progettazione che mira a dare un'identità ed un valore a questo cavalcavia, per restituirlo a Milano ed ai suoi cittadini.







# IL CONTESTO QUARTIERE ISOLA



LE ORIGINI

La forma urbanistica della Milano di oggi è il risultato di una serie di trasformazioni avvenute nel corso dei secoli, da una città di origine romana si è trasformata in una delle più importanti città italiane. Questo lungo processo di sviluppo è stato molto intenso a partire dalla seconda metà del settecento, periodo durante il quale, a Milano come in tutte le città europee, ha avuto inizio la rivoluzione industriale, che ha comportato cambiamenti non solo nelle modalità di produzione ma in generale in tutta la società, interessando progressivamente il territorio esterno alle mura, nel quale sono state edificate le nuove strutture produttive.

È proprio in questo periodo che si inizia a formare il tessuto urbano dell'Isola e dell'area di Garibaldi Repubblica: la forte crescita industriale e l'incremento della popolazione della città di Milano in seguito alle diverse annessioni, ha causato un massiccio sviluppo edilizio mal controllato dall'Amministrazione.

Per rispondere alle nuove esigenze di una città industriale, seguendo le orme delle altre città europee, il Comune di Milano redige il primo Piano Regolatore Edilizio e di Ampliamento in modo tale da risanare le parti esistenti e da fornire ulteriori localizzazioni per il futuro sviluppo.

Tra il 1884 e il 1889 l'ingegner Beruto è chiamato a redigere questo primo Piano Regolatore che sarà ricordato come "il piano" che ha

fortemente condizionato la forma attuale della città, soprattutto per il modello di crescita "organico e monocentrico".

Successivamente, nel 1912, viene redatto un secondo piano che non si discosta dall'impronta berutiana, gli autori Angelo Pavia e Giovanni Masera ne adeguano le scelte ai vincoli imposti dal sistema ferroviario.

Questi due piani regolatori determineranno la struttura urbanistica principale dell'area Isola-Garibaldi creando il disegno del tessuto viario e di alcune infrastrutture fondamentali.

Durante il periodo fascista sarà l'ingegnere Albertini a ricevere l'incarico di redigere un nuovo Piano nel 1932, che manterrà il disegno monocentrico improntato dal Beruto, ma ipotizzerà uno sviluppo per la città che invece subirà un rallentamento nella sua espansione a causa del conflitto mondiale. Successivamente, nel periodo postbellico, il compito di porre rimedio alle distruzioni causate dalla guerra sarà affidato a due Piani di Ricostruzione, totalmente privi di un disegno unitario e mossi da ideali meramente speculativi.

L'attuale forma del quartiere Isola e i diversi problemi ed incongruenze urbanistiche di Milano sono frutto di questo susseguirsi di piani che hanno concorso, nel bene e nel male, a costruire la realtà urbana della città.

Nei paragrafi successivi si descriveranno i piani ed i progetti che hanno gravato sulla zona, con



# Le origini urbanistiche dell'area





lo scopo di ricostruire la vicenda urbanistica dell'area in modo da individuare le origini dei diversi oggetti presenti sul territorio come il Cavalcavia Bussa. Questa stratificazione di piani mostrerà come quest'area sia stata forse la più progettata fin dalla sua dismissione industriale.

## Il Piano Beruto

In generale il piano Beruto può definirsi come un piano regolatore di ampliamento, infatti aggiunge alla città esistente 1.825 ettari disponendoli attorno alle mura della città storica seguendone la forma circolare; questo ampliamento disegna una città con una nuova forma, inclinando lo sviluppo verso nord e sull'asse nord-ovest.

Le scelte che portarono alla definizione del piano si basavano su una lettura, alquanto ridotta, delle caratteristiche della città esistente: da un lato il piano accetta la città medievale proponendo solo parziali interventi; dall'altro si conferma e rafforza la struttura monocentrica di Milano attraverso uno sviluppo uniforme attorno la città, determinato dalla maglia regolare ed indifferenziata separata dal centro dalla presenza della ferrovia.

Il piano Beruto, da come è concepito, sembra esclusivamente rivolto a risolvere il problema dell'aumento demografico e dell'espansione residenziale: non pone attenzione alle relazioni tra nucleo urbano e territorio, quindi

all'equilibrio tra la città e la sua regione, perciò non definisce le diverse connessioni esterne. Per quanto riguarda il quartiere Isola, dalle mappe storiche è possibile individuare la situazione dell'area prima dello sviluppo avvenuto secondo i disegni del piano Beruto; l'impianto era prevalentemente rurale, segnato dalle presenza regolare di diverse cascine.

Prima del completo ridisegno della zona secondo le indicazioni del piano, che avverrà soltanto dopo il 1900, l'edificazione era prevalentemente concentrata in tre punti del territorio: lungo i bastioni spagnoli e lungo l'asse della strada Comasina, per le attività commerciali e la residenza; mentre lungo il Naviglio della Martesana per le fabbriche e le case operaie.

In generale, il piano ordina questo territorio agricolo attraverso il disegno della maglia stradale le cui nuove forme sono "...visibili soprattutto nella formazione dei due gruppi di isolati distribuiti attorno a piazzale Archinto e a via Volturmo (rispettivamente a est e a ovest della via Borsieri)...", e lascia una libertà all'organizzazione interna dei nuovi isolati che si svilupperanno seguendo le casualità o le occasioni o gli elementi preesistenti.

L'analisi dello sviluppo storico ha sottolineato il forte ruolo dell'antica via Comasina la quale era la via principale dell'intero quartiere dell'Isola, il quale si sviluppò pressoché simmetricamente sui due

8. Situazione dell'area nel 1884, prima degli interventi del Piano Beruto.

9. Cesare Beruto, particolare del Progetto del Piano Regolatore della città di Milano, prima versione, 1884.



lati di questa.

Il piano Beruto ridisegnò la zona mantenendo quelle costruzioni che non intralciavano l'apertura di nuove strade, per questo motivo molti edifici entrarono a far parte degli isolati mantenendo alcuni propri caratteri tipici.

Il piano cercò di disegnare un nuovo assetto procedendo per successivi adattamenti, mantenendo alcune strade rurali, e considerando orientamenti, forme e dimensioni di alcuni lotti allora coltivati: con il disegno berutiano non vennero eliminati gli edifici rurali, le rogge o sentieri, ma tutto ciò entrò a far parte non solo della forma complessiva degli isolato, ma anche del suo tessuto interno; infatti alcune preesistenze agrarie che il piano inglobava al suo interno sono ancora percepibili nella distribuzione interna degli isolati. Oltre la presenza di alcuni elementi derivanti dal modo rurale, il piano teneva conto anche della preesistenza industriale, che per vari motivi era più forte di quella agricola; infatti dall'analisi del piano, emerge come negli isolati in cui erano insediate alcune fabbriche, esse

siano state mantenute senza particolari modifiche, atteggiamento dovuto al crescente peso politico degli industriali dell'epoca.

Il mantenimento delle aree in cui erano insediate delle attività produttive comportò il venir meno del riferimento geometrico del piano, cosa che ha generato degli isolati dalle forme e dimensioni più

svariate: i lotti e gli isolati appaiono tanto diversi tra di loro proprio perché frutto di un disegno che non annullava totalmente l'esistente.

## **Il Piano Pavia Masera**

Pochi anni dopo l'approvazione del piano Beruto il comune di Milano redige un nuovo piano regolatore. Il procedimento adottato per questo piano è inusuale: si inverte ogni logica priorità e per la sua compilazione si attende il progetto di riordino ferroviario del 1906. Il piano Pavia-Masera sarà approvato nel 1912 e anziché fornire direttive generali per lo sviluppo della città, adegua le scelte di ampliamento alle necessità ed ai vincoli imposti dal sistema ferroviario. Questo piano negli anni successivi verrà definito come un piano subordinato alle pressioni della speculazione e privo di un ipotesi precisa per la città.

Il nuovo piano redige un processo di ampliamento che sostanzialmente conferma lo schema berutiano dilatando l'estensione concentrica della città; la maglia stradale traccia degli isolati che confermano gli orientamenti dati da Beruto e ramifica ulteriormente le strade di penetrazione delle nuove zone d'espansione.

Questo piano ha dato a Milano l'assetto urbanistico d'oggi, soprattutto per il reticolo stradale e la rete.

Il piano Pavia-Masera risulta poco

*10. Piano Pavia Masera del 1912, come si può notare prevede un'ulteriore espansione del tessuto urbano esistente.*

*11. Particolare del Piano Pavia Masera e degli interventi previsti nell'ambito Isola-Garibaldi.*







riconoscibile nella parte nord di Milano, dove peraltro era prevista un'espansione assai limitata oltre a quella già definita dal piano Beruto.

L'area del Quartiere Isola e di Garibaldi-Repubblica si è sviluppata principalmente seguendo la trama del piano Beruto, il quale nel 1912 ancora non era stato del tutto completato. Infatti nel disegno previsto nel piano Pavia-Masera si apportavano limitate modifiche al progetto berutiano, il quale veniva considerato come tessuto esistente, sebbene non ancora realizzato.

## Il Piano Albertini

Dalla seconda metà degli anni Venti il regime immobiliare e politico, unitamente alle esigenze di trasformazione della città, cominciano a sottolineare l'esigenza di modificare anticipatamente il piano regolatore del 1912.

Nelle sue linee generali il nuovo piano non si discosta dalla concezione monocentrica berutiana, e pone maggiore attenzione alla questione dei trasporti: disegna due circonvallazioni concentriche, un anello interno, già esistente, e uno esterno, lungo circa 54 chilometri.

La nuova arteria rimarca una scelta di chiusura verso la regione: Milano è racchiusa tra bastioni, ferrovie e strade. Il piano ripropone un modello di città circolare, senza distinzioni né gerarchie, che tende ad equilibrare il suo sviluppo

in tutte le direzioni, contrastando l'espansione verso nord; riprendendo l'idea di città monocentrica ed accentratrice di stampo ottocentesco, risulterà inattuale già all'epoca.

Per evitare un vantaggio per alcune aree la maglia di espansione prevista è piuttosto indistinta in ogni direzione: all'interno del disegno urbano e nelle fasce più esterne si prevedeva la costruzione di alcune "città specializzate": la città ospedaliera di Niguarda, la città annonaria di Porta Vittoria, la città militare a Baggio, la città dello sport a San Siro, la città dell'esposizione con la Fiera e città Studi.

Queste dunque sono le principali caratteristiche del piano Albertini, il quale è molto rilevante anche per i cambiamenti che produce attraverso gli sventramenti all'interno della città storica che "...oggi, insieme alle trasformazioni ottocentesche rappresentano l'immagine più ricorrente e consolidata del centro di Milano...".

Gli sventramenti sono frutto della politica fascista milanese che tende a ristrutturare la città interna al fine di celebrare le glorie del regime, affidando l'espansione della città alla speculazione privata. Alcune delle realizzazioni delle espansioni previste dal piano furono piuttosto modeste a causa dell'inizio della seconda guerra mondiale che portò ad un arresto del processo di sviluppo economico che aveva investito Milano. Nella zona del quartiere Isola gli

*12. Mappa del 1934, l'Isola ed i quartieri adiacenti appaiono già insediati e compiuti.*

*13. Particolare del Piano Albertini, con gli interventi previsti nel quartiere Isola.*

interventi riconducibili al piano Albertini sono limitati e riguardano prevalentemente la trasformazione del tessuto esistente, dato che durante la prima metà del novecento il quartiere era quasi completamente realizzato secondo le configurazioni individuate dai piani precedenti.

## I Piani di Ricostruzione

Negli anni successivi alla fine della seconda guerra mondiale, la città di Milano si presenta gravemente danneggiata, tanto che il 25 % del patrimonio edilizio (corrispondente a circa 90 mila alloggi) è stato distrutto o danneggiato dai bombardamenti del 1943. Le maggiori distruzioni si contavano nella periferia dove erano situate le principali fabbriche, anche gli edifici situati nelle vicinanze non furono risparmiati dalla distruzione, inoltre i bombardamenti colpirono anche alcuni servizi della città e molti edifici monumentali.

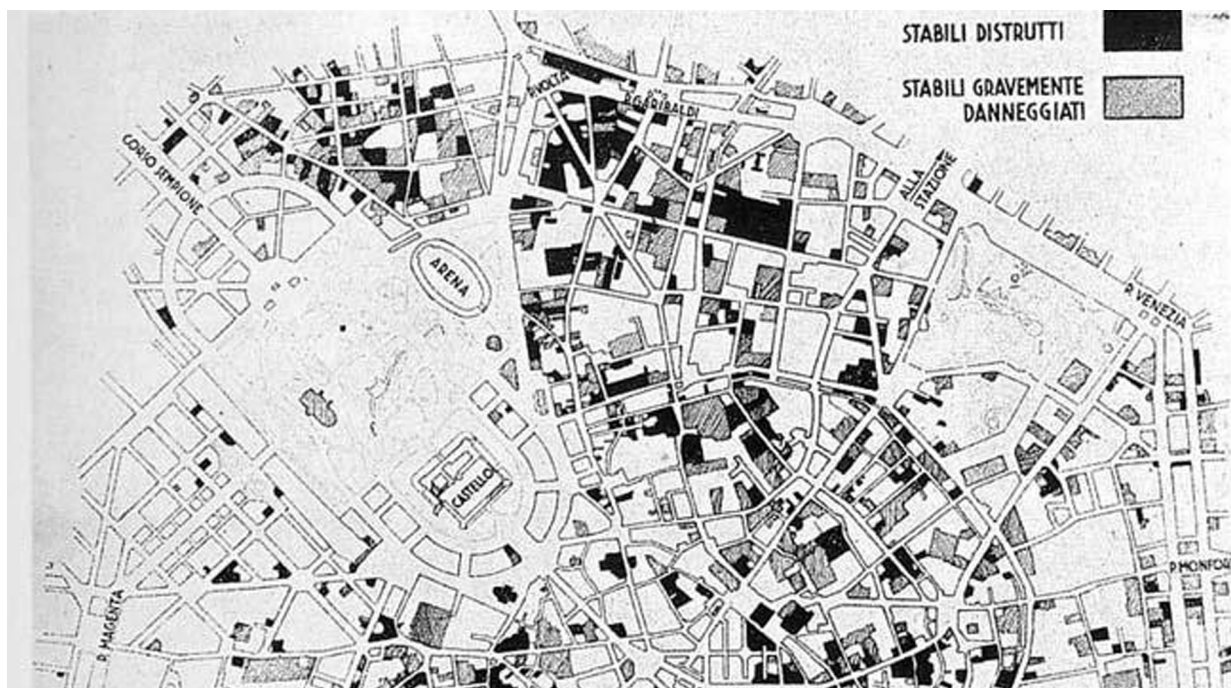
Il processo di ricostruzione milanese si differenzia da quello di altre realtà europee in quanto in Italia, se da un lato si accantonano i piani regolatori vigenti, dall'altro non si effettua la ricostruzione secondo i principi previsti dalla legge urbanistica; quindi l'urbanistica italiana risponde alle necessità poste dalla ricostruzione plasmando ad hoc un nuovo strumento: i piani di ricostruzione, i quali da strumento temporaneo a carattere straordinario, in molti casi sono trovati applicazione fino agli anni ottanta.

A Milano i piani di ricostruzione hanno indirizzato la trasformazione della città in una direzione assimilabile a quella indicata dal Piano Albertini; la città verrà quindi ricostruita dal dopoguerra fino al 1953 senza un piano regolatore definito e i motivi sono legati, ancora una volta, al prevalere della pressione della speculazione edilizia ed in particolare dei proprietari degli edifici distrutti dai bombardamenti, i quali erano più propensi a ricostruire rapidamente secondo i parametri dei piani di ricostruzione, che garantivano alti indici volumetrici nelle zone centrali. Il piano di ricostruzione dell'area nord di Milano prevedeva la realizzazione del Centro Direzionale nella zona di corso Garibaldi, ed è proprio con questo piano che l'area prossima al quartiere Isola inizia a trasformarsi nel centro direzionale, che non verrà mai completato secondo un progetto unitario, quanto piuttosto attraverso aggiunte successive, che comunque non garantiranno la piena realizzazione del progetto.

*14. Mappa delle principali distruzioni belliche subite nel centro storico.*

*15. 1943: la zona compresa tra San Babila e Largo Augusto dopo un bombardamento aereo; sullo sfondo è visibile la guglia del duomo.*





## La proposta del gruppo AR per un nuovo Centro Direzionale

Durante la ricostruzione, il piano Albertini non è più capace a rispondere ai problemi della città, ciò induce l'amministrazione a bandire nel 1945 un concorso di idee per redarre il nuovo PRG. Si fa notare il gruppo "AR" che propone la realizzazione di un nuovo Centro Direzionale all'incrocio di due assi attrezzati; il nuovo PRG indica come collocazione per il Centro Direzionale l'area Garibaldi-Repubblica.

L'attuale posizione della stazione di Garibaldi deriva dall'arretramento della stazione delle linee varesine che segue al dibattito ed alle previsioni contenute nel PRG del '53, nel quale si identifica un nuovo ruolo per quest'area: quello di Centro Direzionale per la città. Questo nuovo ruolo per l'area del Garibaldi-Isola deriva dall'opportunità date dalla ricostruzione, grazie alle quali si può dare alla città di Milano un nuovo assetto strategico. Infatti, in quegli anni erano sempre più evidenti i problemi derivanti dall'espansione incontrollata e dalla forte congestione del centro, ai quali si vuole rispondere attraverso le regole dell'urbanistica moderna, ordinando lo sviluppo con lo strumento dello zoning, e prevedendo la realizzazione di nuovi poli per sgravare il centro storico dalle funzioni maggiormente congestionanti.

Nel luglio del 1945 il comune sospende la validità del piano

Albertini del 1934 e bandisce un concorso di idee per il nuovo piano regolatore.

Tra le proposte presentate quella che riscosse un forte consenso fu quella degli architetti razionalisti: Albini, Begiojoso, Bottoni, Cerrutti, Gardella, Mucchi, Palanti, Peresutti, Pucci, Puntelli, Rogers, che presentarono il piano AR.

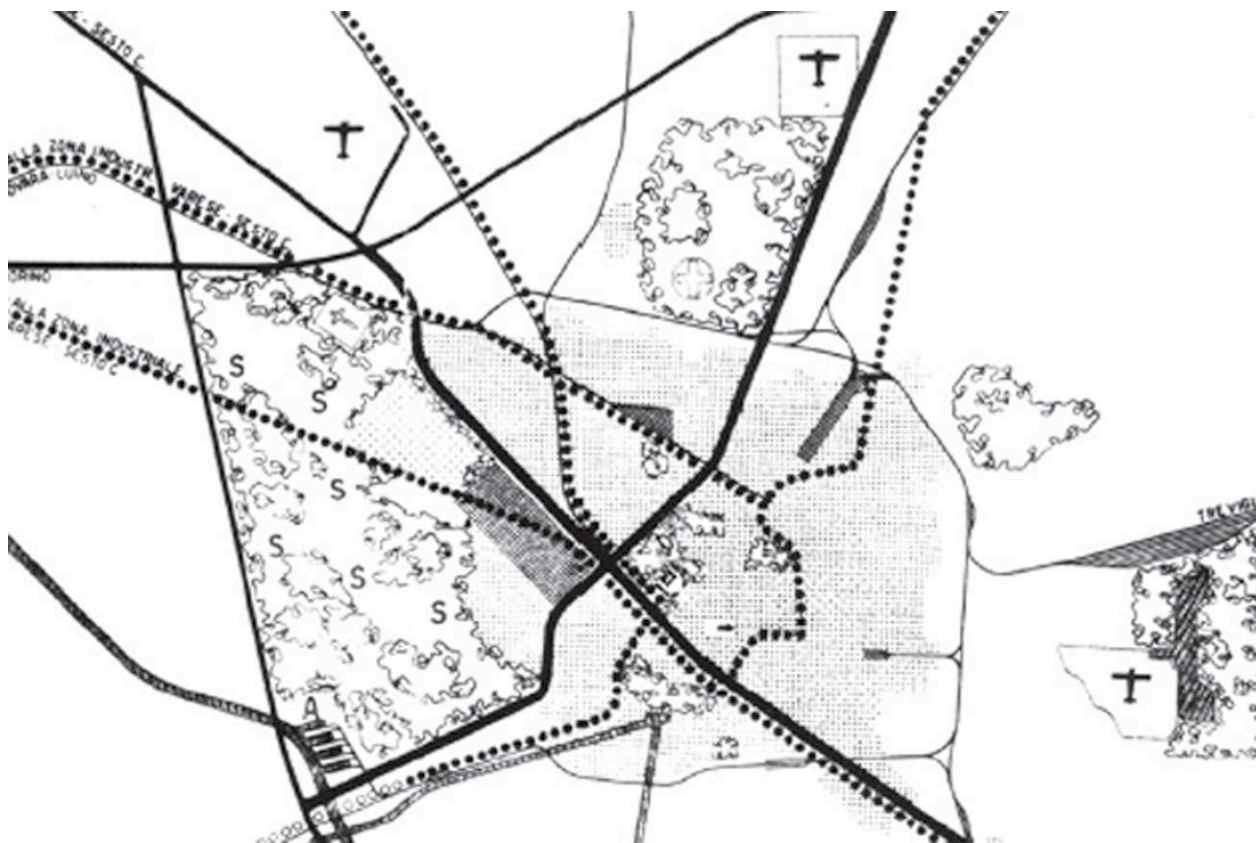
Tale piano era completamente differente dai precedenti, infatti si ispirava alle idee del Movimento Moderno. Il contesto nel quale questi architetti redigono il piano AR è quello di una Milano lacerata dai bombardamenti, quindi il piano ipotizzava un nuovo sviluppo in grado di garantire: il decentramento delle industrie nell'ambito regionale, la formazione di nuovi quartieri esterni immersi nel verde, di nuovi parchi a corona della città, l'arresto del processo di terziarizzazione del centro e la realizzazione di un centro direzionale sull'area dello scalo Sempione.

Una condizione indispensabile per attuare tali principi era la riorganizzazione delle principali infrastrutture: in primo luogo, era necessario attuare un'integrazione tra la rete metropolitana e quella ferroviaria regionale; in secondo luogo, il piano ipotizzava la realizzazione di due assi attrezzati a scorrimento veloce che si incrociavano nel centro direzionale.

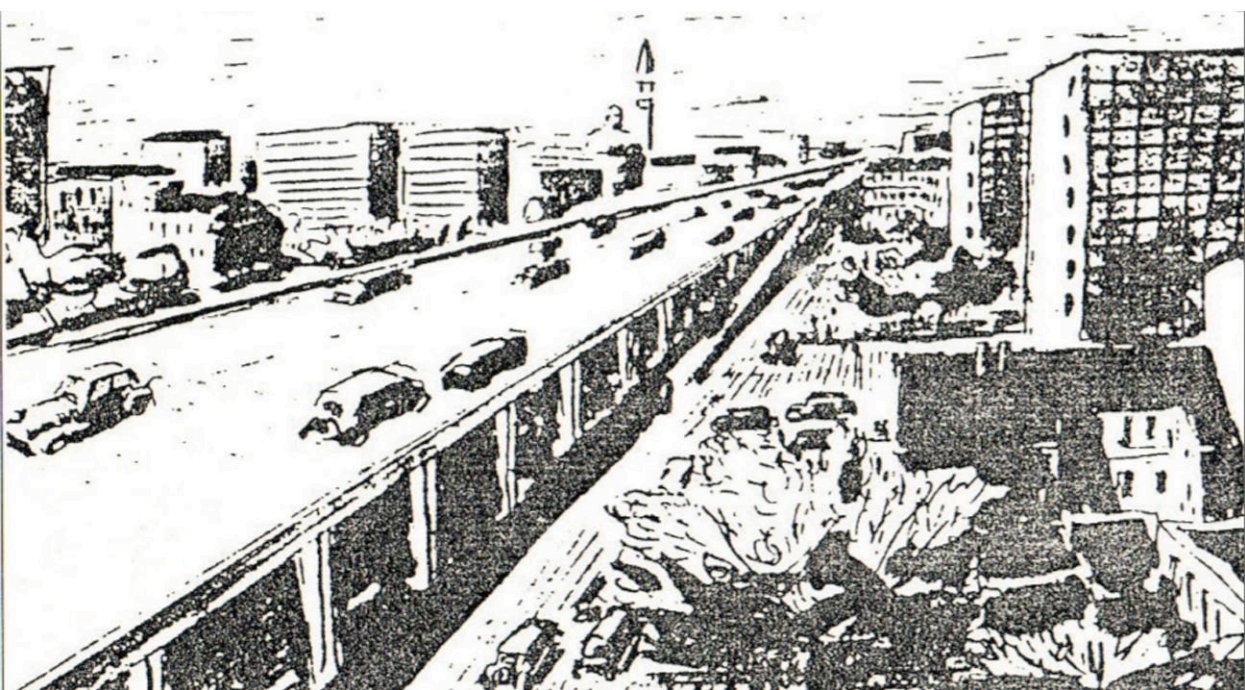
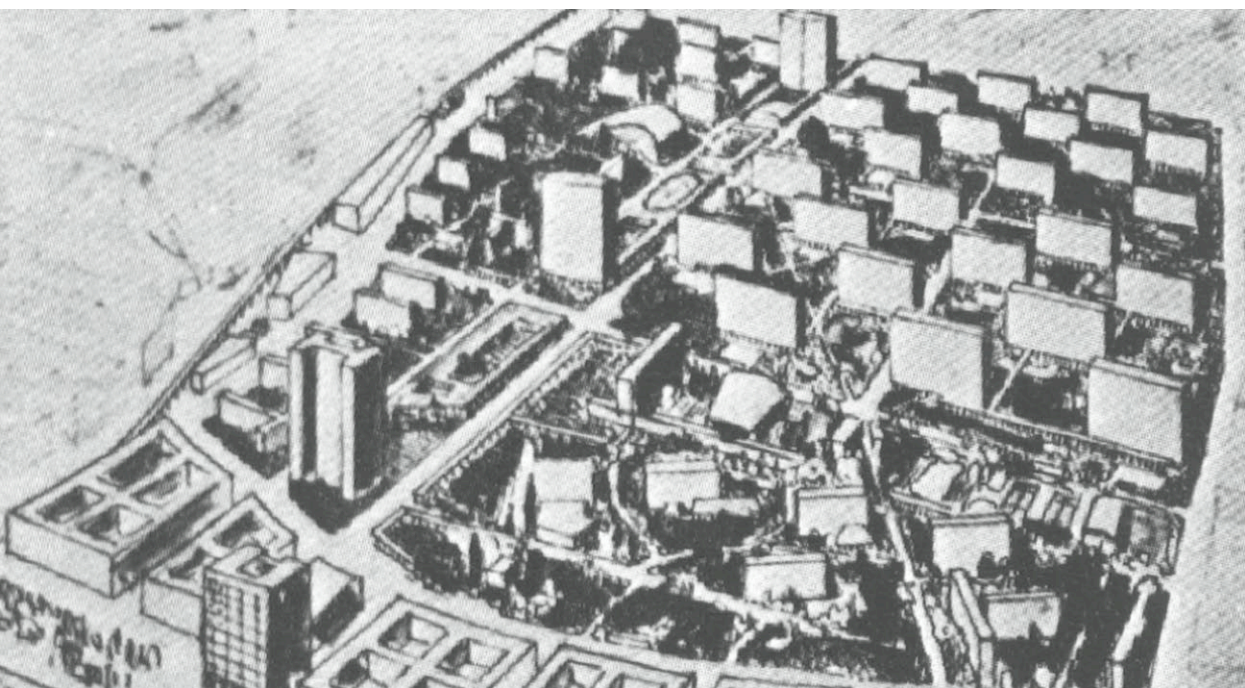
Il piano AR tentò di dare una risposta ai differenti problemi che gravavano sulla città di Milano, che si trovava nel pieno della ricostruzione postbellica è proprio

*16. Planimetria generale di Milano con le principali indicazioni previste dal piano AR. Si notino i due grandi assi attrezzati, al cui incrocio è prevista la realizzazione del quartiere per affari.*

# 50 anni di vicende urbanistiche







per questo che tale piano può definirsi come uno “schema di piano di ricostruzione per Milano” che individua una risposta ai problemi legati alla ricostruzione attraverso una decongestione del centro storico.

Il piano AR non rappresenta un vero piano regolatore, infatti, è esclusivamente uno schema che individua le principali assialità per una riorganizzazione “moderna” di Milano; inoltre, a distanza di sessant’anni, può considerarsi il vincitore morale del concorso indetto dal comune, dato che nessuno dei progetti presentati ne fu il reale vincitore.

### **Il Piano Regolatore Generale del 1953**

Dalle pubblicazioni del piano AR, dall’interesse che suscitano le proposte del gruppo CIAM e dalla diffusione di alcune esperienze estere di pianificazione, nacque il “Convegno per lo studio per le direttive del nuovo P.R. di Milano” svoltosi dal gennaio al marzo del 1946, con trenta affollate sedute. In seguito la proposta presentata nel piano AR, venne inserita, con il nome di “Centro Direzionale”, nello schema fondamentale del nuovo Piano Regolatore, di cui nel 1946 iniziava l’elaborazione, e che fu poi approvato dal Consiglio comunale nel 1950 e adottato in maniera definitiva nel maggio del 1953. Il piano fa proprie alcune proposte del piano AR, in particolare: riprende la rottura della forma

monocentrica di Milano mediante l’introduzione degli assi attrezzati; ipotizza la realizzazione del Centro Direzionale; realizza alcuni quartieri autosufficienti; decentra l’industria lasciando il posto a uffici e residenze, ma non segue la scelta di contenere l’espansione della città, tanto meno le decisioni relative alla riorganizzazione del tessuto esistente costruito.

Come si è visto una delle principali scelte del nuovo Piano Regolatore Generale riguarda la realizzazione del nuovo Centro Direzionale. All’interno della relazione al PRG del ‘56, l’assessore all’urbanistica Mario Venanzi definisce le principali caratteristiche del nuovo Centro Direzionale; esso è “[...] previsto all’incrocio di quei due grandi assi attrezzati che ne costituiscono la caratteristica più spiccata e subito rilevabile.” e che trovano la loro ragione nella necessità di alleggerire il nucleo centrale per favorire la tendenza al decentramento già individuata dallo spontaneo decentramento della città. Si indicò, però, una collocazione diversa, rispetto a quella prevista dal piano AR, destinata ad accogliere il nuovo quartiere: l’area denominata Garibaldi Repubblica (92 ettari), zona prossima alla Stazione Centrale e alla Stazione delle Varesine, dotata di aree libere in parte di proprietà comunale e demaniale. Questa zona, pur essendo dotata di infrastrutture di mobilità collettive su ferro, risultò molto più vicina al centro di quanto non prevedesse

17. Schema compositivo del gruppo AR, progetto presentato al concorso di idee per il Centro Direzionale, 1946.

18. Vista prospettica del progetto per il Nuovo Centro Direzionale del gruppo AR, partecipante al concorso del 1946.



il piano AR e tagliata in due dalla stazione delle Varesine. Nel 1948 l'assessore Mario Venanzi scriveva: "le difficoltà per la creazione del Nuovo Centro sono notevoli: prima fra tutte, quella di mandare in atto il previsto interramento delle Ferrovie Varesine sino all'attuale stazione di testa". Questa scelta, giustificata dalla vicinanza alle Stazioni e dalla presenza di aree demaniali, è stata però fortemente influenzata dalle richieste degli industriali (Pirelli e Breda, per citare i più importanti) che si impegnavano nel contenimento della disoccupazione in cambio di una rivalutazione delle aree di loro proprietà. In questo quadro emerge che l'area individuata per la realizzazione del nuovo polo direzionale risulta più piccola e più spostata verso il centro storico, contravvenendo, in questo modo, alle raccomandazioni dei progettisti che precisavano di non insediare il nuovo Centro Direzionale in un'area contigua al vecchio centro proprio perché non avrebbe garantito la risoluzione dei problemi legati al monocentrismo e del traffico, ed anzi, avrebbe potuto "...lasciare il vecchio centro come sta e forse finire con il peggiorarne le condizioni".

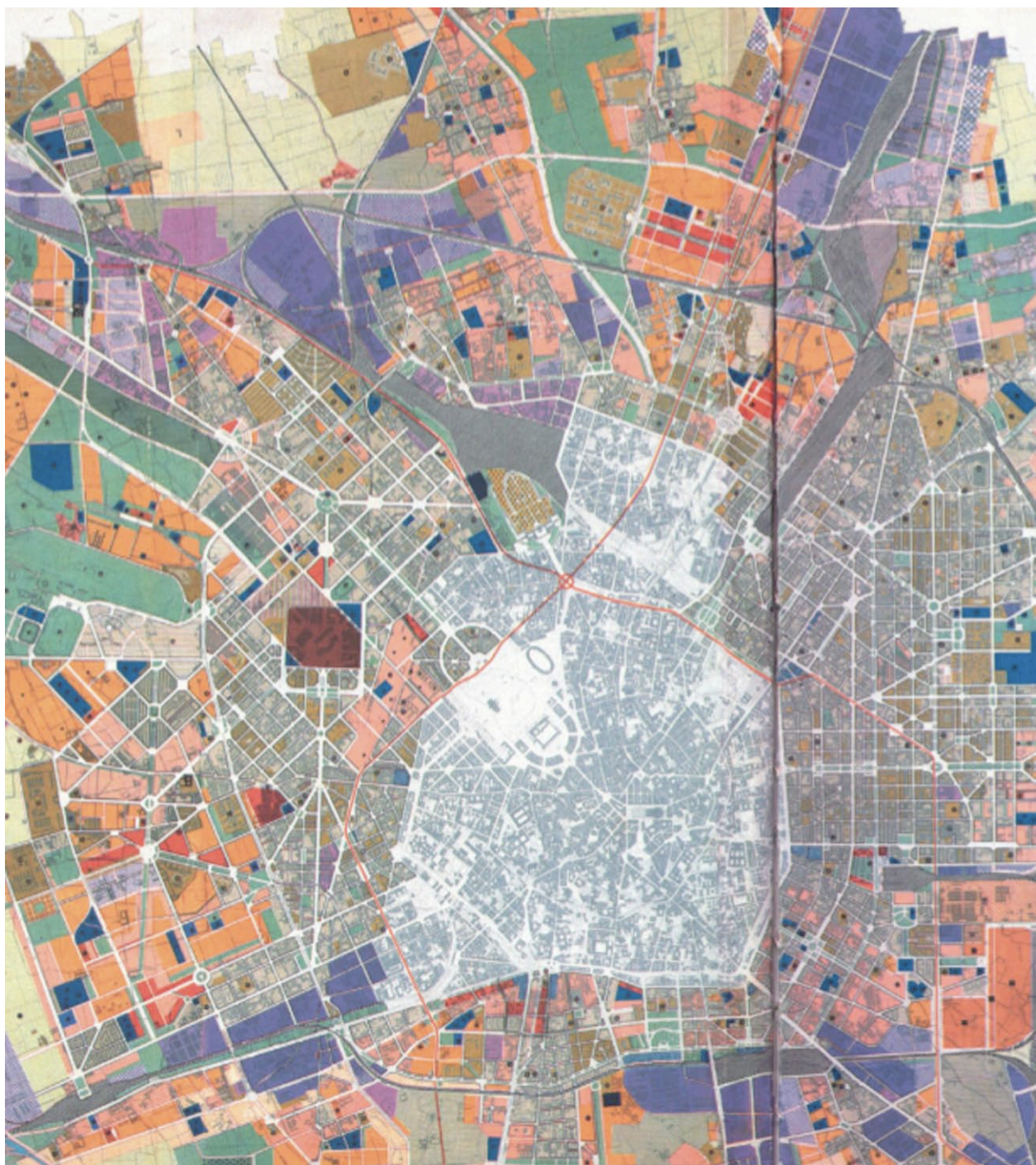
### **Concorso per il nuovo Centro Direzionale**

Incalzato dalle necessità di tradurre in ipotesi edilizie le scelte urbanistiche del nuovo Centro Direzionale e di elaborare con

rapidità i piani di ricostruzione della zona, nel 1947, durante la fase di elaborazione del nuovo Piano Regolatore Generale, viene indetto il "Concorso per il Centro Direzionale di Milano". Ai concorrenti veniva fornita un'unica griglia contenente la localizzazione del nuovo Centro Direzionale e la viabilità così come prevista dal Piano Regolatore in fase di adozione; i concorrenti avrebbero dovuto riempire questa griglia inserendovi le loro proposte. Il concorso si concluse senza vincitori, solo un rimborso fu diviso ex-aequo tra quattro gruppi di partecipanti, beneficiari del rimborso furono anche i membri del gruppo CIAM che riuniva Albini, Bottoni, Belgiojoso, Mucchi, Peressutti, Pollini, Pucci, Romano, quindi gran parte degli architetti che presentarono il piano AR.

Leggendo le cronache di allora si possono trovare critiche molto severe: "Il progetto - scriveva infatti de Finetti nel 1950 nella lettera nella quale rifiutava l'invito dell'assessore Venanzi a collaborare nella stesura del nuovo Piano Regolatore - ha come caratteristica saliente un nuovo sistema di assi primari incrociatisi ad "x" nei pressi del Cimitero Monumentale: lì un nuovo Centro Direzionale, inteso come un nuovo fulcro del microcosmo urbano. Ma perché la distanza di quel 'centro' dal Duomo è supergiù il raggio adottato nel 1550 per il Bastione; e poi perché l'area destinata a questo nuovo centro è modesta:

*19. Piano Regolatore Generale, 1953. Il piano non ripropone alcune idee fondamentali emerse dal concorso di idee del 1945, in particolare la vocazione policentrica e regionale del piano AR.*







circa quella del Parco, meno di 40 ettari. Il Parco appare ampio, perché è quasi del tutto vuoto con pochi viali e, per ora, senza grattacieli intorno, ma immaginatevi uno spazio equivalente con 20 o 30 grattaciolini e supponete che le 4 arterie maestre, dette ‘assi attrezzati’ dovessero funzionare davvero: vi pare che tarderebbe a lungo la saturazione?” Lo stesso de Finetti sottolineava come le scelte operate dal comune avrebbero determinato un impianto a due fuochi vicini (il vecchio centro attorno al Duomo ed il nuovo Centro Direzionale). Sebbene il progetto del nuovo Centro Direzionale presentasse diversi punti critici, nel marzo del 1948 viene comunque predisposto un Piano di Recupero, che divenne operante dal ‘49, nonostante le numerose osservazioni.

## Il Piano Particolareggiato del 1955

Nel 1955 viene redatto un Piano Particolareggiato che riprende alcune idee maturate nei precedenti concorsi per il centro direzionale, ma che non sarà mai attuato. Osservando questo piano emergono diverse caratteristiche che erano proprie del gruppo del CIAM: la principale riguarda la presenza di una grande strada in grado di collegare il nuovo centro direzionale con l’area metropolitana, infatti, il nuovo asse che scavalcava la ferrovia si connette con viale Zara e quindi con la parte settentrionale

della regione milanese (il famoso “asse attrezzato” proposto dal gruppo AR); è da notare l’utilizzo, in questa infrastruttura, di tipologie edilizie tipiche del movimento moderno sia per l’altezza delle costruzioni che per la presenza di ampi spazi verdi.

Dunque, se il progetto fosse stato realizzato, parte del quartiere Isola, rientrando nel quadrilatero del Centro Direzionale sarebbe stato demolito. Tutto ciò avrebbe determinato un impatto devastante sul tessuto circostante: provenendo da Piazza Baiamonti, l’asse attrezzato avrebbe dovuto percorrere prima il cavalcavia Bussa, la via Borsieri e poi la via Garigliano, sino al congiungimento in p.le Lagosta con viale Zara, andando a modificare con forza i tracciati e le relazioni di questa parte urbana. A dimostrazione del forte impatto che il progetto avrebbe avuto su questa parte di città basta osservare le demolizioni che sono conseguite per la realizzazione del cavalcavia Bussa, che è l’unica parte realizzata dell’asse attrezzato che avrebbe dovuto unire il nuovo Centro Direzionale con il resto della città.

Mentre lo sviluppo delle attività terziarie continuava soprattutto nel centro storico, completandone la trasformazione, il caso del Centro Direzionale dimostrava come, in assenza di una normativa efficace, la sua realizzazione dipendesse dalla coincidenza casuale tra indicazioni di piano e interessi privati. Un altro fattore critico della man-

*20. Veduta zenitale dell’area del Centro Direzionale nel piano del ‘53, con in bianco il tracciato dell’asse attrezzato; a destra il prolungamento dell’asse attrezzato da piazza Baiamonti a piazzale Lagosta.*

*21. Planimetria del Piano particolareggiato del Centro Direzionale, 1955.*

cata realizzazione è stato la grande lentezza con cui la pubblica amministrazione ha proceduto alla predisposizione dell'area, bloccata dal ritardo per la rimozione della stazione delle Varesine (completata, come riportato in precedenza solo nel 1963).

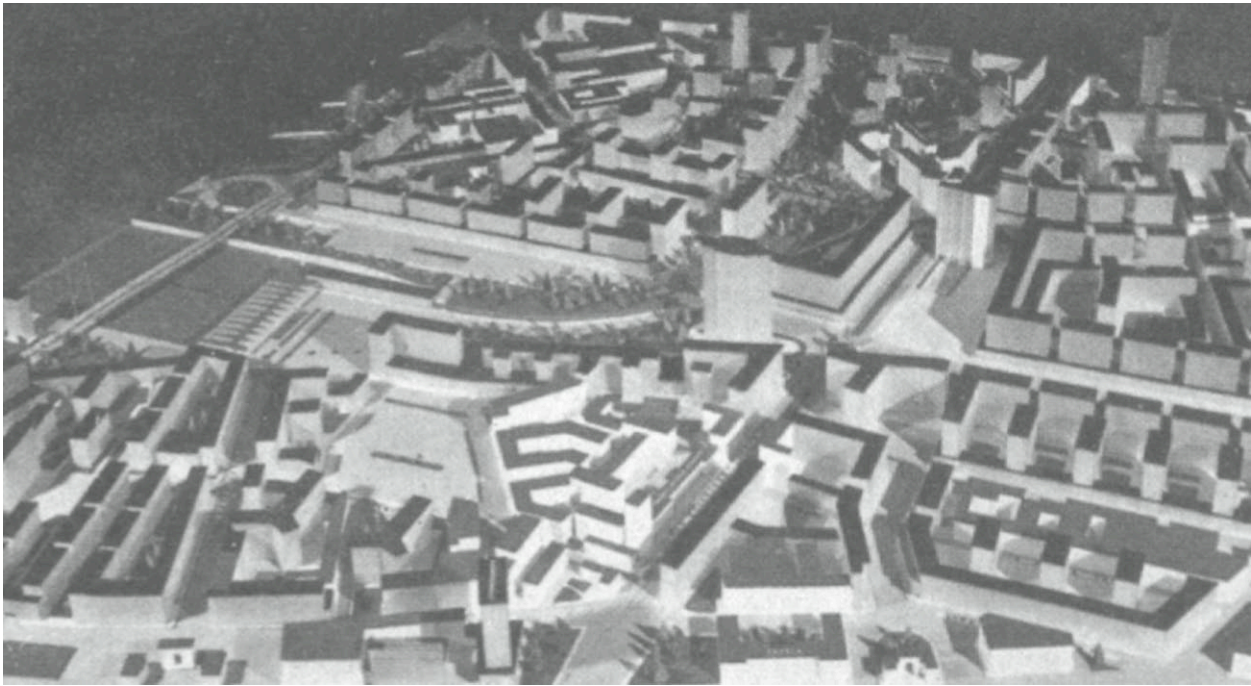
In definitiva il Piano Particolareggiato per il Centro Direzionale è il primo progetto che interviene sull'area dando un fondamentale contributo nella formazione degli attuali tessuti dell'ambito Garibaldi-Isola, conferendogli quel carattere di marginalità e incompletezza, pur essendo nel centro di una città.

Nel 1962 il Comune proponeva una Variante al Piano Particolareggiato della zona che riprendeva le linee principali del PP del 1955, per la realizzazione del nuovo impianto infrastrutturale, anch'essa prevedeva poderosi sventramenti all'interno del tessuto compatto dei vecchi quartieri circostanti; in questo modo il quartiere Isola sarebbe stato fortemente demolito, con il conseguente spostamento degli abitanti nelle fasce periferiche della città. Saranno proprio gli abitanti del quartiere Isola a cominciare un movimento di protesta le cui argomentazioni, amplificate dalle mutate direttrici della cultura urbanistica della seconda metà degli anni Sessanta troveranno ampio accoglimento nella Variante Generale al Piano del 1976. Le ipotesi progettuali previste nel PP del '55 e nella variante del '62 per il Centro Direzionale falliscono a

causa di diversi motivi tra i quali anche il tempo: la realizzazione di un progetto articolato si è prolungata negli anni, nel corso dei quali sia le condizioni di contesto sia gli obiettivi sui temi del governo dello sviluppo della città sono mutati.

22. *Planivolumetrico del Piano Particolareggiato del 1955.*  
23. *Piano Regolatore del 1953.*







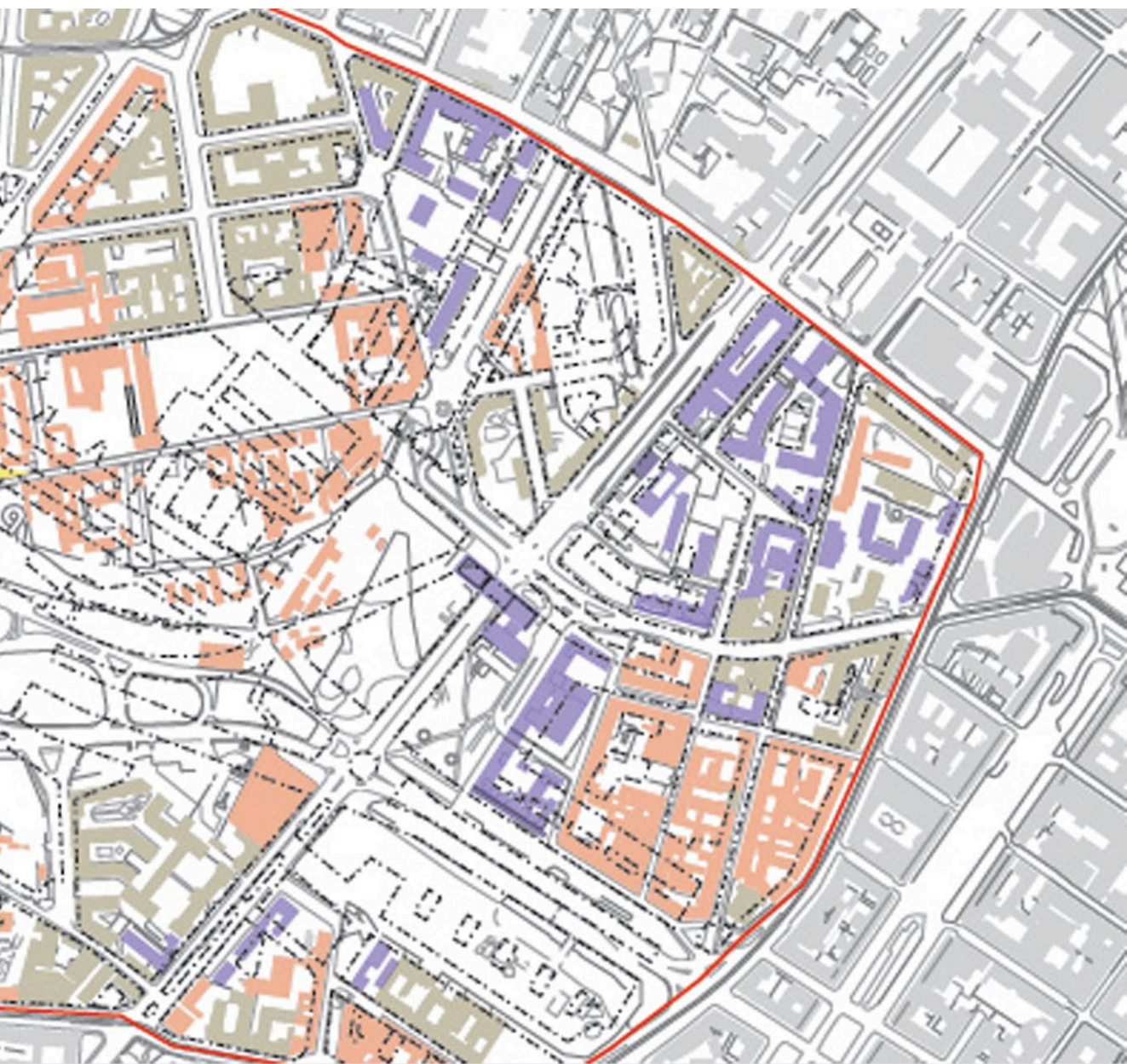


24. Il peso degli interventi nel PP per il Centro Direzionale del 1955, in primo piano l'effettiva realizzazione di una sola parte dell'Asse Attrezzato, ovvero il Cavalcavia E. Bussa.

edifici dei quali era prevista la demolizione  
 edifici dei quali era previsto il mantenimento

edifici effettivamente realizzati  
 edifici





edifici e strutture previste dal progetto ed  
effettivamente realizzati  
edifici demoliti

edifici previsti dal progetto  
ambito di intervento



## La Variante Generale al Piano Regolatore

La Variante del '76 al piano regolatore è l'ultimo piano regolatore generale di Milano, che pochi anni dopo la sua approvazione verrà già dimenticato e "lasciato da parte" perché considerato non idoneo per rispondere alle problematiche che la città si trova a dover affrontare, tra cui emerge la questione del riuso delle aree industriali dismesse, ancora oggi non tutte trasformate.

All'interno della variante il sistema infrastrutturale vede l'esplicitarsi della scelta di realizzare un sistema passante regionale, si prevede inoltre la terza linea metropolitana; il terziario, viene localizzato in aree periferiche, anche pubbliche (Gallaratese, Chiesa Rossa, Gratosoglio), con i conseguenti problemi legati alle difficoltà di spostamento.

Questo piano formalmente appare "riformista", in realtà, condizionato anche dalle visioni localistiche dei consigli di zona, è un piano anacronistico, che si configura più come un manifesto ideologico, poco utile per la città. Nel bilancio del piano regolatore gli elementi positivi risultano più deboli di quelli negativi, identificabili nella non considerazione delle problematiche della trasformazione urbana, delle errate previsioni di nuovi vani e di aree per il terziario, dei ritardi negli interventi pubblici nei servizi.

## L'area Garibaldi-Isola all'interno della Variante Generale

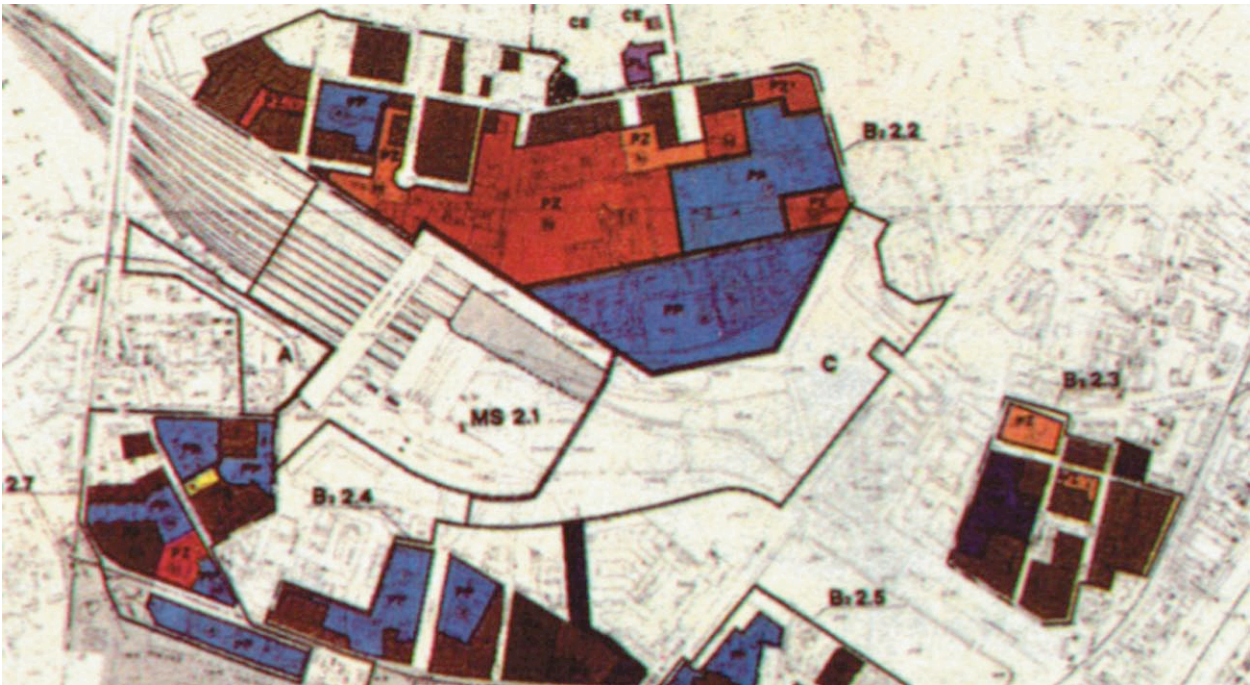
Se si analizza la situazione del vuoto dell'area Garibaldi-Repubblica si osserva come, dalla metà degli anni '70, il progetto del Centro Direzionale sull'area delle ex Varesine è un'ipotesi ormai superata. L'area che va da via Galilei fino alla Stazione Garibaldi è libera e disponibile, ma è cessato lo scopo per cui questo vuoto era stato faticosamente ricavato vicino al centro della città.

Le ipotesi di riutilizzo si rivolgono verso i servizi a grande scala, ma le idee faticano ad emergere sia per la mancanza di iniziative credibili in grado di rifunzionalizzare l'area, sia perché il vuoto, oltre che un luogo di attese, è diventato un luogo di richieste e rivendicazioni da parte della popolazione. Negli anni '70-'80 la situazione dell'area era critica: il tessuto edilizio, in particolare nelle aree prossime alla lunetta e al centro direzionale, era in condizioni degradate, dal momento che tutti i proprietari aspettavano la valorizzazione dei loro immobili in vista di possibili trasformazioni, e le aree dismesse erano diventate il ricovero di senzatetto e tossicodipendenti. Infine le aree dell'ex Centro Direzionale vengono destinate prevalentemente a verde e servizi, ulteriore segno della incapacità di questo piano nella gestione della trasformazione della città e della mediazione tra gli interessi.

Con la Variante generale del '76,

*25. Comune di Milano, particolare della Variante Generale al Piano Regolatore, 1980.*

*26. PIO Isola-Garibaldi con rappresentate le "Modalità di intervento ed interventi programati", in blu le zone soggette a PP, in rosso ed arancio i piani di zona ex lege 167; in giallo e verde i piani di recupero; in marrone le zone soggette a recupero e ristrutturazione.*









gli indirizzi strategici dell'amministrazione comunale al governo della città mutano quindi in maniera sostanziale. Si abbandonano le strategie di crescita della città, centrate sulla costruzione dei quartieri satellite e sulla realizzazione del Centro Direzionale, per definire nuovi scenari di riequilibrio in parte originati da orientamenti di carattere ideologico (la Variante è il primo importante atto della prima giunta di sinistra al governo della città, e ne rappresenta gli obiettivi), in parte determinati dalle nuove condizioni e dai nuovi problemi tipici di una fase di transizione: perdita di popolazione, disoccupazione, dismissione industriale e degrado delle aree circostanti.

Gli interventi sono dunque rivolti a risanare gli ambiti di degrado diffusi nell'area centrale della città, attraverso una caratterizzazione marcatamente "sociale" delle politiche urbanistiche rivolte al recupero si vuole affermare il valore storico del patrimonio edilizio degradato arrestando al tempo stesso l'espulsione delle classi più deboli dal centro. Vengono quindi individuate alcune aree problema, coincidenti con i quartieri storici dell'area centrale, il Garibaldi, l'Isola e il Ticinese, luoghi nei quali si vuole agire mediante l'adozione di strumenti urbanistici innovativi in grado di aumentare l'efficacia del piano, con l'introduzione di elementi processuali nella definizione delle decisioni (Piani di Inquadramento Operativo - PIO). Il PIO dell'Isola assume, rispetto

alle altre esperienze milanesi, una valenza maggiormente complessa e carica di aspettative, dovuta non solo alle condizioni morfologico-insediative (il tessuto minuto della residenza operaia e popolare, le molteplici attività frammiste), alle strutture direzionali e alle grandi infrastrutture, ma anche al vuoto centrale costituito dall'area dell'ex Centro Direzionale. La progettazione di questa porzione urbana si protrae ormai da trentadue anni e sembra essere diventata un nodo essenziale per la pianificazione dell'intera città, un vuoto urbano in cui periodicamente si redigono piani, progetti e proposte.

### **Gli otto progetti della rivista Casabella per l'area Garibaldi-Repubblica**

Nel 1979 viene promossa dalla rivista Casabella e patrocinata dal Comune di Milano una singolare iniziativa, nata dalla necessità di trovare delle idee in grado di colmare il vuoto lasciato dalla mancata attuazione del Centro Direzionale. Verso la fine di luglio Casabella aveva invitato dieci architetti milanesi (tra i più noti rappresentanti della cultura architettonica cittadina) ed uno romano ad elaborare gratuitamente un progetto per l'area situata di fronte alla Stazione Garibaldi, basandosi sul Piano d'Inquadramento Operativo.

Gli undici architetti invitati furono: Gae Aulenti, Lodovico Belgiojoso, Guido Canella, Ignazio Gardella,

*27. Piano di Inquadramento Operativo della zona speciale Garibaldi Repubblica con l'indicazione dell'azonamento funzionale, 1987. A lato è riportata una delle tavole illustrative del PIO che specifica l'azonamento, sia per quanto concerne lo spazio non edificato (viabilità, verde, connessioni pedonali, parcheggi) sia per lo spazio edificato destinato alle nuove funzioni che il PIO localizza e qualifica nelle singole parti dell'area.*

Vittorio Gregotti, Franca Helg, Vico Magistretti, Aldo Rossi, Vittoriano Viganò, Marco Zanuso e Carlo Aymonino. Degli invitati tre rinunciarono, Aymonino declinò l'invito per ragioni di tempo, dato che la consegna era fissata per i primi di settembre, lo stesso fecero Magistretti e Rossi, motivando ciascuno la propria decisione con una lettera molto critica, e pienamente condivisibile, nei confronti dell'iniziativa.

Le lettere e gli otto progetti vennero poi pubblicati su *Casabella* 451-452 dell'ottobre-novembre 1979, numero monografico su Milano e la sua storia urbanistica. Gli architetti al concorso di idee erano tutti stati scelti fra quelli riconosciuti come i maestri milanesi dell'architettura contemporanea; i progetti, liberi da condizionamenti esterni politici ed economici, proposero soluzioni estremamente diverse, cercando di esprimere al meglio una interpretazione del luogo, radicata nella storia delle trasformazioni urbane di Milano. Gli otto progetti presentati, così come le relazioni di accompagnamento e lo stesso PIO, hanno infatti ignorato, o considerato solo superficialmente, alcune degli elementi emergenti area; non vengono infatti valutati: il tema della riconfigurazione degli spazi liberi antistanti alle testate delle due stazioni (Centrale e Garibaldi) che si incrociano idealmente tra in piazza Repubblica, ricalcando la cesure nel tessuto un tempo costituita dai binari;

la morfologia del quartiere dell'Isola è estraniata rispetto alla struttura formale del tessuto urbano circostante: una vera e propria "isola" a memoria dell'antico assetto del territorio rurale che, con le proposte presentate, viene ancor più emarginata; il "margine" determinato dai Bastioni è con tutta probabilità l'elemento urbano preesistente più forte nei confronti dell'area Garibaldi-Repubblica, proprio per la sua origine antecedente allo sviluppo urbano e soprattutto perché ancora oggi potenzialmente disponibile per originare connessioni maggiormente forti fra la struttura del centro storico e quella della città contemporanea.

### **Il progetto di Gae Aulenti**

Le considerazioni progettuali di partenza si basano sulla ricerca dell'identità del luogo, che viene rappresentato attraverso: un insieme di differenti piazze, tra loro semplicemente avvicinate o interferenti; il verde costruito; i servizi culturali cittadini e per i quartieri toccati dall'intervento; allineamenti che portino alla riconoscibilità anche a distanza dei differenti luoghi. Il progetto prevede "La Piazza Sospesa", cioè un percorso sopraelevato che connette le due piazze.

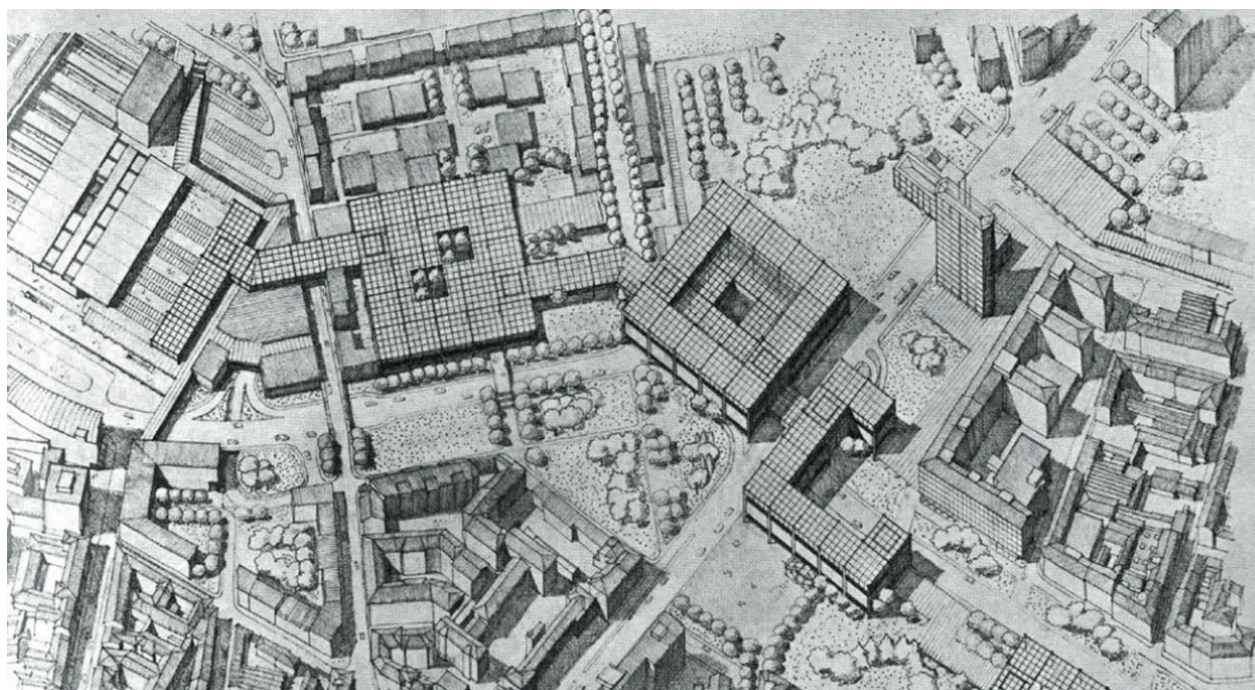
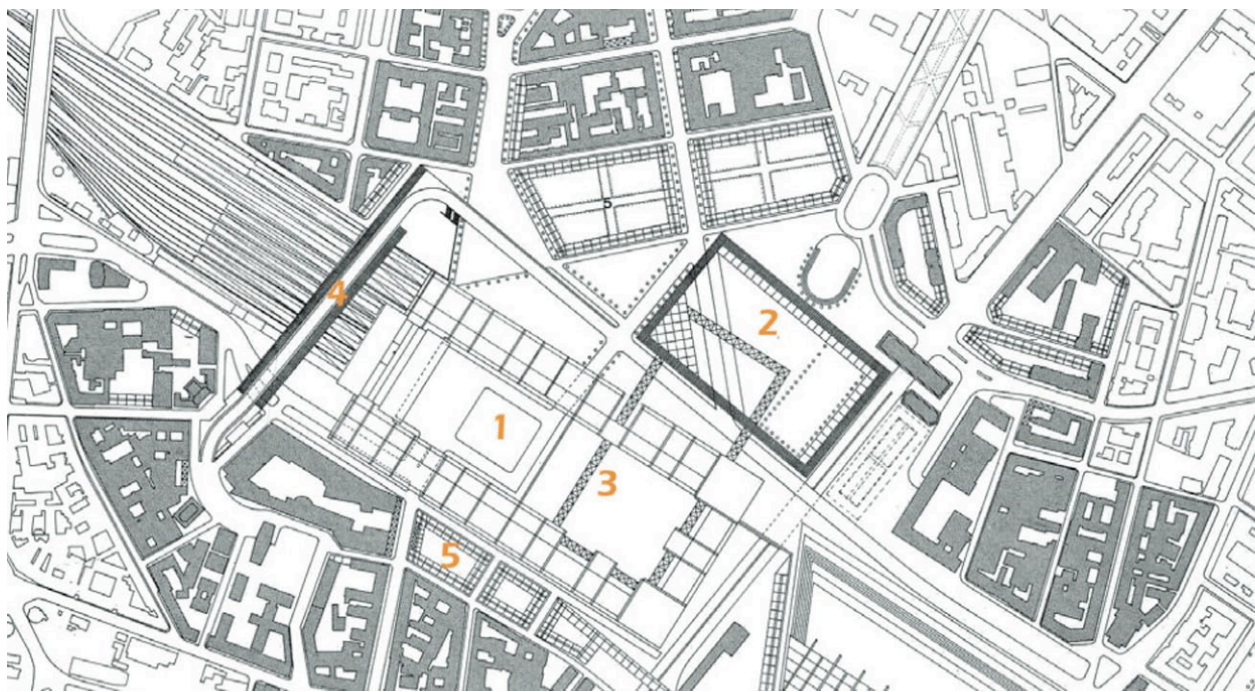
### **Il progetto di Ludovico Belgiojoso**

L'idea guida, presentata in forma planivolumetrica, si basa su di un sistema di cinque grandi spazi di

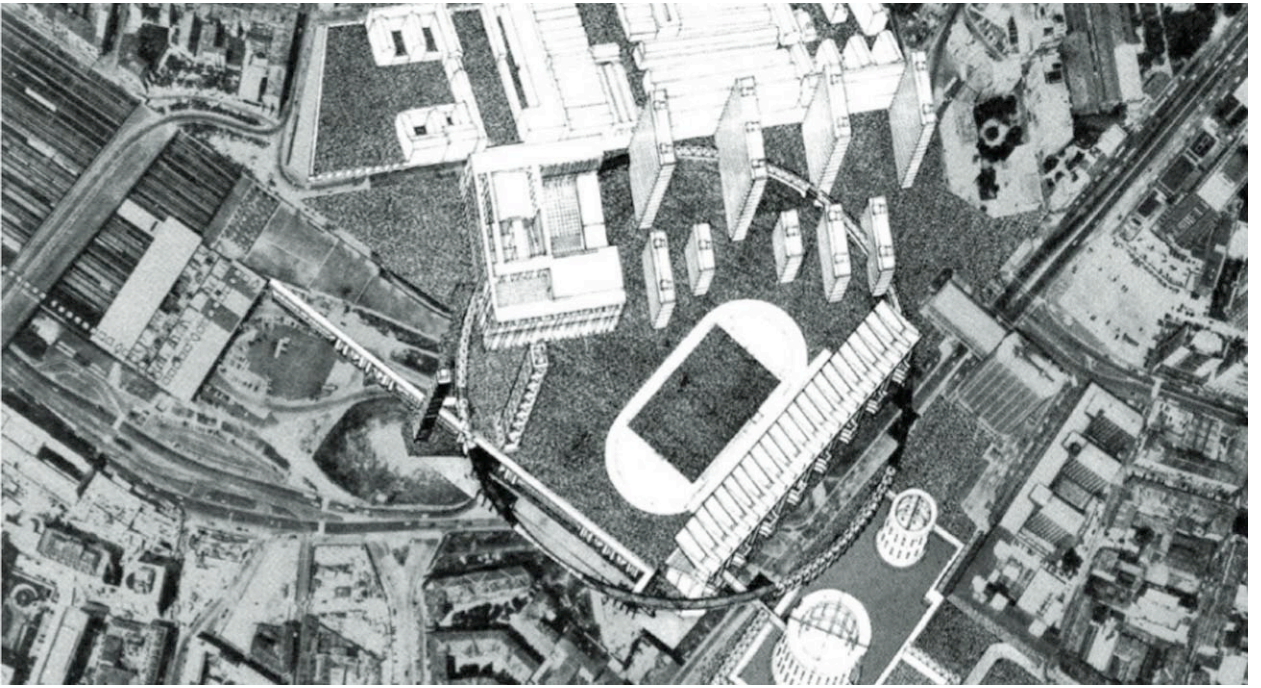
*28. Gae Aulenti, planimetria del progetto; legenda: 1 piazza della stazione; 2 piazza verde; 3 piazza sospesa, 4 ponte mercato; 5 ricomposizione del tessuto.*

*29. Ludovico Belgiojoso, asonometria del progetto.*









uso pubblico, che con forme ed utilizzazioni diverse ripetono uno schema costante quadrangolare. I cinque blocchi vengono collegati da brevi maniche edilizie, per dare continuità al percorso pedonale attrezzato che parte dalla stazione Garibaldi e congiunge il Centro Direzionale alla stazione Centrale; verso l'Isola vengono ricostruiti alcuni isolati che diventano l'elemento portante e unificante dell'intervento, senza risolvere il problema del collegamento con le zone edificate verso il centro.

### **Il progetto di Guido Canella**

La proposta di nuova funzionalizzazione riguarda "l'attivazione di un museo dell'architettura lombarda rivolta non solo a raccogliere in archivio i materiali morti, ma anche a connetterne i capisaldi vivi, sospesi nel corpo edilizio della città attraverso nuovi interventi architettonici. Si prevede così il ricorso alla serie di progetti significativi, ma non realizzati, di architetti lombardi anche per contesti estranei". Il progetto propone una doppia definizione funzionale con la realizzazione di un museo dell'architettura lombarda costituito dai progetti architettonici e dalle tesi di laurea più significative.

### **Il progetto di Ignazio Gardella**

L'immagine progettuale proposta si configura come un grande parallelepipedo, di circa 250.000 metri cubi, a base quadrata di 120

metri di lato e alto quattro o cinque piani, collocato con una sua diagonale lungo il ciglio nord-ovest di via Gioia, poco dopo il palazzo degli uffici comunali, posto a cavallo sull'incrocio della via con i viali Sturzo e della Liberazione. All'interno del prisma è prevista una piazza pubblica a due livelli che riunisce le quattro scalinate provenienti dal grande parco che occupa l'intera area a disposizione.

### **Il progetto di Vittorio Gregotti**

Nel progetto presentato da Gregotti viene in primo luogo considerato il sistema del verde che parte dall'arena e si prolunga lungo i Bastioni delle porte Volta e Nuova, arrivando fino in piazza Repubblica e, riprendendo i Bastioni di Porta Venezia si conclude nei Giardini di via Palestro. La scelta progettuale si basa quindi sulla realizzazione di un terrapieno con viali alberati e prato, che diventa un ideale bastione di connessione tra la città storica e quella dello sviluppo post-bellico, recuperando l'area degli scali ferroviari per creare un parco. Un ulteriore segno di riferimento di riorganizzazione del tessuto urbano è dato da una striscia di verde attrezzato orientato in direzione di piazza Carbonari.

### **Il progetto di Franca Helg**

L'obiettivo di ricucitura delle diverse parti deve basarsi secondo la progettista su viabilità, assetto spaziale-architettonico ed il modo

30. Guido Canella, *planimetri del progetto.*

31. Ignazio Gardella, *planimetria generale; legenda: 1 via M. Gioia; 2 viale della Liberazione; 3 via Sturzo; 4 parco; 5 zone basamentali contenute attrezzature di servizio; 6 percorsi pedonali; 7 pozzo di luce; 8 ristrutturazione.*



della fruizione, arredo urbano. Per la viabilità, propone di colmare l'attuale piazza Freud fino a raggiungere la quota stradale di via Sturzo, realizzando un parcheggio sotterraneo con un duplice anello stradale che agevoli il traffico di scorrimento e quello di smistamento evitando così i punti di conflitto e le strozzature attuali. Al di sopra di questi terrapieni viene posto il verde pubblico variamente attrezzato, che si estende all'intera zona, riempiendone gli spazi liberi. Viene inoltre prevista una nuova piazza che collega gli spazi indeterminati e ridimensiona, riportandolo alla stazione Garibaldi, lo spiazzo antistante. Le soluzioni adottate per la nuova forma urbana si modificano a seconda che ci si rapporti al quartiere Isola o ai Bastioni.

### **Il progetto di Vittoriano Viganò**

La configurazione spaziale proposta si attua attraverso tre idee fondamentali: il modellamento altimetrico delle diverse parti, la cui variazione avviene entro una decina di metri; l'organizzazione del sottosuolo, destinato alla mobilità ed alla sosta; la costruzione di un "oggetto" architettonico fuori terra che integri, ma soprattutto "simbolizzi", i caratteri del sistema complessivo.

La proposta consiste in un'immensa maglia orizzontale direzionata in asse alla linea del ferro della Stazione Garibaldi, estesa dal ponte sullo Scalo Farini, che viene

monumentalizzato da una grande piastra, fino alla testata verso piazza San Gioachino (terrapieno delle ex Varesine).

### **Il progetto di Marco Zanuso**

Il progetto propone come unico obiettivo la realizzazione di un grande collettore di energia termica ed elettrica solare, su una superficie pari a quella del terrapieno delle ex Varesine: una copertura di sette ettari e mezzo, a quindici metri dal piano stradale, costituita da prismi piramidali che sulle facce esposte al sole e alla luce montano pannelli solari e cellule fotovoltaiche.

Il progettista attraverso questa proposta voleva comunicare il messaggio della perdita da parte della natura della funzione di rifugio sicuro in cui trovare "pace" dal disordine crescente delle città e con questo progetto vuol portare all'attenzione il problema della salvaguardia della natura e delle azioni.

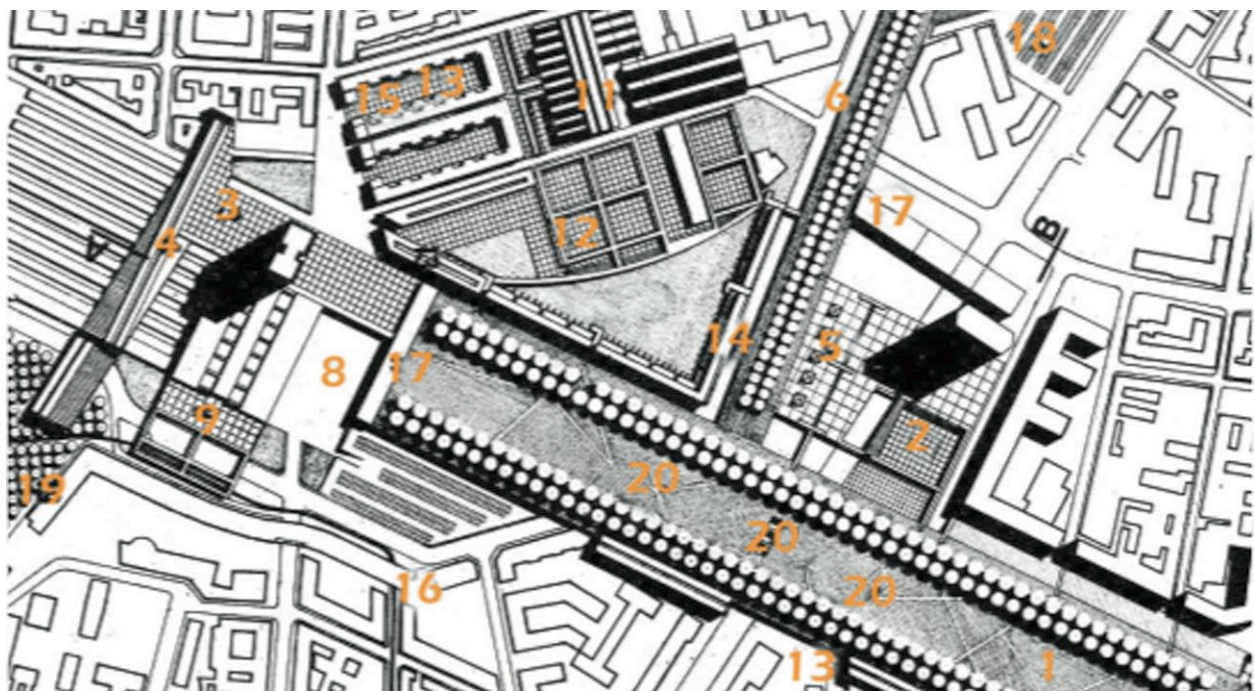
### **Le due lettere di rinuncia**

In seguito sono riportate, più o meno interamente le lettere di rinuncia di Aldo Rossi e Vico Magistretti, i quali, sostanzialmente polemizzano nei confronti non tanto del concorso irrealista, quanto per l'incapacità dell'amministrazione a realizzare un "vero" concorso che abbia delle reali conseguenze, soprattutto su di un'area che giace da così tanto tempo nel dimenticatoio.

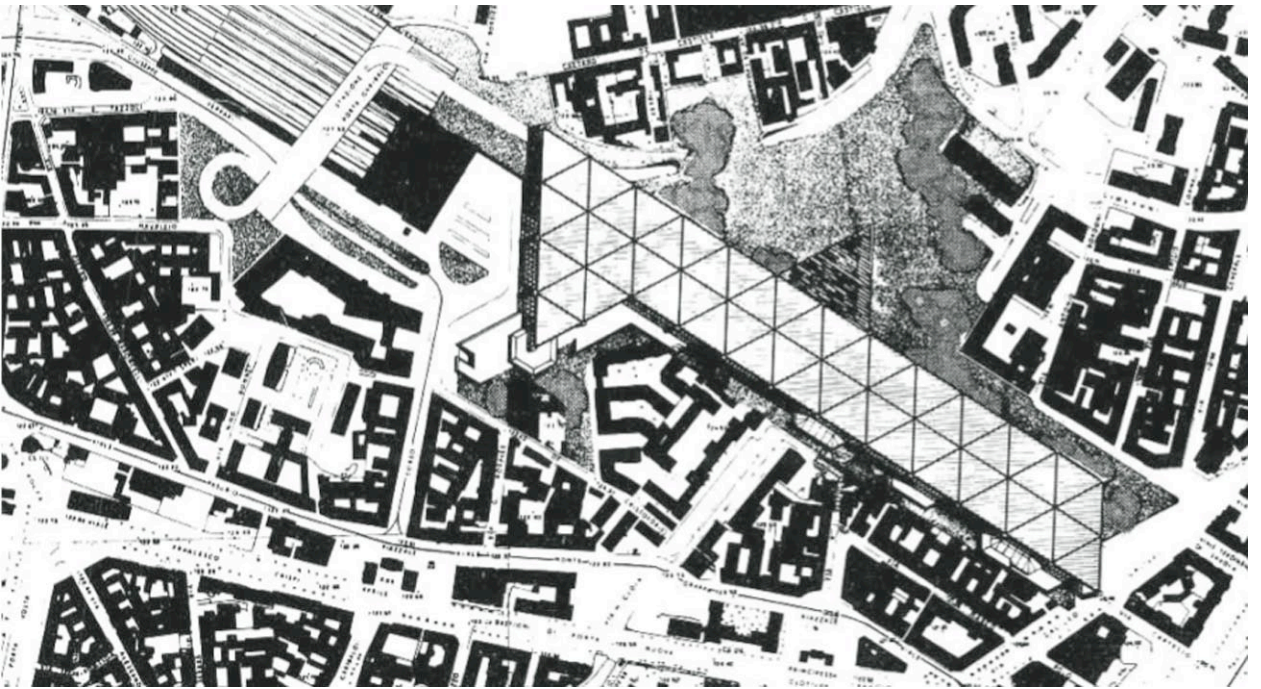
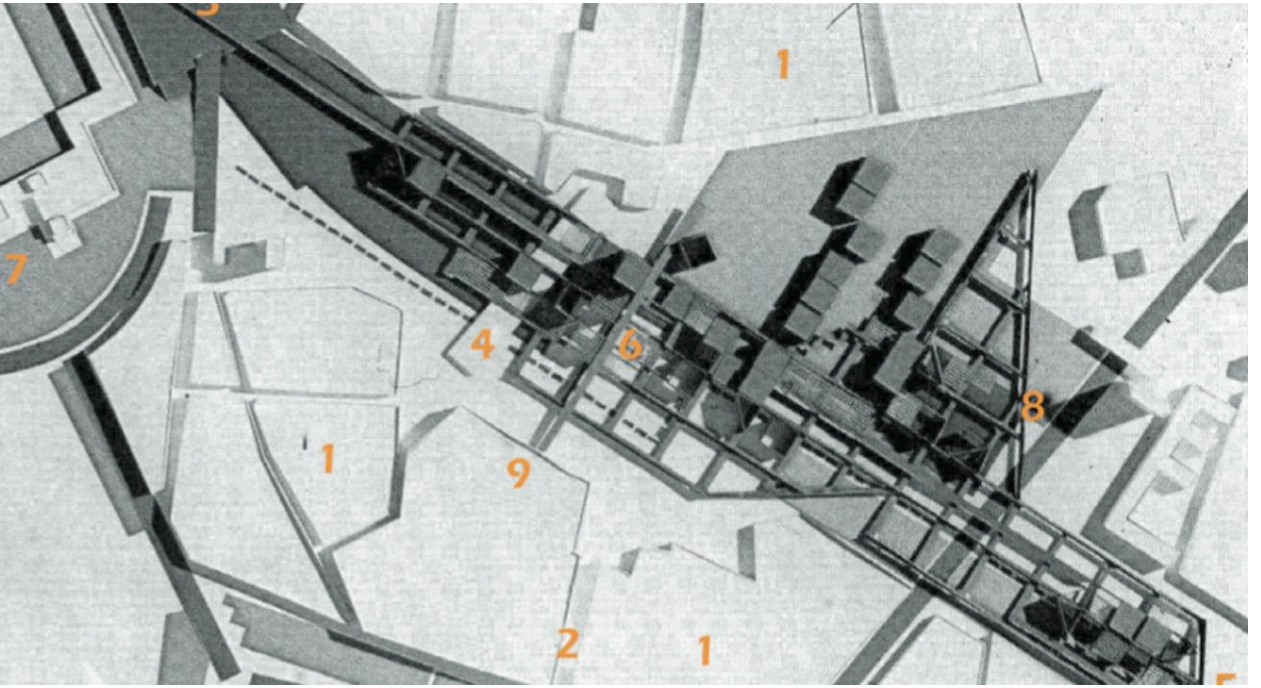
*32. Vittorio Gregotti, planimetria generale del progetto; legenda: 1 terrapieno verde con vial alberati e prati; 2 piazza attrezzata; 3 piazza del mercato; 4 mercato coperto; 5 attrezzature sportive e sociali; 6 verde attrezzato; 7 luna park; 8 piazza della stazione; 9 stazione autobus, tram, taxi; 10 stazione MM; 11 piazza coperta; 12 attrezzature sociali sportive di quartiere; 13 residenze a schiera; 14 residenze a gradoni; 15 residenze a corte con servizi; 16 edifici poticati; 17 ampliamento uffici; 18 parcheggi; 19 deviazione linea tranviaria; 20 sottopassi stradali.*

*33. Franca Helg, planimetria generale del progetto; legenda: 1 commercio; 2 stazione garibaldi; 3 scale mobili di collegamento tra la stazione e la piazza sopraelevata; 4 tessuti esistenti; 5 completamento del tessuto ricettivo e terziario; 6 nuova residenza; 7 attività terziarie; 8 collegamenti pedonali attrezzati; 9 nuova edificazione a destinazione mista; 10 parcheggi coperti; 12 parcheggi in superficie; 13 campo giochi; 14 verde pubblico.*









34. *Vittoriano Viganò, planimetria generale.*
35. *Marco Zanuso, planimetria generale del progetto.*



## Lettera di rinuncia di Aldo Rossi pubblicata da Casabella

Caro direttore, ringrazio per l'invito della rivista "Casabella" a fornire, assieme ad altri architetti, delle idee e dei disegni per la sistemazione della "zona Garibaldi" a Milano.

Se l'invito fosse stato solo della rivista avrei rifiutato o accettato senza problemi; è infatti evidente che una rivista culturale inviti, secondo criteri personali, alcuni artisti, o tecnici o lettori. [...] Ma in questo caso il progetto è patrocinato o appoggiato o benevolmente incoraggiato dalla amministrazione comunale milanese la quale, oltre al fatto di non essersi mai particolarmente occupata di problemi architettonici, dovrebbe come pubblica amministrazione, porsi i problemi in modo diverso. Per questo non intendo fornire alcuna "idea" o "schizzo" ma motivare il mio rifiuto [...].

Le questioni fondamentali mi sembrano due: la prima riguarda la scelta del gruppo, la seconda la collocazione di un progetto di questo tipo nel quadro di una visione complessiva della politica urbanistica e architettonica della città. Non sono riuscito a capire i criteri con cui si è formato questo insieme di progettisti [...]. Sembrerebbe una scelta "ambrosiana", che però è smentita dalla presenza di Carlo Aymonino, notoriamente romano; non è una scelta riferita all'evoluzione dell'architettura milanese perché mancano

proprio i maestri di questa architettura: Muzio, Baldessarri, Pollini e altri ancora. Infine il progetto esclude proprio la parte più viva, quella che avrebbe potuto dare più senso ad una manifestazione di questo tipo (legata tra l'altro, mi dicono, alla prossima Triennale): la partecipazione dei giovani architetti, assistenti e laureandi, del Politecnico milanese che da anni lavorano sulla nostra città accumulando materiali [...]. Io credo di avere sempre difeso l'importanza del progetto come mezzo per trasformare la città; solo se il progetto e il disegno corrispondono ad un obiettivo preciso. Qui si è invitati ad una esercitazione puramente accademica che, come tale, non mi interessa. Concludendo queste considerazioni, io ritengo che esista la possibilità di un concorso legato alla Amministrazione Comunale e con un preciso impegni di questa; concorso aperto a tutti e inserito nel quadro di uno sviluppo generale della città. Il secondo punto di dissenso riguarda la delusione e poi la sfiducia che ognuno prova riguardo alle realizzazioni e alla gestione del patrimonio architettonico e delle iniziative in questo campo. Dalla Liberazione ad oggi non esiste un intervento esemplare nella città, [...] Quanto questa idea demente abbia trovato credito tra i responsabili del Comune non ci è dato sapere. [...] Così oggi si leggono notizie sullo spostamento di statue, precisamente in piazza

della Scala, compiuto non si sa da chi e perché. Non si capisce in nome di quale moda si compiano queste distruzioni, lasciando senza speranza problemi autentici, come quello, appunto, della zona Garibaldi. Intanto in periferia si vedono grandi complessi di edilizia residenziale che conformano la parte più esterna della città, quella oggi, a mio avviso, più importante dove è ancora possibile fare scelte decisive: ma qui i problemi dell'architettura come costruzione della città sembrano non esistere. [...] [penso] che il Comune di Milano invece che patrocinare l'iniziativa di una rivista indipendente potrebbe bandire un concorso con impegni precisi; concorso architettonico che dovrebbe essere l'ultimo atto di una serie di studi e di discussioni sul problema della zona 2. Solo così quei disegni acquisteranno un significato.

### **Lettera di rinuncia di Vico Magistretti pubblicata da Casabella**

Caro direttore mi sembra giusto scriverti sia pure in ritardo, per chiarire a te e agli altri colleghi di Casabella il perché della mia mancata partecipazione al concorso di idee, al quale tanto gentilmente ero stato invitato. Questa domanda mi era stata posta da alcuni amici e, superficialmente, avevo risposto che me ne ero dimenticato: se ne era parlato alla fine di luglio, c'era l'agosto di mezzo, la consegna era prevista per fine

agosto e la dimenticanza era stata magari colpevole, ma certo plausibile. Ripensandoci, debbo dire che il motivo è stato l'irrealità della proposta e questo per due ragioni: primo non riesco a lavorare ed a produrre idee se non confrontandomi con qualcosa che debba realizzarsi con la realizzazione, dimostrare il giusto e lo sbagliato. A quel punto progettare è una necessità che, siano cose piccole o grandi, coinvolge completamente e obbliga a scelte che hanno senso solo se investite dalla verità. [...] E il mio richiesto contributo era, chiaramente, completamente astratto e nemmeno configurabile come un concorso, in cui si può vincere o perdere, ma che, comunque potrà diventare realtà. Secondo: avrei trovato molto più serio che il comune di Milano, con voi patrocinatore, se davvero era interessato al parere ed all'opera di alcuni che considerava esperti e che aveva avuto la bontà di scegliere con attenzione discriminante, si fosse deciso ad assegnare a ciascuno, professionalmente, un incarico, dopo decenni e decenni di pessime realizzazioni patrocinate dal Comune in ogni angolo della città. Questa iniziativa mi sembra, da parte del Comune, un modo di salvarsi la coscienza senza assumersi delle responsabilità. [...]



## Il Passante Ferroviario

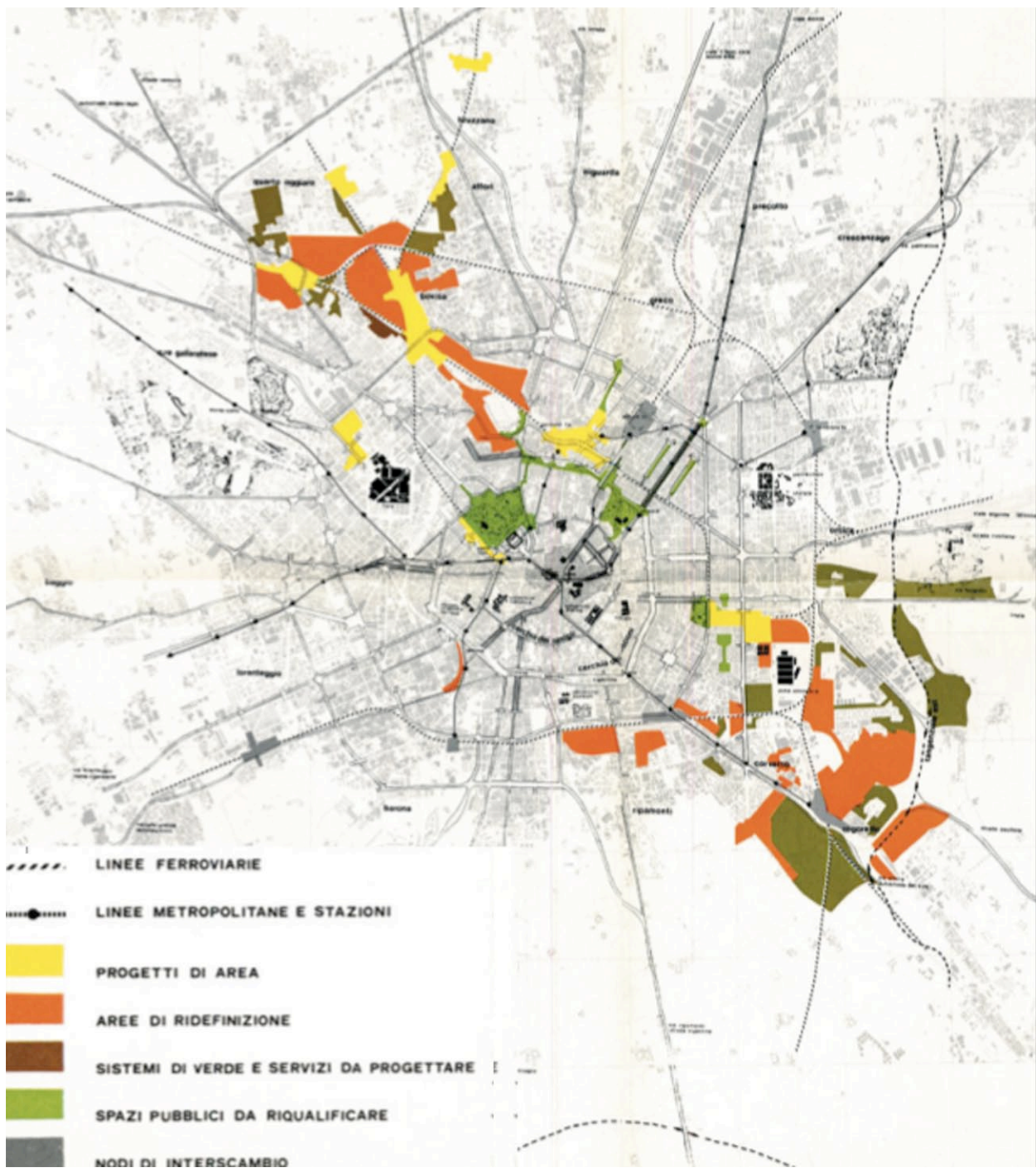
Il Documento Direttore del Progetto Passante è un documento che vede l'avvio nel 1980 e che propone lo studio delle trasformazioni territoriali indotte dal progetto passante, arrivato in quegli anni alla concretizzazione. Lo scopo era quello di individuare strategie ed indirizzi capaci di riqualificare le aree localizzate lungo il percorso del progetto infrastrutturale del passante ferroviario, insediandovi nuove funzioni in grado di rilanciare il ruolo e l'importanza di Milano a livello europeo e mondiale.

Il Progetto del "Passante Ferroviario di Milano" interessava una serie di sistemi territoriali presenti lungo il suo tracciato: si trattava di parti del territorio comunale importanti per la crescita futura della città, veri e propri nodi strategici per lo sviluppo urbano ed extraurbano. In particolare prendiamo in considerazione il sistema urbano Garibaldi-Repubblica, esso era costituito dall'insieme degli spazi liberi attorno alla stazione F.S. di Garibaldi, dalle aree non utilizzate del Centro Direzionale e delle ex-Varesine e dal tessuto storico circostante, caratterizzato sul lato nord dai quartieri dell'Isola, sul lato sud dall'edilizia sviluppata attorno a Via Farini, Corso Como, ai Viali Pasubio e Monte Grappa, alle Vie Galilei e Fara.

L'analisi condotta sul sistema Garibaldi-Repubblica aveva lo scopo di definire il campo degli interventi, diversamente articolato in rapporto ai diversi processi di trasformazione e assestamento ipotizzati

per le diverse entità urbane in cui il sistema è scomponibile, identificate in base alla specificità delle localizzazioni, caratteristiche di formazione storica, omogeneità dei sistemi funzionali, rapporto con il sistema di mobilità. Nel 1986 il sindaco in carica Tognoli, che aveva promosso il "Documento Direttore del Progetto Passante", viene sostituito da un'amministrazione di sinistra guidata dal nuovo sindaco Paolo Pillitteri. A causa di questo cambiamento di regia, il Documento Direttore del Progetto Passante viene accantonato. Viene redatto un "Documento Direttore sulle aree industriali dismesse o sottoutilizzate" tra i motivi della realizzazione di questo nuovo strumento quello preponderante è l'affacciarsi, a livello nazionale, del problema della dismissione delle aree industriali. Alla luce di quanto detto il Documento delle Aree Dismesse, si caratterizza, come quello per il Progetto Passante, come uno strumento urbanistico privo di valori legali, e con un forte valore politico, la cui forza consisteva nella condivisione dei diversi principi ed indirizzi dall'amministrazione in carica. Proprio per tali caratteristiche politico-programmatiche, i diversi progetti d'area sviluppati, non si sono mai realizzati, hanno infatti dovuto lo scandalo tangentopoli che ha investito proprio Milano negli stessi anni, e che porterà alla elezione del nuovo sindaco leghista Marco Formentini nella primavera del 1993.

*36. Individuazione delle aree di intervento del Progetto Passante.*





## Il Concorso per le Idee per l'area Garibaldi-Repubblica

La consapevolezza delle potenzialità presenti nell'area Isola-Garibaldi congiuntamente all'esito negativo dei precedenti piani e progetti, ha determinato, nel 1991, la nascita di un nuovo Concorso nazionale di Idee per l'area Garibaldi-Repubblica; il promotore è stato ancora una volta il Comune di Milano, con la collaborazione dell'Associazione degli Interessi Metropolitanici aventi sempre come scopo la "ridefinizione del vuoto urbano".

La selezione dei progetti si è svolta in due fasi; il bando prevedeva, infatti, che tutti i progettisti italiani in possesso dei requisiti richiesti, tra cui esperienze di progettazione a scala urbana, potessero partecipare al concorso presentando domanda di partecipazione. Il 21 novembre '91, data di scadenza, sono stati consegnati 63 progetti; l'aggiudicazione del bando è avvenuta il 12 febbraio '92.

L'elaborazione dei progetti si è basata su indicazioni e obiettivi forniti dal Comune di Milano, riguardanti il completamento del polo direzionale-finanziario, cui devono affiancarsi funzioni pubbliche, attività commerciali e istituzioni culturali, in modo tale da integrare la monofunzionalità presente e raccordare i tessuti circostanti tra loro. La grande partecipazione al progetto (102 domande presentate, 72 progetti ammessi e 63 presentati) si può spiegare nel carattere opera-

tivo del concorso che, a differenza di quello indetto da Casabella nel 1979, prevede l'affidamento al vincitore da parte del Comune della redazione, entro un anno dall'aggiudicazione del concorso, del nuovo Piano Particolareggiato, che dovrà precisare nel dettaglio la sistemazione dell'area, definendo inoltre le modalità di attuazione degli interventi.

I 5 progetti selezionati nella seconda fase sono stati quelli presentati dall' arch. Emilio Battisti, l'arch. Alberico Belgiojoso, l'arch. Pietro Derossi, l'arch. Giorgio Grassi e l'arch. Pierluigi Nicolini.

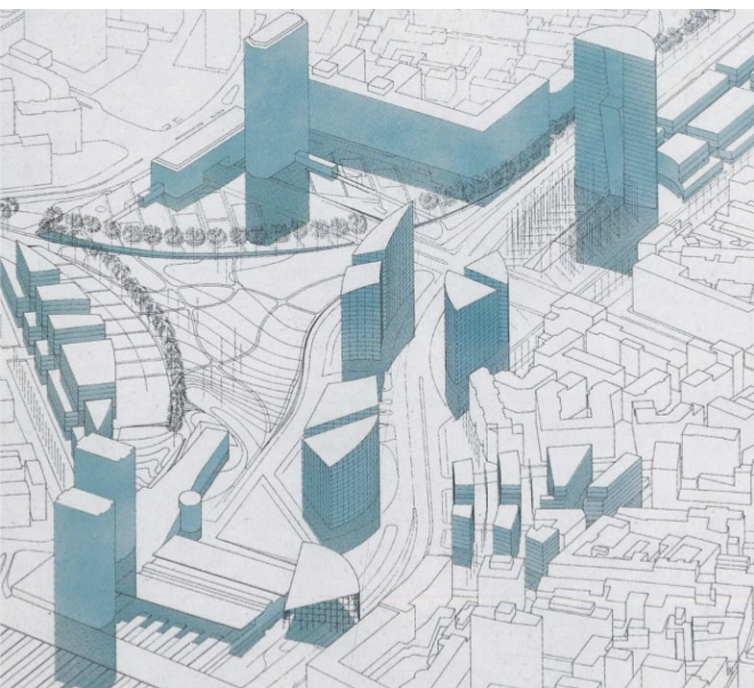
Il progetto dichiarato vincitore dalla Commissione Giudicatrice è stato quello elaborato dal team guidato dall'architetto Pierluigi Nicolini, giudicato in grado di ricucire ed integrare le preesistenze con le nuove funzioni, inserendo elementi connotanti sia architettonici che di spazio pubblico.

La Commissione Giudicatrice ha motivato la scelta di questo progetto con le seguenti parole: "[...] l'ipotesi progettuale assicura una risposta sintetica alla complessità dei problemi funzionali e morfologici dell'area, istituendo relazioni positive tra il sistema della mobilità e la forma urbana; propone inoltre segni forti di centralità nell'area e consente inoltre un'attuazione articolata per fasi, anche da parte di più progettisti, nel rispetto dei necessari criteri guida".

In generale l'orientamento del progetto è legato alla valutazione del destino dell'area e ad alcune

*37. Vista tridimensionale del team vincitore capitanato dall'arch. Nicolini.*

*38. Immagine del plastico del team vincitore capitanato dall'arch. Nicolini.*



considerazioni circa l'attuazione del programma di intervento. Il progetto non tenta di imporre una nuova forma al sito, ma piuttosto di derivarla dalla situazione urbana esistente.

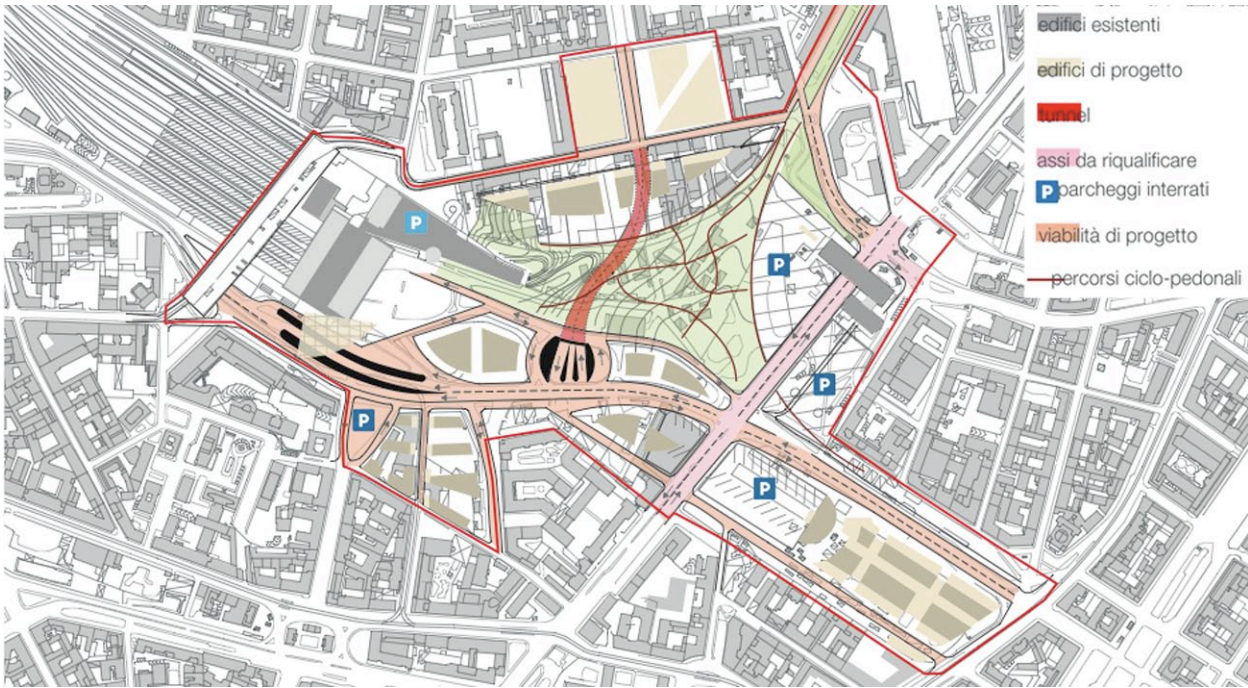
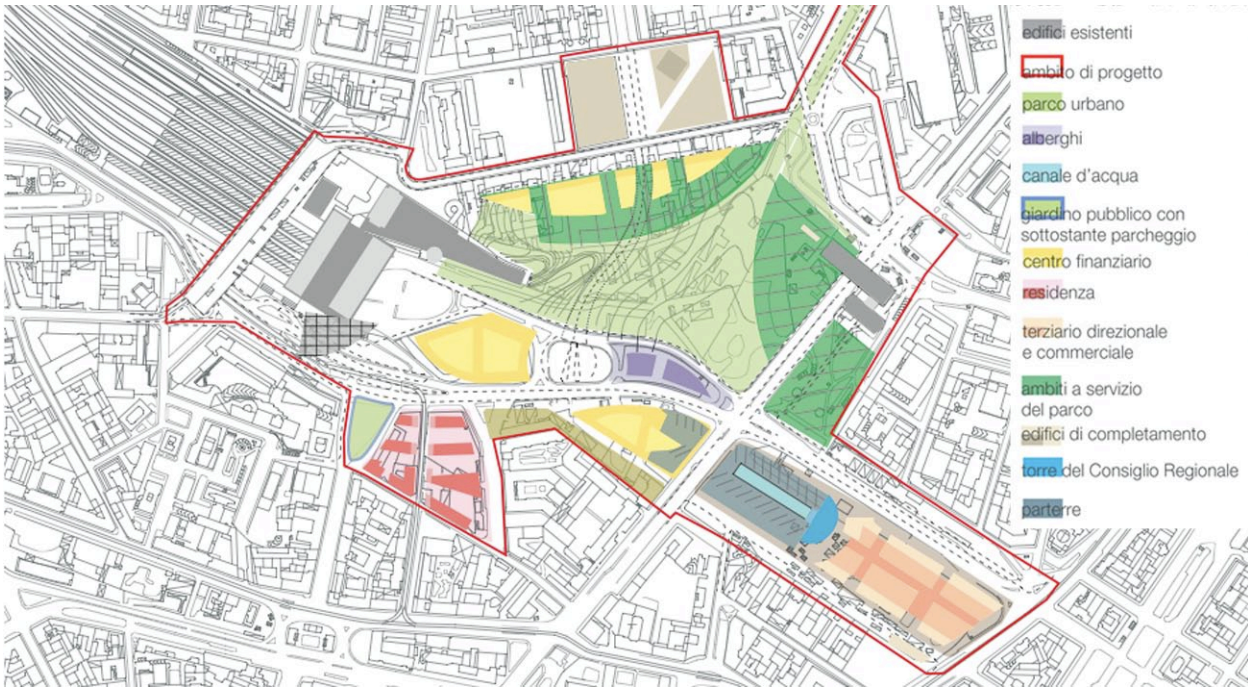
Il disegno si basa su una serie di interventi specifici, organizzati attorno ad un parco che assume il ruolo di spazio di riferimento, esso è l'area di risulta compresa tra le due lunette, quella che chiude il quartiere dell'Isola all'altezza della via de Castilla e quella proposta in abbellimento agli edifici degli uffici comunali, le quali costituiscono la parte di servizio del parco: si tratta di terreni artificiali che contengono, oltre ai parcheggi del sottosuolo, una serie di "campi" nella parte superiore, il cui diverso trattamento dovrebbe garantire varietà al progetto.

Le destinazioni ipotizzate riprendono quelle previste dal bando ma con una maggiore varietà; soprattutto, il progetto individua diversi tipi di piantagioni, pavimenti per usi vari, punti di ristoro, recinti per campi sportivi o per il gioco dei bambini. Lo scopo di questa mixité è quello di consentire un utilizzo sia a livello di quartiere, sia a scala metropolitana. Un ulteriore elemento di pregio del progetto è la tentata connessione al quartiere Isola, attuata attraverso la formalizzazione della lunetta di via de Castilla.



39. (In questa pagina) Planivolumetrico del progetto vincitore.  
40. Le funzioni previste dal progetto vincitore.  
41. La viabilità prevista dal progetto vincitore.





## I progetti segnalati:

### Emilio Battisti

Il progetto si è posto come primo obiettivo quello di fornire un'organizzazione spaziale tale da valorizzare le potenzialità che si sono determinate in modo casuale durante i diversi processi di trasformazione della città e di riorganizzazione del sistema infrastrutturale. Le tematiche specifiche che caratterizzano questa proposta sono: la qualificazione del rilevato delle Varesine con le funzioni ormai consolidate, (terrapieno e luna park); la contestualizzazione della Stazione Garibaldi attraverso una ridefinizione del nodo di interscambio, per garantire complessità funzionale e molteplicità di utenza, la ricucitura dell'Isola attraverso percorsi pedonali e la ridefinizione del margine della lunetta. Il verde e il parco urbano rappresentano il punto fondamentale del progetto, la valorizzazione dell'ambiente è stata ricercata operando sull'estensione e sull'unitarietà delle aree verdi, attraverso l'abbattimento dell'impatto dovuto al traffico e l'offerta di grandi spazi a parco o, in alternativa, fortemente attrezzati per garantirne la vitalità.

### Alberico Belgiojoso

Il progetto si propone di conseguire, oltre alla qualità architettonica del complesso, una più generale "qualità urbana", intesa come interazione di fattori diversi: architettura, paesaggio, uso degli spazi, rapporti fra le attività e fra

le persone, e anche percezione dell'ambiente e delle sue qualità; si colloca inoltre in continuità con le principali previsioni di trasformazione della zona nord-ovest di Milano.

### Salvatore Bisogni

L'elemento principale del progetto è costituito da un grande parco, largo circa settanta metri e lungo settecento metri, che si estende da via Galilei fino alla Stazione Garibaldi; l'altro elemento caratterizzante è rappresentato dal "polo finanziario", i cui edifici non superano i trenta metri di altezza, mentre la residenza e il terziario arrivano a venticinque metri. Attenzione viene posta anche alla definizione del verde, che assume oltre alle funzioni di svago e loisir quelle legate al miglioramento dei caratteri ambientali della zona.

### Guido Canella

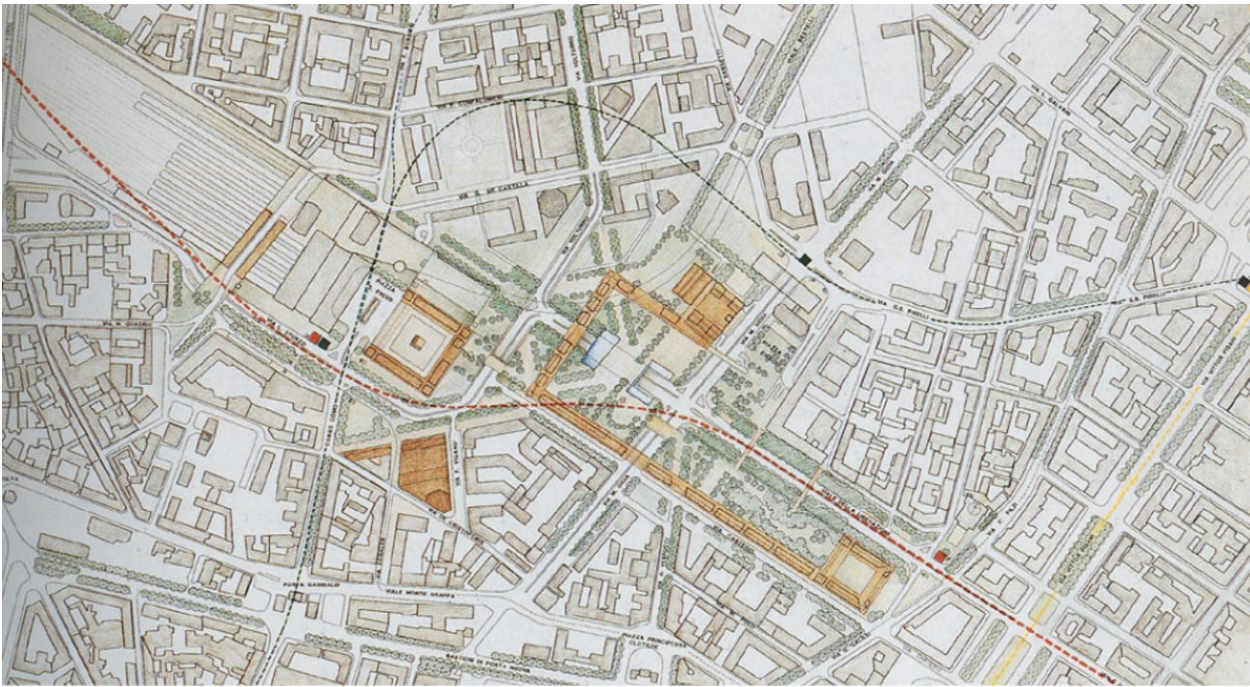
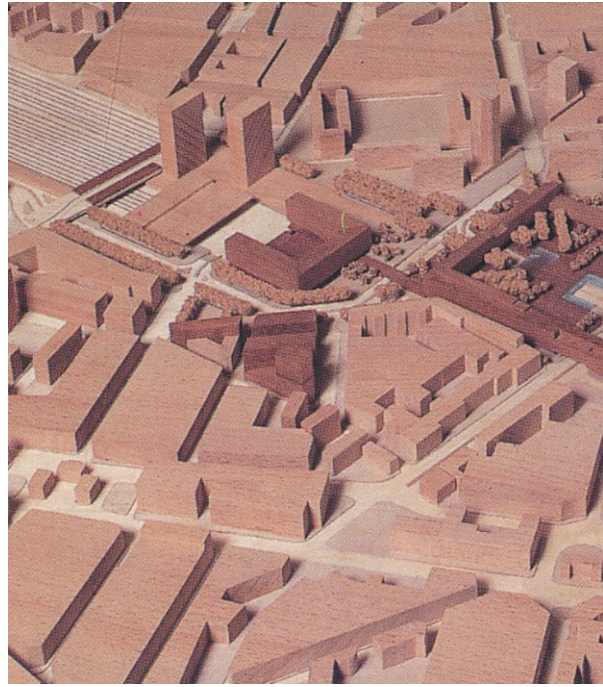
In questo progetto sono state rispettate tutte le indicazioni funzionali e dimensionali della Variante al PRG, mentre quelle attinenti l'accessibilità sono state rapportate agli orientamenti attuali e alla prossima realizzazione del passante ferroviario. Le funzioni previste e il loro ruolo hanno lo scopo di supportare l'economia milanese e nazionale, realizzando un luogo di prestigio per il terziario avanzato; le residenze si collocano nei vuoti presenti all'intorno della stazione, secondo tipologie ricorrenti nella tradizione e nel genius loci milanesi.

42. *Planivolumetrico del progetto di Emilio Battisti.*

43. *Plastico del progetto di Salvatore Bisogni.*

44. *Inquadramento del progetto di Alberico Belgiojoso.*







## **Bernard Huet**

Il progetto si basa sulla realizzazione di alcune emergenze architettoniche, come il Palazzo della Borsa, che con la sua forma articolata e monumentale diventa un perno visivo primario, una nuova “porta” della città per chi entra o esce dal sistema metropolitano; il centro commerciale al piano terra, luogo di attrazione autonomo sviluppato su tre piani sottostanti, è in grado di esercitare un forte ruolo attrattivo per una utenza molto vasta, legata al nodo della Stazione Garibaldi. Altra novità introdotta è quella del Museo dedicato alla lunga tradizione milanese del design, inoltre sulla testata dell’isolato è collocato l’Auditorium.

La viabilità non è assunta come fattore tecnico autonomo che detta le regole del costruito, ma è pensata insieme a esso, cercando di riprendere i percorsi della città esistente e di dare logicità e varietà al sistema di circolazione.

## **Aldo Rossi**

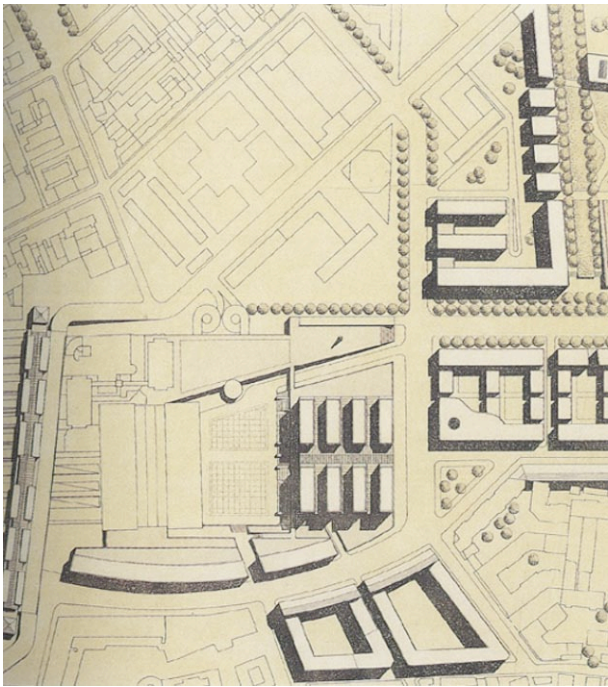
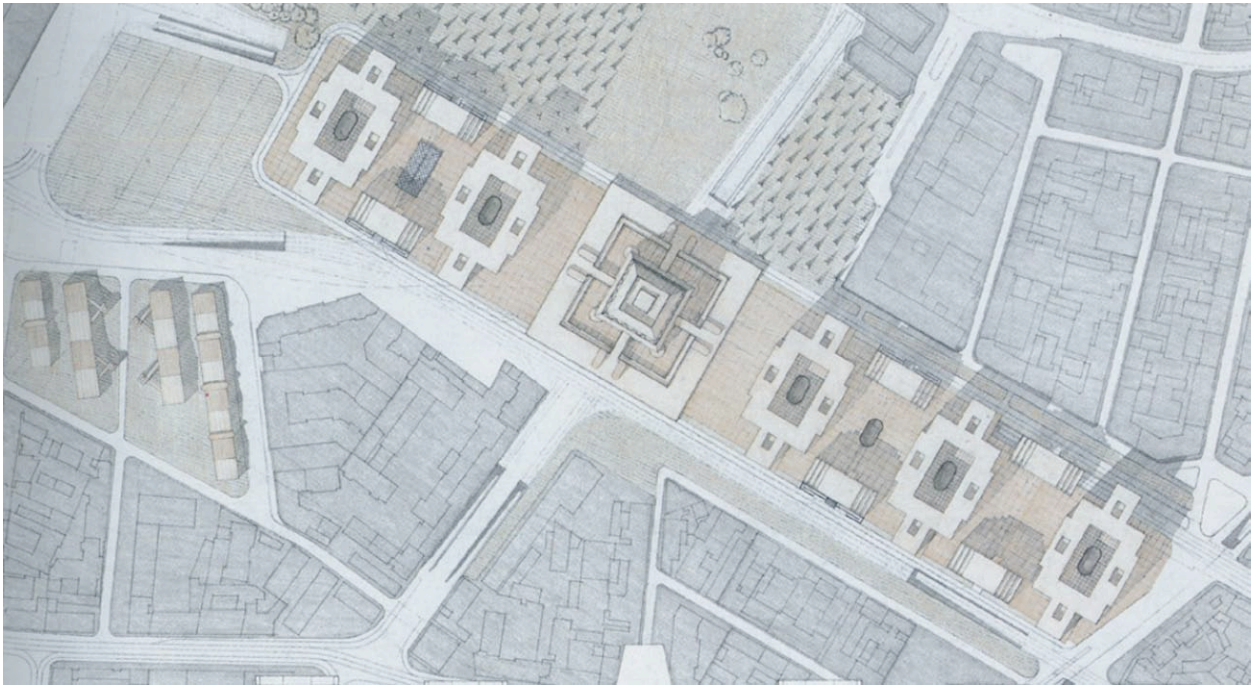
Impostato attorno alle grandi strade che segnano questa zona e che collegano il centro storico con le nuove aree urbanizzate, interne ed esterne ai vecchi Bastioni, il progetto viene costruito in base al grande muro di mattoni a fianco del viale della Liberazione, che costituisce la parte terminale di un nuovo “Bastione”, trattato come vasta zona a prato che sale dalla strada sul muro con una lieve pendenza. Il disegno della viabilità nell’area viene condizionato dalla

presenza di tratti di viabilità urbana di grande rilevanza esistenti o previsti; i parcheggi, realizzati in sottosuolo, sono caratterizzati da una pluralità di ingressi che ne consentono l’uso differenziato per provenienze, mentre i percorsi pedonali sono organizzati prevalentemente in quota lungo il Bastione e il parco.

*45. Planimetria del progetto di  
Guido Canella.*

*46. Planimetria del progetto di  
Bernard Huet.*

*47. Assonometria del progetto  
di Aldo Rossi.*





## Estratto del Bando di Concorso

### Art. 1 - Tipo di Concorso

Il Comune di Milano e l'Associazione degli Interessi Metropolitan (AIM) indicano un Concorso nazionale di idee per l'area Garibaldi-Repubblica al quale saranno invitati i seguenti quattro Concorrenti stranieri: arch. Jacques Herzog (CH), arch. Bernard Huet (F), prof. Josef Paul Kleihues (D), arch. Manuel Portaceli (E) e i Concorrenti italiani selezionati tra i professionisti, in possesso dei requisiti di cui al successivo art. 3, che avranno inoltrato domanda di partecipazione. Il Concorso è in forma palese.

### Art. 2 - Scopo, tema e aspettative del Concorso

Ai Concorrenti è richiesto di formulare idee per l'area di prevalente proprietà comunale compresa tra la Stazione FS Garibaldi e piazza della Repubblica a Milano. L'area oggetto del Concorso andrà considerata anche come "terminale urbano" di un ampio sistema territoriale con elevate potenzialità di trasformazione.[...]

Nell'area si prevede la realizzazione di un importante polo finanziario cittadino con significative presenze di edifici pubblici comunali e regionali.

### Art. 3 - Condizioni per partecipare al Concorso

Possono chiedere di partecipare al Concorso architetti e ingegneri italiani iscritti agli Albi dei rispettivi Ordini professionali ai quali non sia

inibito, al momento della partecipazione al Concorso, l'esercizio della professione, sia per legge, che per contratto, che per provvedimento disciplinare, fatte salve le incompatibilità di cui d'art. 4 del Bando.

La domanda di partecipazione può essere inoltrata a titolo individuale o formando un gruppo di professionisti, nel qual caso il capogruppo designato dovrà essere iscritto all'Ordine professionale degli architetti o degli ingegneri. Di tutti i componenti del gruppo dovrà essere dichiarata la qualifica e la specializzazione. Il capogruppo sarà l'unico delegato a rappresentare il gruppo nei confronti degli Enti banditori. A tutti i componenti del gruppo sarà riconosciuta la paternità delle idee contenute negli elaborati del Concorso. Nei confronti degli Enti banditori il gruppo costituirà un'unica entità anche ai fini del riconoscimento del rimborso spese di cui d'art.

13. Per essere ammessi a partecipare al Concorso i professionisti o almeno il capogruppo dovranno avere:

- a) ricevuto riconoscimenti o partecipato a Concorsi per la progettazione architettonica a scala urbana di aree di particolare rilevanza e complessità;
- b) ricevuto, anche al di fuori di Concorsi, incarichi di progettazione di interventi di cui al punto a);
- c) esperienze documentate:
  - c.1 - nel settore dell'organizzazione viabilistica e della mobilità

veicolare;

c.2 - nel settore della sistemazione a verde di spazi urbani.

Le competenze di cui ai punti c.1 e c.2 potranno essere assicurate anche mediante la partecipazione di esperti di settore.

Art. 8 - Elaborati del Concorso

Gli elaborati che i Concorrenti dovranno presentare sono i seguenti:

- inquadramento nord-ovest 1:5.000 con l'inserimento del progetto proposto (1 tavola)
- planimetria 1:2.000 con inquadramento urbano (1 tavola)
- progetto planivolumetrico 1:1.000 (1 tavola)
- prospetti e sezioni significative 1:500 (1 tavola)
- schizzi, prospettive ecc. (1 tavola)
- relazione generale illustrativa di non più di 5 cartelle
- plastico di studio dell'area di Concorso 1:2.000 oppure fotografie nel formato 18 x 24 nel numero massimo di dieci di analogo plastico, oppure "viste" prospettiche nel numero massimo di dieci elaborate al computer.

Art. 9 - Calendario e procedure

L'esame delle domande di partecipazione sarà istruito dalla Segreteria Scientifica del Concorso, integrata da un membro del CNA e da un membro del CNI - che completerà la preselezione entro i successivi 15 giorni redigendo la lista dei professionisti ammessi al Concorso. [...]

Art. 12 - Esito del Concorso

Il Concorso si concluderà con una graduatoria di merito e con l'at-

tribuzione di venti rimborsi spese ai primi 20 concorrenti italiani in graduatoria e con n. 4 rimborsi spese ai concorrenti stranieri. Al Concorrente primo in graduatoria e vincitore, oltre al rimborso spese di cui in seguito, a titolo di premio verrà affidato dal Comune di Mino l'incarico di redigere il Piano Particolareggiato dell'area oggetto del Concorso, nonché la progettazione di massima delle sistemazioni degli spazi pubblici non stradali e cioè delle aree a parcheggio di superficie, delle aree a verde e delle aree pedonali. Piano Particolareggiato e progetto di massima saranno stesi in accordo con l'Amministrazione comunale e tenendo conto delle indicazioni che la stessa Amministrazione vorrà dare. In altri termini l'Amministrazione comunale non è obbligata a realizzare nella sua interezza il progetto di idee prescelto e conserva il diritto di inserire, nelle condizioni che regoleranno l'incarico di progettazione, tutti gli elementi che riterrà utili per la stesura del Piano Particolareggiato.[...]







**IL PRESENTE**



## L'area di studio: il quartiere Isola

L'Isola è un quartiere situato nel quadrante Nord di Milano, a breve distanza della cinta dei Bastioni che, nella prima metà dell'Ottocento, ancora racchiudeva la città. Le testimonianze storiche descrivono l'Isola come un quartiere turbolento, rifugio della mala milanese, ricco di trattorie, case di ringhiera e opifici. Questa condizione si è protratta nel tempo nonostante i molti cambiamenti circostanti.

Tuttavia negli anni '90 l'Isola resta un quartiere popolare che mostra segni di degrado edilizio e sociale in alcune sue parti. Grazie anche alla segregazione spaziale, esso ha conservato una forte identità e coesione interna che si manifesta nel radicamento dei residenti.

Nel 2001 lo sblocco dell'annoso progetto Garibaldi-Repubblica ha incrementato la visibilità del quartiere Isola sui mezzi di informazione. Negli stessi anni la compiuta riqualificazione di corso Como ha orientato la domanda residenziale eccedente verso il più economico quartiere Isola, al di là della ferrovia. Per la concomitanza di questi due fattori si è registrato nel quartiere il tasso di crescita dei valori immobiliari più alto di tutta la città.

La zona segue una traiettoria evolutiva che risente ancora del passato recente. In essa convivono popolazioni a basso reddito con nuove popolazioni emergenti,

espressione del cambiamento della base economica urbana. Ancora oggi si osserva una stratificazione sociale significativa. L'alto numero di famiglie che vivono in alloggi di proprietà ha impedito forme radicali di espulsione, mentre l'aumento dei valori immobiliari favorisce forme di abbandono volontario del quartiere da parte di chi ha acquistato l'alloggio in anni favorevoli e coglie adesso l'opportunità di vendere per migliorare la propria condizione abitativa. Nel caso dell'Isola, anziché di espulsione, è più corretto parlare di effetti di esclusione sociale, nel senso che l'impennata dei valori immobiliari seleziona le famiglie in entrata molto più di quanto ciò avvenisse negli anni dal 1997 al 2001. A lungo andare questa selezione operata dal mercato produce l'impoverimento del mix sociale e accentua la Gentrification. Molto dipende, tuttavia, dalla durata residua del boom immobiliare milanese, che mostra segni di rallentamento collegati al rialzo dei tassi d'interesse. L'Isola ha mostrato, in altre epoche, capacità insospettite di resistenza al cambiamento.

# Approfondimento sociologico





## Analisi delle interviste

Il ricorso alle interviste nasce dall'esigenza di confermare l'impressione che nel quartiere Isola sia in atto un processo di Gentrification ovvero l'acquisto di beni immobili da parte di una fascia di popolazione benestante in una comunità meno ricca e determinare le caratteristiche e l'intensità del processo in atto.

Sono state intervistate telefonicamente 200 famiglie residenti nel quartiere da meno di dieci anni. Le domande poste mirano a distinguere il profilo dei "nuovi arrivati" da quello degli altri residenti.

Le preferenze mostrate nei confronti delle diverse soluzioni abitative, il background residenziale e soprattutto i giudizi espressi sul quartiere consentono, mediante opportuni incroci, di determinare i profili tipici.

## Caratteristiche socio-professionali

In generale si riscontra una netta differenza tra il campione degli abitanti insediati nell'area da dieci a cinque anni fa e quelli insediati nel quinquennio più recente. Nella categoria insediata precedentemente, alla tipologia prevalente composta da famiglie con figli (37%) si affiancano quasi a pari livello le persone sole (29%), anche anziane, e, in misura minore ma significativa, convivenze non di coppia (11,8%). Dal punto di vista socio-professionale prevalgono

categorie intermedie e basse nonché pensionati e casalinghe.

Nel gruppo insediato nel quinquennio 2002-2007 la tipologia familiare "coppie con figli" subisce un forte incremento (57%) decisamente superiore alla media cittadina (25%), single scendono percentualmente (23%) e le convivenze sono assenti.

I nuovi arrivati presentano le professionalità più elevate (dirigenti, professionisti). Del tutto assenti i pensionati. Il livello di istruzione conferma la disparità: la percentuale di diplomati e laureati nel primo gruppo è del 64% nel secondo sale al 90%. Un confronto sulla struttura per età nell'Isola rispetto a Milano nel suo complesso rivela la maggior presenza delle classi d'età dai 35 ai 65 anni nel quartiere (54% rispetto al 39% di Milano) e la minor presenza di persone anziane. Dato che sembra confermare l'elevato turnover demografico degli anni recenti che ha insediato popolazione in età lavorativa.

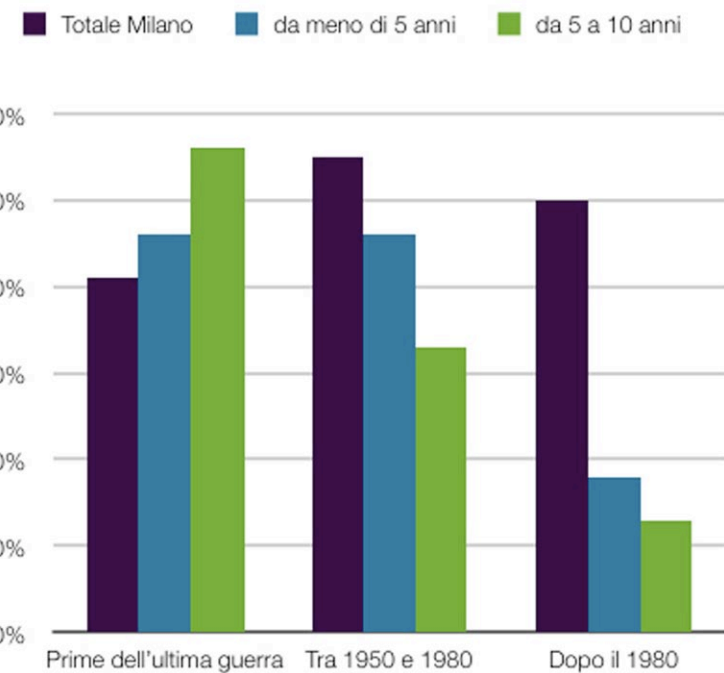
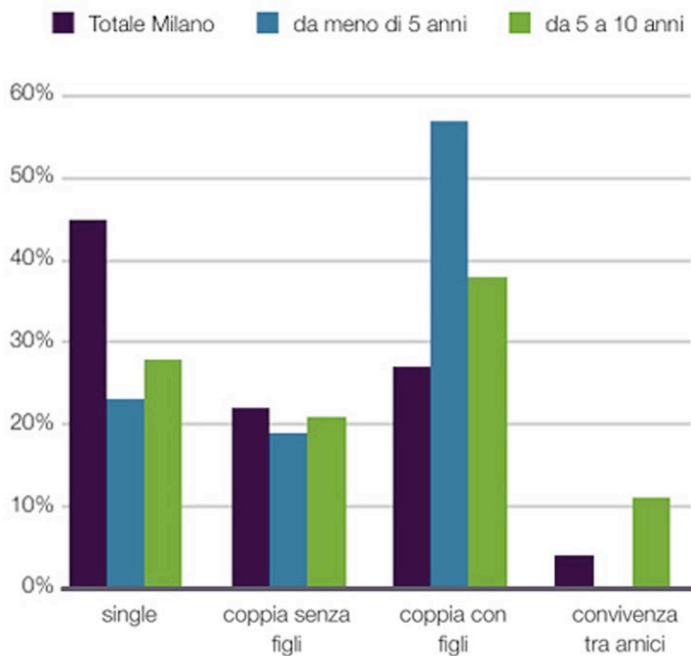
## Le caratteristiche dell'alloggio e dell'edificio

Va osservato anzitutto che il patrimonio edilizio del quartiere si connota per una elevata percentuale di edifici d'epoca, superiore a quella media di Milano. Un patrimonio che richiede o ha richiesto in passato lavori di manutenzione o ristrutturazione.

Ancora notevoli le differenze sulle caratteristiche dell'alloggio e dell'edificio nei due gruppi distinti

*50. La composizione familiare degli intervistati nel quartiere Isola per epoca d'arrivo confrontata con quella degli immigrati a Milano negli ultimi 10 anni.*

*51. Alloggi degli intervistati per periodo di insediamento ed epoca di costruzione nel confronto con gli alloggi per epoca di costruzione di Milano.*



per periodo di insediamento. Gli arrivati da cinque a dieci anni vivono in alloggi di dimensione e qualità discreta (in media 75 mq), di cui solo il 37% è stato ristrutturato. Gli edifici relativi a questo gruppo, per oltre metà anteriori al 1939, solo nel 57% dei casi sono stati ristrutturati nelle parti comuni. Il gruppo più recente invece abita in alloggi di dimensione maggiore (media 85 mq), ristrutturati in quota maggiore (66,7%). Gli edifici sono più recenti o, se d'epoca, ristrutturati in percentuale maggiore (71%).

## Mobilità casa-lavoro

In grande parte gli intervistati lavorano in altri quartieri cittadini. Tra coloro che svolgono professioni di tipo manuale è doppia la percentuale di chi lavora nel quartiere (29,7%) rispetto a chi svolge professioni di tipo intellettuale (15,3%). Ancora sussistono differenze su questo punto tra gli abitanti insediati di recente e gli altri. I primi lavorano per un terzo in provincia e per un terzo in altri quartieri di Milano e solo per il 10% nello stesso quartiere; gli insediamenti nel quinquennio precedente lavorano in quota maggiore nel quartiere Isola e in proporzione nettamente minore fuori dal comune capoluogo.

## Il giudizio su quartiere e alloggio

Giudicando il quartiere nel suo stato attuale rispetto all'epoca del proprio arrivo, il 43,1% degli intervistati ritiene che esso sia peggiorato, il 34,5% ritiene che sia migliorato e il 18,8% giudica invariate le condizioni generali. Le risposte relative ai fattori specifici si differenziano considerando le categorie familiari. La massima sensibilità all'inquinamento si riscontra tra le coppie con figli (8,34 in media su una scala decimale). La mancanza di parcheggi è più sentita dai single (8,04) così come la scarsa pulizia degli spazi pubblici lo è delle coppie senza figli (7,95).

Le opportunità del trasporto pubblico sono molto apprezzate dalle coppie con figli (8,49). I singles apprezzano il quartiere per la rete commerciale (7,83), per la qualità degli edifici (6,96) e per le occasioni di intrattenimento e svago (6,96).

L'aumento di immigrazione e criminalità, non di rado associati nelle risposte, preoccupa le donne (rispettivamente 27,9% e 26,5%) più degli uomini.

Al momento di cambiare casa il 75% degli intervistati dichiara di aver ristretto la ricerca al solo quartiere Isola. Questo dato sale all'82,5% tra le coppie senza figli e raggiunge l'87,3% per chi già era residente nel quartiere, tocca il 96% tra chi ha soltanto la licenza elementare (contro il

63,5% dei laureati). Tra i vantaggi che presenta l'alloggio attuale, gli intervistati apprezzano che sia situato in un quartiere ben servito (7,85) e la vicinanza al centro della città (7,58). Due fattori di tipo posizionale occupano dunque la testa della classifica. Seguono la dimensione adeguata (7,47) e la buona qualità edilizia (7,23), quasi alla pari con la prossimità al luogo di lavoro/studio (7,22).

## Il parere degli agenti immobiliari

A supporto dell'indagine telefonica abbiamo intervistato cinque agenti immobiliari attivi nel quartiere Isola.

Gli alloggi scambiati sono in prevalenza bilocali con valori compresi tra 200 mila e 250 mila euro. Si tratta del taglio più diffuso del quartiere.

Chi acquista lo fa in genere per uso familiare. L'investimento è limitato anche dalla carenza di alloggi grandi.

Gli acquirenti hanno provenienze differenziate, spesso si tratta di famiglie già insediate nel quartiere. La cittadinanza è quasi sempre italiana. L'età media è compresa tra 30 e 45 anni. Il livello di istruzione è elevato, così come il reddito. Più di un agente ha segnalato acquisti da parte di gente dello spettacolo. Tra le tipologie familiari spiccano i single e le giovani coppie.

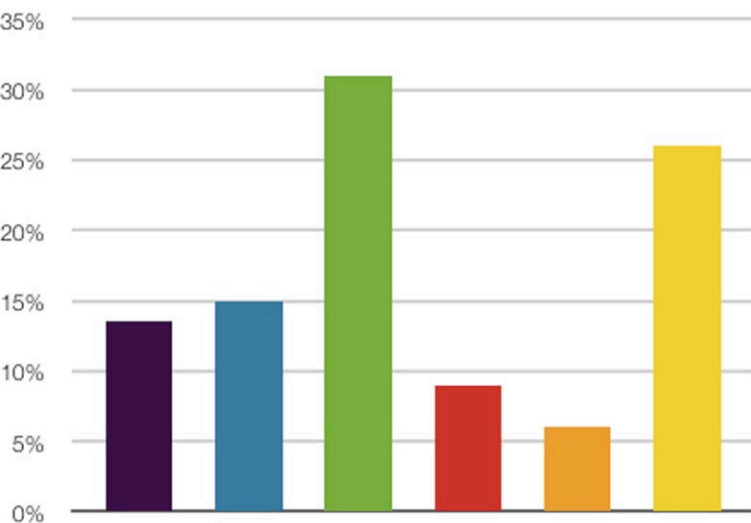
Il gruppo dei venditori è più articolato. Esso comprende famiglie che

*52. Precedente domicilio degli immigrati nel quartiere Isola negli ultimi 10 anni.*

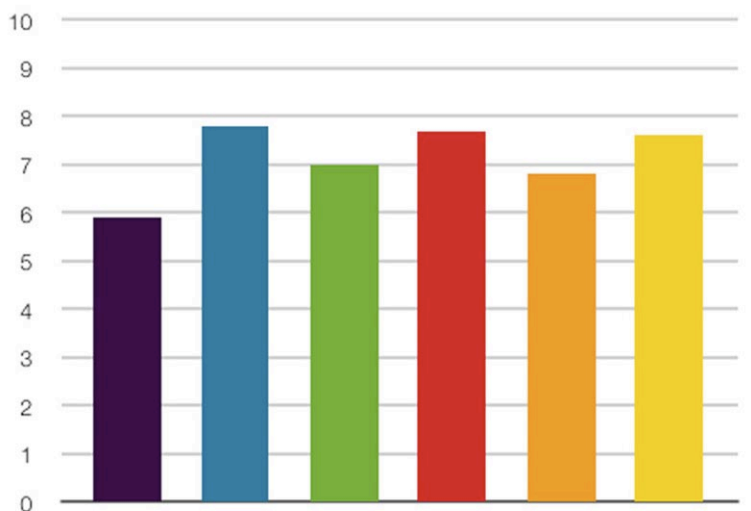
*53. Precedente domicilio degli immigrati nel quartiere Isola negli ultimi 10 anni.*



■ nello stesso edificio dove abito    ■ in questo stesso quartiere  
■ in un altro quartiere cittadino    ■ in un altro Comune della provincia  
■ in un altro Comune della regione    ■ non lavoro e non studio



■ Rumore    ■ Inquinamento dell'aria  
■ Traffico    ■ Mancanza di parcheggi  
■ Insicurezza e microcriminalità    ■ Sporczia



hanno necessità di maggiore spazio, persone che hanno subito lutti o separazioni, persone che hanno comprato un alloggio quando i prezzi erano bassi, anziani che si trasferiscono fuori città. L'età media dei venditori supera i 50 anni. Tra i fattori che rendono il quartiere attraente vengono citati: la prossimità a corso Como e al progetto Garibaldi-Repubblica; la garanzia del capitale investito grazie alla forte rivalutazione della zona; l'accessibilità offerta dai mezzi di trasporto pubblici e la diffusa opinione che l'Isola sia un quartiere alla moda, nel quale si vive bene.

Ancora sei anni fa la reputazione del quartiere era differente, la sua notorietà molto minore presso l'opinione pubblica. Il mercato residenziale si è animato intorno al 2001, dopo la campagna di stampa sugli sviluppi del progetto Garibaldi-Repubblica, da allora il tasso di crescita dei valori è stato il più elevato a livello cittadino. Il mercato degli immobili commerciali è meno pregiato di quello residenziale.

## Conclusioni

La sintesi che ricaviamo dall'esame delle interviste traccia il profilo di una "Gentrification morbida", che non mette in crisi la tradizionale mixité del quartiere Isola e che consente opportunità di alloggio a gruppi sociali differenziati per reddito, età, livello di istruzione e provenienza. Questo profilo differisce dalle descrizioni tipiche della

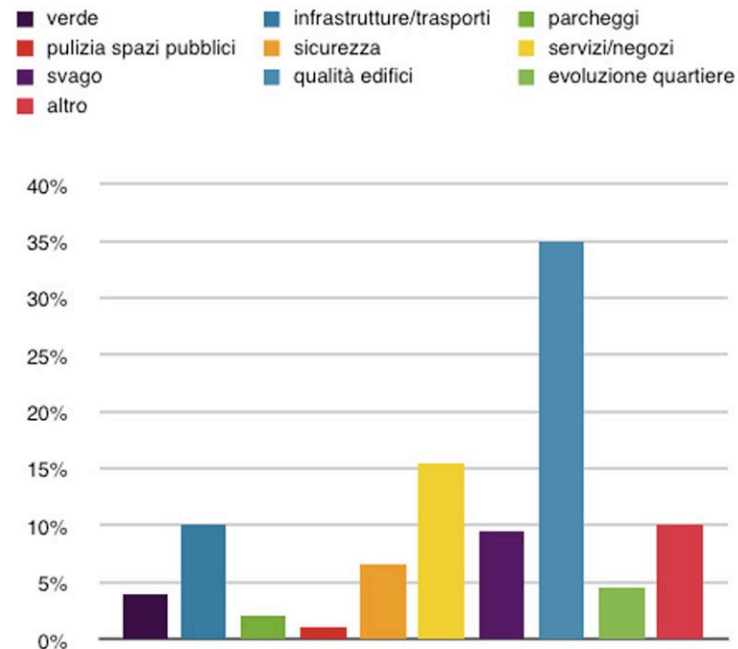
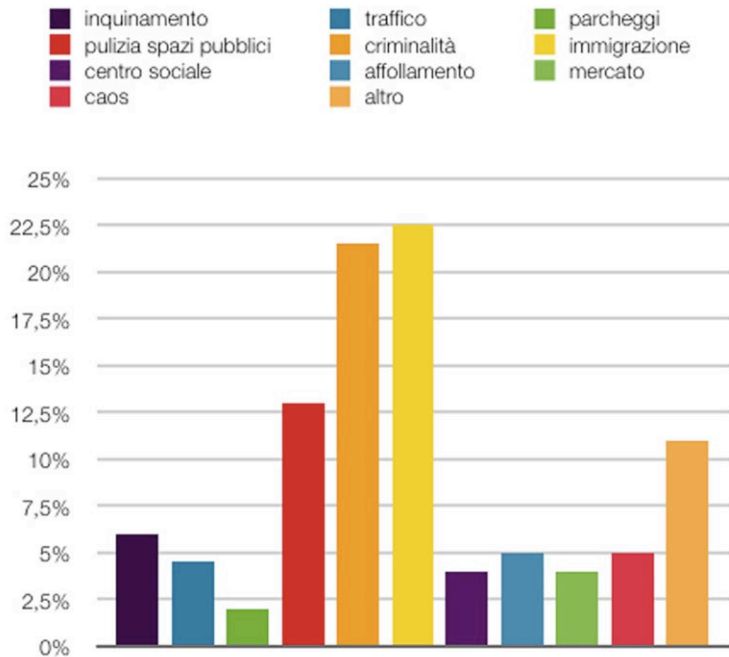
gentrification anglosassone, che pongono al centro l'espulsione dei soggetti più deboli. La varietà sociale del quartiere è ridotta semmai da effetti di esclusione, in quanto la dinamica attuale del mercato immobiliare seleziona le famiglie in ingresso.

Vi sono fattori di impianto urbano che condizionano, a nostro parere, il carattere "morbido" della gentrification. Tra questi fattori il primo è la segregazione spaziale del quartiere, che contribuisce per altri versi alla sua riconoscibilità e quindi rinforza il senso di appartenenza.

La prossimità al centro risulta attenuata dalla barriera, anche psicologica, costituita dal sedime ferroviario. In secondo luogo, la ridotta dimensione media degli alloggi non si presta alle esigenze degli acquirenti più maturi, che dispongono del potere d'acquisto più elevato.

Il terzo fattore è la quota di edilizia residenziale pubblica, che superava nel 2001 il 20% dello stock nel settore est di via Borsieri.

Si tratta di un patrimonio realizzato in epoche diverse, solo in parte alienato e poco concentrato, che opera come fattore di varietà sociale. Infine ha rilievo l'assenza della grande distribuzione commerciale, anche per carenza di spazi idonei. Ciò contribuisce a salvaguardare, almeno in parte, una rete commerciale di vicinato gestita da persone che risiedono nel quartiere da più generazioni.



*54 - 55. Fattori di disagio e di pregio del quartiere.*



Il gruppo Esterni, che da quindici anni lavora per gli spazi pubblici, ha svolto, nel giugno scorso, un workshop nel quartiere Isola. Questa iniziativa fa parte del progetto “laboratorio creativo sullo spazio pubblico” (\*Il laboratorio creativo sullo spazio pubblico mira a trovare soluzioni a problemi specifici legati allo spazio pubblico attraverso modalità di progettazione sperimentali che hanno come principale valore la tutela della creatività. E’ concentrato su tre ambiti di ricerca individuati all’interno del macrocontesto urbano milanese:

-cantieri urbani: si elabora un modello di intervento applicabile a tutti i cantieri (di natura pubblico o privata) finalizzato a generare vantaggi o attenuare gli svantaggi per quanti vivono e lavorano intorno alle aree dei lavori;

-aree e strutture dismesse: si lavora alla progettazione di attività e funzioni che tali luoghi possono assolvere;

-sistemi e spazi di ospitalità e accoglienza: si cerca di creare un modello sperimentale e innovativo di accoglienza low cost.) che ha l’obiettivo di sostenere la creatività nel campo del design e degli interventi nello spazio pubblico, attraverso la reinterpretazione e la riqualificazione dei luoghi urbani come strade, piazze, aree dismesse, cantieri o vuoti urbani.

Dal 14 al 18 giugno 2010, infatti, si è svolta una settimana di indagini per studiare il quartiere Isola e conoscerne gli abitanti.

Un gruppo di studenti, insieme allo staff di esterni, hanno intervistato commercianti, abitanti, associazioni, avventori dell’Isola, invitandoli a partecipare ad un esperimento collettivo di comunicazione di quartiere e a una cena aperta a tutti, in Piazza Minniti.

Interviste agli Isolani

Per meglio comprendere cosa pensano gli isolani sul proprio quartiere, abbiamo selezionato parti di queste interviste suddividendole in tematiche significative ai fini della nostra ricerca.

## Identità

“Nel quartiere c’è molto cielo ed è il motivo per cui abito qui, e ce ne sarà sempre anche se certo il paesaggio cambierà” (Daniela, artista di origini napoletane, vive all’Isola da 6 anni)

“Qui c’è gente di tutti i tipi, di tutte le classi sociali. Provo un forte senso di appartenenza.” (Debbie, americana, all’Isola da 18 anni)

“Il quartiere è notevolmente peggiorato. prima era una comunità quasi da paese perché c’erano le piccole osterie dove gli abitanti andavano a giocare a carte, a bere il bicchiere di vino dopo il lavoro, c’erano attività artigianali, piccoli negozi e si viveva proprio in un’Isola.” (Afra)

“Il quartiere era vivacissimo, in piazza Minniti si tenevano proiezioni [...] oggi sembra tutto lontano

56. *Cena in piazzale Minniti.*

# Il contributo di Esterni



nella memoria antiluviana. [...] Gli apprendisti del nostro negozio di artigianato erano tutti del quartiere e venivano formati dalle aziende locali. Oggi (Isola) ha perso molto smalto e molto incanto, è diventata una zona commerciale [...], non c'è più l'idea del quartiere autonomo. [...] Verde non ce n'è più, momenti di aggregazione non ce ne sono [...], aumenti dei prezzi degli immobili [...] come fanno i giovani ad acquistare un appartamento qui all'Isola? Diventerà la Città della Moda, non lo so, ma quel tempo felice e bello non torna più. All'Isola prima c'erano dei prezzi che permettevano alla gente, anche meno abbiente, di acquistare o affittare. [...] E' diventato un quartiere elitario, che poi di elitario che cos'ha? Proprio niente.” (Afra)

“L'Isola è in trasformazione e quindi è indefinita, ci sono stati degli episodi che hanno portato a delle spaccature profonde all'interno che hanno portato a divisioni tra le associazioni.

Lei con la sua Associazione ha deciso di togliersi da queste dinamiche e sporadicamente e in maniera precisa e specifica collabora con le altre realtà. L'identità è una questione storica dell'Isola. Lei non si sente Isolana.” (Giulia\_Micamera)

“In Isola si è ancora molto legati alla zone, al territorio, è forse l'unico caso a Milano. Esiste un'anima isolana, anche nei nuovi arrivati che si integrano subito nella rete

locale.” (Tonino\_Nord-Est Café, il locale aperto dal 1993 ma lui lo ha in gestione da quest'anno)

“Sono nato in via Arese, 9 a pochi passi da Piazzale Segrino. Ho ricordi di infanzia. Era un quartiere a tratti verde, con zone che non esistono più, a tratti molto grigio, perché i palazzi non erano stati restaurati. Il quartiere non venivano tanto considerato dei poteri forti e veniva abbandonato a se stesso. Anche il mercato del sabato e del martedì è la dimensione del quartiere. Questi sono i ricordi che ritrovo e vivo, per il resto il quartiere è cambiato in modo molto forte; prima c'erano tante botteghe e tanti negozi, era un quartiere villaggio dove non venivano persone da fuori. Oggi vivo e lavoro qui. Le vie e le arterie principali di un tempo continuano ad esserlo, soprattutto via Borsieri, ma sono cambiate le dimensioni degli spazi. Ora ci sono ristoranti, locali di tendenza, qualche negozio un pò stiloso, ancora qualche artigiano, qualche ferramenta, due mercerie... Oggi non ci sono più spazi verdi e le famiglie, i bimbi, gli anziani non sanno dove passeggiare, perciò le persone decidono di andare altrove, soprattutto uscendo dalla città e da Milano.” (Xabier)

## Vita di Quartiere

“La mixité culturale ed economica è aumentata e sono aumentati i

*57. La cena coi piatti degli abitanti.*

*58. Proiezione in piazza Minniti.*





benestanti il che può essere un valore aggiunto perché per il loro target ha aumentato i potenziali clienti, ma dall'altra parte ha fatto sì che i prezzi degli affitti crescessero esponenzialmente. " (Giulia)

"A volte non esco dall'Isola per settimane!" (Sara, O'Artoteca, dal 2000 all'Isola)

"Il mix sociale si vede, anche nel mio cortile. Io poi sono nata in Brasile e là la società è estremamente divisa in base al ceto sociale. Purtroppo questa mixité si sta perdendo, il quartiere sta diventando sempre più chic. " (Giulia, architetto, cresciuta in Brasile, da 7 anni a Isola)



"I nuovi arrivi spaventano ma bisogna aspettare, l'incontro rende tutto più vitale! Qui nell'Isola ho conosciuto i miei vicini, in America non mi era mai successo!" (Debbie, americana, all'Isola da 18 anni)

"C'è molto mix e l'ho percepito subito! Vedo persone diverse che hanno abitudini diverse e vivono anche spazi diversi. Purtroppo le cose stanno cambiando, stanno nascendo posti esclusivi e gli anziani, la memoria del quartiere, se ne stanno andando a causa degli affitti troppo alti." (Sara O'Artoteca, dal 2000 all'Isola)

"La strada è protetta, poco trafficata, mi sento sicura anche quando giro in bici coi bambini.

Le strade dell'Isola sono vive, un luogo di incontro. Spesso anche i commercianti utilizzano il marciapiede per esporre la merce.” (Giulia, architetto, cresciuta in Brasile, da 7 anni all'Isola)

“Lo spazio pubblico ora è la strada e le case private. Lo spazio verde di via Confalonieri non era un grande ma era importantissimo e se ne sente la mancanza!” (Debbie)

“Il patronato alla sera aveva il cinema e il teatro, era libero per le famiglie. [...] Di giorno era un luogo di ritrovo, c'erano le sale, anche per gli adulti, soprattutto uomini. Isola è un paese nella città di Milano. Al cinema c'erano le file, magari la fila 10 era tutta una famiglia, ognuno aveva il suo posto, in modo che se mancavano, si vedeva subito. Per il quartiere era importantissimo questo Patronato, era l'anima. Don Eugenio era un punto fermo, si dava da fare per tutti. Non c'era niente, non c'erano parchi, i bambini, giocavano per strada e andavano in giro in bici e sui pattini fino a viale Zara. Fra Piazza Archinto e Dal Verme c'era il cinema Iris. in via Garigliano c'era il cinema Zara e in via Farini il Vox.” (Agnese e Maria)

## Relazioni

“Le relazioni positive all'Isola sono legate alla “chiacchiera”, quelle che si fanno col macellaio, il panettiere, le persone che si incontrano per strada. Il mescolamento



non è però reale, è legato piuttosto al fare.” (Daniela)

“Il quartiere ha una dimensione lenta, Bruno il barbiere, Malvasi... per comprare qualcosa ci si mette minimo mezz'ora: questa dimensione della “chiacchiera” facilita i rapporti di conoscenza.” (Giulia)

“Io lascio le chiavi al bar di fianco! (Daniela)

“La maggior parte delle amicizie le ho fatte all'Isola, tramite mio figlio e mio marito.” (Debbie)

“Io non ho trovato molta accoglienza quando sono arrivata, ho avvertito piuttosto ostilità nei confronti dello straniero. Io non farò così con i nuovi arrivati!” (Daniela)

“Ha scelto il locale un pò perché si è presentata l'occasione (il precedente gestore era rimasto da solo) e un pò perché crede nelle potenzialità del quartiere. Conosceva già molto bene Isola, la frequentava già 30 anni fa...Isola sarà il nuovo nucleo della movida milanese, insieme a Garibaldi. Ha grandi aspettative legate alla trasformazione. Isola diventerà un centro turistico.” (Tonino\_Nord-Est Cafè)

“Nel quartiere si fa ancora fatica ad aprirsi, “l'Isola è ancora un'Isola!”.” (Tonino\_Nord-Est Cafè)

“Pergola Tribe ha trasformato questa via in un crocevia di culture,

facce diverse ... C'è uno strano ostello, che noi chiamavamo Postello, dove per 10 euro a notte avevi uno spazio in cui dormire pulito e curato e una caffetteria dove fare colazione e dove con un computer col wireless collegarti col mondo. Nel cortile interno hanno girato generazioni [...] Negli anni in cui abbiamo smesso di fare attività reale, il quartiere è degenerato. [...] Solo noi facevamo fronte a queste situazioni di strada, spesso nemmeno la polizia si interessava. La situazione era più vivace e la gente era più sicura nella via quando c'era la Pergola. Molti di noi sono rimasti nel quartiere.” (Cristina)

“Avevamo in via Garigliano un cinema, un cinema di terzo ordine. Ad un certo punto è diventata discoteca. A mezzanotte arrivavano tutti con le macchine e le radio a tutto volume, c'erano scambi sotto le piante; abbiamo reclamato e ci hanno detto “è di tizio”, che era un pezzo grosso del partito socialista e non si poteva toccare. Nel '85 c'è stata la grande nevicata ed è crollato il tetto per fortuna! [...] Il cinema Zara non dava fastidio a nessuno! Non si sa perché è diventata discoteca.” (Giuliana)

“Io abitavo in una piccola casa di ringhiera, sono andato via nel 2008. La casa era su due piani, eravamo tutti giovani e siamo diventati amici. Le case erano sempre aperte, c'era un senso di comunità. La sera mangiavi



da una parte, chi arrivava prima preparava. Sul Ballatoio c'era uno slargo e si facevano gli aperitivi. La vita di comunità è sicuramente facilitata dalla tipologia architettonica, nei condomini hai meno possibilità di contatti.” (Stefano)

## Mobilità

“Ora uso più la metropolitana rispetto a prima perché alcuni tram sono stati eliminati, il fatto di aver tolto l'11 e il 30 ha rappresentato un grave perdita per il quartiere (Debbie)

“I mezzi pubblici funzionano bene in generale ma tutto è relativo; sarà che io vengo da Napoli dove la situazione è peggiore!” (Daniela)

“Sono più che altro i clienti che lamentano la scarsità dei parcheggi e le fa un pò paura il progetto dei grandi parcheggi che realizzeranno perché non si risolverà il problema ma attirerà altro traffico.” (Giulia\_Micamera)

“Non sono molto soddisfatti della rete di mezzi in termini di servizio sono poco comunicate le linee e le stazioni non sono molto visibili.” (Gianluca\_Equilibrio Urbano)

“All'Isola c'è tutto: metro, tram, autobus, passante, treno. E' il quartiere più servito d'Europa!” (Architetto israeliano, all'Isola dal 1994)

## Servizi

“Il verde non c'è ma se vogliamo dal punto di vista è un bene e un vantaggio, se ci fosse un parco davanti al suo centro non so se sarebbe così frequentato...” (Alessandro\_Miele)

“Manca la possibilità di sostare nel quartiere, di stazionare, di stare...” (Federico\_Equilibrio Urbano, dal 1996 all'isola)

“Mancano i servizi alla prima infanzia, gli spazi verdi sono pochissimi, il commercio è bello e vario, le scuole sono vicine. Mancano gli spazi sociali, che prima c'erano, ma alcuni posti non propriamente pubblici come il bar o il Frida riescono a sopperire a questa mancanza. La strada è diventata l'unico spazio pubblico da quando hanno tolto i giardini di via Confalonieri!” (Giulia)

“Darei 6 al quartiere. Non c'è verde, ci sono troppi ristoranti, non c'è il cinema e c'è solo una piccola libreria. Ci sono comunque posti che amo frequentare, il Nord Est, che è un'istituzione anche se è peggiorato, il bar con l'insegna Jecko, via Garigliano e la vineria delle due ragazze.” (Daniela)

“L'offerta culturale è discreta ma manca una rete fra le persone, che faccia proposte e fa delle scelte in modo democratico e allargato. Sono stati fatti dei tentativi ma alla

60. *Girano Voci all'Isola.*  
61. *Workshop Esterni, lascia un pensiero o un disegno.*



fine tutto si sgretola e si creano fazioni; alla fine prevale sempre la componente privata!” (Sara)

## Cantiere e trasformazioni

“La trasformazione non ci può spaventare! Non ho mai vissuto trasformazioni così grandi come quella che sta avvenendo qui, a Napoli non sono mai state realizzate. Sono curiosa! E’ vero però che una speculazione e che non si è pensato alle persone!” (Daniela)

“Le persone ricche già vivevano il quartiere e utilizzano servizi esclusivi. In 4 anni il quartiere è cambiato molto!” (Sara)

“Si deve partire dagli abitanti per opporre resistenza! Ci si deve aprire, si devono aprire le case. Siamo capaci di immaginarci una diversa dimensione della socialità? Gli abitanti e i privati dovrebbero fare qualcosa in prima persona, anche piccole cose. L’arte e la creatività possono dare delle risposte! Purtroppo gli italiani sono rinunciatari e non ci provano! L’Isola non è il quartiere del design ma dell’esperienza! Gli abitanti che hanno scelto l’Isola dovrebbero salvaguardarne l’identità, sarebbe una bella prova!” (Daniela)



“Ci guadagnano tutti. La zona Garibaldi era una palude, è positiva la trasformazione. Non ha i grattacieli sotto casa quindi non se ne preoccupa molto. L’importante è che i grattacieli siano belli

esteticamente. Non pensa che ci saranno grandi problemi per i nuovi flussi previsti. [...] le trasformazioni servono per non rendere tutto omogeneo. La trasformazione in piano sembra interessante. Boeri piace, la piazza rialzata no. Le battaglie contro i progetti servono solo a rallentare i lavori. Non ha interesse ed essere informato sull'andamento del cantiere. Nessuna trasformazione è democratica, da sempre una persona centrale decide. L'edificio della casa della memoria piace, è un edificio interessante ma non interessa particolarmente quello che ci metteranno dentro.” (Giuseppe\_Studio Archa)

“I benefici saranno tangibili; si aspetta più pubblico grazie alla maggiore accessibilità (metro 5) e alla mobilità, dunque un incremento nel suo lavoro. Il cantiere, durante l'esecuzione dei lavori, è solo un disagio, una zavorra, non ha mai pensato che possa essere un'opportunità. Vorrebbe avere più informazioni. Riceve notizie sullo stato dei lavori tramite i quotidiani e dalle chiacchiere degli operai dei cantieri che frequentano il bar.” (Tonino\_Nord-Est Cafè)

“Il giardino di via Confalonieri era un posto piacevole, era la piazza dell'Isola. [...] Il bosco in verticale, mi fa morir dal ridere, ma se io voglio andare sotto a una pianta, cosa faccio? Suono alla signora del settimo piano? E sotto non si sa cosa ci sarà. Ci hanno tolto 9

alberi, fra cui un olmo centenario, in piazza Lagosta per fare la metropolitana. Hanno tolto 160 alberi ai giardini di De Castilla, poi 200 alberi al vivaio di via Pola.”(Giuliana)

“Nel quartiere abito da 40 anni, ho visto tutte le trasformazioni, quelle positive e negative. Con questa speculazione, il quartiere non sarà più quello di una volta, anche per quanto riguarda le attività artigianali che stanno svenendo. Non torneranno più. Con queste abitazioni di lusso, i piani bassi degli edifici saranno boutique e faranno chiudere molte attività del quartiere.” (Renato)

62. Gruppo di abitanti del quartiere.  
63. Suonatori di Capoeira.





## Interviste alle Associazioni

### VIAFARINI

Viafarini, è una organizzazione non profit per la promozione dell'arte contemporanea attiva dal 1991, è struttura intermedia tra la galleria e il museo, infatti, il suo spazio espositivo è aperto alla sperimentazione, offre servizi di documentazione sulle arti visive e organizza un residence per artisti e curatori. La scommessa della sua fondatrice di scegliere come sede il quartiere Isola, testimonia il fatto che già vent'anni fa questa zona allora periferica, aveva in sé del potenziale che oggi è chiaramente espresso.

In questo modo gli artisti si trovano ad operare in un contesto originale e multiculturale che risulta un'ottima fonte di stimoli.

L'associazione organizza eventi come laboratori didattici per le scuole di Milano e del suo hinterland, ma anche più strettamente legati ad Isola come laboratori itineranti nel quartiere e visite guidate animate per i più piccoli.

Un aneddoto:

"La prima cosa che vidi quando aprii la porta dello spazio dove poi sarebbe nato Viafarini, un ex-laboratorio in una splendida corte vecchia Milano, fu la riproduzione di un quadro di Manet appeso alla parete, tutto impolverato, lasciato lì chissà da chi. Lo considerai un segno del destino. Ora gli artisti operano anche con altri mezzi,

e per segnare questo passaggio verso il mondo e i suoi territori, voglio ricordare la performance di Matteo Rubbi, che per tutta la durata della mostra a cui partecipava, che si teneva nei nostri spazi in via Farini 35, è stato in piedi sul tetto dell'edificio di fronte alla galleria. Riporto qui le parole dell'artista: "Il tetto è un luogo socialmente desertico della città, un confine verticale, prevalentemente interdetto, aperto solo a pochi addetti ai lavori. Una persona che staziona sul tetto senza una ragione precisa costituisce una sorta di buco, una addizione o sottrazione minima alla città."

### aMAZE cultural lab

aMAZElab è un laboratorio culturale non-profit, che si occupa della diffusione e dell'approfondimento della cultura contemporanea. Fondato nel 2000, nel quartiere Isola, da Claudia Zanfi e Gianmaria Conti insieme a un gruppo di studiosi e di artisti, aMAZElab opera come un network di produzione creativa, di riflessione e di scambio culturale, che si istituisce nell'ambito di aree interdisciplinari. aMAZElab sviluppa un'attitudine di intervento nel sociale e nelle maglie più nascoste delle politiche pubbliche, del nomadismo, degli attuali insediamenti precari e temporanei. aMAZElab è impegnata in ricerche sui territori, le comunità locali, le micro-geografie, le culture emergenti. Tra le principali attività e produzioni: progetti editoriali,

64. Viafarini.

65. aMAZE cultural lab., workshop bambini.





magazine e pubblicazioni; esposizioni d'arte contemporanea e di fotografia; rassegne di film e video proiezioni; conferenze, seminari, simposi; tour e interventi urbani; meeting internazionali.

Il Quartiere Isola è stato scelto come sede per le già numerose realtà creative esistenti in zona. Inoltre, aMAZElab, sin dalle origini, aveva come mission il progetto "Green Island" da sviluppare in quartiere a fianco degli storici laboratori di fabbri, falegnami e liutai. Green Island è un progetto collettivo, nato per il quartiere ISOLA e con il quartiere, senza creare fratture e tensioni come altre realtà.

Il quartiere Isola è fortemente caratterizzato da una creatività "pulviscolare e diffusa", che si è andata ad aggiungere agli studi di artisti, architetti e designer, che da tempo hanno eletto come proprio quartiere questa area della città. Tutte le realtà, culturali e commerciali, della zona lavorano e partecipano insieme all'opera di bonifica urbana e aMAZElab si è fatta portavoce della necessità di riqualificazione di una via in particolare: Via Pepe. Così, a poco a poco, la strada è stata ripulita: meno accumuli di spazzatura a giacere per settimane; maggiore illuminazione; parcheggi "a pettine". Anche le Ferrovie hanno dato il loro piccolo contributo, adeguando un polveroso parcheggio abusivo a prato verde.

Il Quartiere Isola, forte anche del suo nome, appare un'Isola felice.



E' tra i pochi quartieri milanesi a essere rimasto tale: le vecchie botteghe e drogherie non hanno lasciato spazio a centri commerciali, gli abitanti si conoscono e convivono nel rispetto, la creatività artigianale e individuale non è stata schiacciata dal franchising e dal monomarca.

Al momento cantieri vari rendono difficile viabilità e polverosa l'aria. Mancano inoltre un'area verde significativa, una zona cani pulita e accessibile, piste ciclabili.

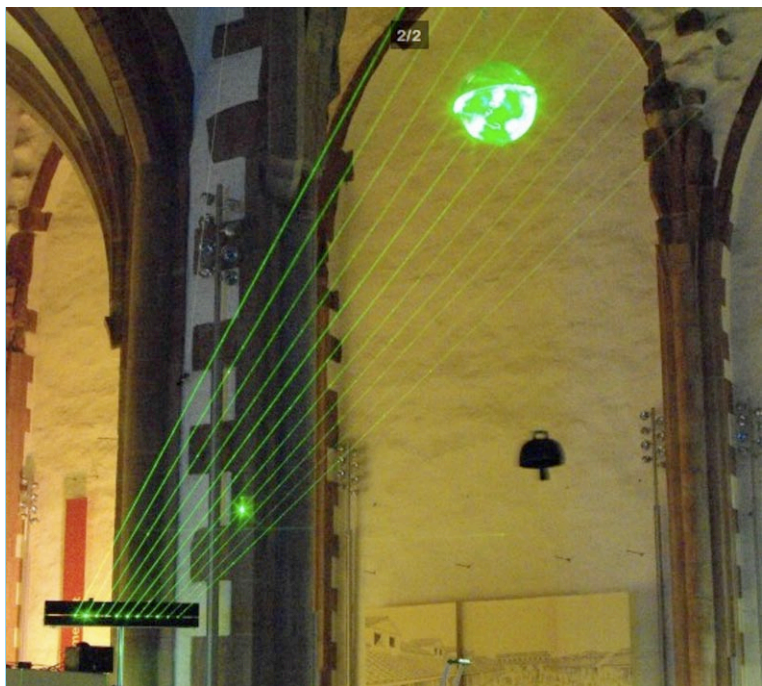
Per il Quartiere Isola è fondamentale il dialogo e la connessione tra tutte le varie e differenti realtà esistenti e non far perdere la sua natura nel tempo.

## Artandgallery

Artandgallery è una galleria d'arte, dove le diverse espressioni artistiche si contaminano, e che attraverso la programmazione di mostre vengono portati avanti in progetti sempre diversificati.

La scoperta dello spazio a Isola è stata del tutto casuale da parte di Gigi Rigamonti (attuale proprietario) che cercava però uno spazio da riconvertire in galleria d'arte, luogo di incontro per scambi di pensieri, parole ed energie. Nel quartiere artandgallery ha avuto un ruolo molto determinante essendo stato un ex teatro, mai utilizzato come tale, ma divenuto famosa balera negli anni 50/60, centro nazionale di karatè per 15 anni e quindi nel 2002 artandgallery.

Tra gli eventi culturali più impor-



tanti tenutisi nel 2009 e 2010 ricordiamo la raffinata mostra Digital Brains, a cura di Alessandro Trabucco, un viaggio attraverso la fotografia ed un lavoro di postproduzione digitale, e “Sfilata di pittura”, a cura di Alan Jones, dove i quadri hanno sfilato grazie a ragazzi in guanti bianchi, in un atmosfera di osteria, con tavolate di legno, candele nelle bottiglie di vino, taglieri di salumi.

Un sogno sarebbe trasformare l'Isola in un luogo per tutti dove poter vedere l'arte, ascoltare musica, partecipare a delle performance, ascoltare degli oratori sui temi più disparati, convogliare forze, energie e pensieri.

## Bioforme

Bioforme è un'associazione culturale senza scopo di lucro operante da anni nel settore dell'arte e nella divulgazione della cultura dell'arte attraverso attività didattiche, incontri, organizzazione di mostre e scambi culturali. Vengono promossi lo sviluppo della creatività personale attraverso l'insegnamento di arti manuali quali la falegnameria artistica, la scultura e l'intaglio del legno; sempre con l'utilizzo di strumenti di lavoro semplici, economici, ereditati dall'antica tradizione artigiana. Il Maestro Jurek Sztekiel frequenta da tanti anni l'Isola e nel 2002, dopo aver trovato un piccolo laboratorio nel quartiere, ha deciso di fondare Bioforme presso l'attuale sede di Via Boltraffio 16.

66. *artandgallery, Arpa di Luce, progetto Soundlight.*  
67. *bioforme.*

Anni fa l'Isola rappresentava ancora un crocevia di artisti, intellettuali, artigiani dove era facile conoscersi e farsi conoscere; oggi tutto questo non è più vero, l'opportunismo e l'affarismo sono sbarcati anche qui soppiantando il vecchio spirito di solidarietà che caratterizzava la vita di quartiere. Il lavoro delle associazioni rischia di essere strumentalizzato per interessi particolari e ci si ricorda di loro solo quando fa comodo a chi vuole rinnovare l'immagine dell'Isola.

L'obiettivo di Bioforme è quello di avere un grande spazio culturale aperto a tutte le arti dello spettacolo, un grande laboratorio o palestra per favorire lo studio, la ricerca interdisciplinare e la sperimentazione artistica, per rendere l'arte una pratica democratica di sviluppo sociale e non solo un mero e sterile prodotto di consumo.

## **Casa Rustici Comolli, Terragni e Lingeri, 1934-38**

La casa si sviluppa all'angolo tra due strade di diversa larghezza: via Cola Montano, più stretta, e via Guglielmo Pepe, larga sino al limite dello scalo ferroviario Farini. L'edificio è organizzato con uffici, laboratori artigianali e magazzini tra il piano seminterrato ed il piano terreno. Alloggi di contenuta dimensione si trovano ai livelli superiori, secondo un modello abitativo ad alta densità - sette appartamenti per piano, serviti da due impianti di collegamento verticale - pensato come investimento da reddito in un quartiere - l'Isola - dalla marcata connotazione popolare ed operaia.

Lingeri e Terragni si esercitano in una composizione di elevata complessità distributiva, del resto comune a tutte le loro cinque case progettate a Milano. Impianto, distribuzione e definizione degli alzati rispondono al proposito di superare la scontata occupazione a cortina del lotto edificabile, definito dall'angolo di due strade di diverso calibro e prospiciente lo scalo ferroviario Farini. L'intervento si legge come il risultato di incastri e sottrazioni di masse che determinano un corpo di fabbrica complesso, articolato in volumi caratterizzati da differenti altezze e continui slittamenti dei piani di facciata.

L'autonomia del blocco affacciato allo scalo ferroviario, alto oltre 27 metri, è evidente rispetto al più

lungo e basso fabbricato di via Cola Montano; ma la particolare soluzione all'angolo tra i due blocchi mette in evidenza la volontà di un collegamento formale attorno al quale ruota l'intero organismo. Del resto, se la differenza di altezza esprime una netta cesura volumetrica, dal punto di vista planimetrico ciò non ha riscontro; una scelta progettuale che riduce lo spessore dei corpi di fabbrica solo in apparenza grazie a progressivi arretramenti della facciata. Una marcata discontinuità nella cortina edilizia alle quale corrispondono i collegamenti orizzontali, passerelle già realizzate nella Casa Rustici di corso Sempione che qui sono talvolta utilizzate come semplici parapetti.

L'impianto sembra indirizzato al raggiungimento della massima volumetria, sfruttando al limite le possibilità edificatorie del lotto. Oltre i balconi passarella che garantiscono i collegamenti orizzontali, in realtà l'edificio continua, modulato tra continui avanzamenti ed arretramenti di facciata che non negano la funzione di aumentare la profondità del corpo di fabbrica e, con questa, la cubatura.

L'indipendenza dei due blocchi risponde formalmente alla necessità di ospitare ai piani le diverse destinazioni d'uso e funzioni, garantendo accessi autonomi alle estremità. La facciata del corpo alto è organizzata sull'asse di simmetria al quale corrisponde un netto arretramento. Lo spazio della piccola loggia così determi-

*68. Casa Rustici Comolli, Terragni e Lingeri, 1934-38.*



# Garibaldi-Isola: punti di interesse



nata diviene occasione per ricavare altrettanti balconi, in deciso aggetto sottolineato dal parapetto misto in muratura e metallo ad elementi orizzontali. Gli originari serramenti in legno sono oggi in parte sostituiti da manufatti in metallo che riprendono l'analogo disegno. Più complessa la facciata su via Cola Montano, articolata su volumi in aggetto ed arretramenti contraddistinti dalle balaustre dei collegamenti orizzontali.

### **Le ex torri FS: la storia**

La vicenda di Bruno De Mico, noto e potente costruttore milanese, prende avvio alla metà degli anni '80, quando la Codemi, società da lui posseduta, si aggiudica l'appalto per la costruzione delle Torri FS a Garibaldi e, secondo un sistema di favoritismi sfortunatamente ben noto in quegli anni, della realizzazione di 400 appartamenti per ferrovieri, al fine di alleviare l'emergenza casa. In cambio di questa operazione riceve in permuta l'area delle ex Varesine, 31.000 mq in posizione centralissima, valutata in 36 miliardi delle vecchie lire e parte fondamentale del progetto d'area appena redatto. Nella vicenda fin da subito si intravedono affari loschi, passaggi poco chiari e accordi in sordina: la Codemi è stata infatti in grado di accaparrarsi l'area su cui pochi mesi prima della permuta il comune ha, conseguentemente al progetto d'area, cambiato la destinazione funzionale, passando

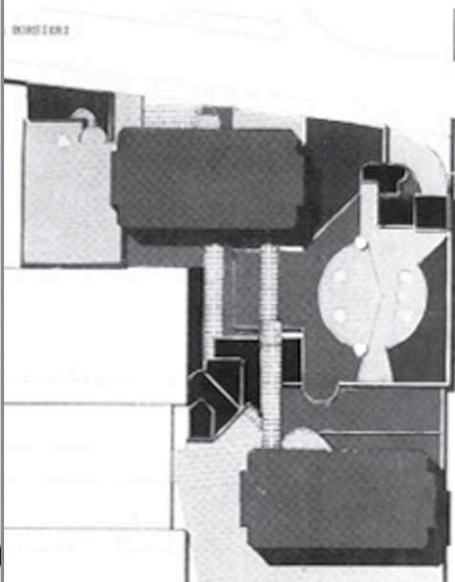
da verde a terziario, con una conseguente valorizzazione data dalla possibilità di edificare 180.000 mc, destinati alla nuova sede della Borsa e al Consiglio regionale. La permuta è stata inoltre gestita direttamente dal vertice romano delle ferrovie, senza il coinvolgimento del compartimento milanese e solleva numerose e lungimiranti polemiche. Alla fine dell'88 il primo grattacielo delle Fs, progettato dall'architetto Laura Lazzari, viene terminato; il progetto di riassetto delle ferrovie, prevede la realizzazione di un secondo grattacielo di 24 piani, e di un parcheggio coperto da 400 posti. Questo progetto, realizzato nell'area interclusa tra la stazione Garibaldi e il cavalcavia di via Quadrio, diventerà, accorpando gli uffici sparsi nel territorio comunale, il nuovo centro direzionale Fs. Il costo totale e le opere da realizzare sono andate aumentando nel corso degli anni: nel 1982 si prevede la costruzione di un solo grattacielo, per una spesa di 9 miliardi, salita poi a 30 nel 1983; nel 1985 i grattacieli diventano due e la spesa iniziale di 61 miliardi lievita prima a 85 e infine a 98. Lo scandalo delle tangenti versate da De Mico scoppia nel marzo del 1988. A seguito del ritrovamento di un floppy disc contenente la contabilità parallela delle tangenti, l'architetto ha poi confessato di aver pagato tangenti per aggiudicarsi, oltre all'appalto per le torri Fs, anche la ristrutturazione delle poste in piazza Cordusio e delle nuove carceri

*69. Veduta delle ex torri FS, viste dal Cavalcavia E. Bussa.*



ad Opera. Molti nomi di politici e amministratori vengono fatti. Lo stesso De Mico viene condannato a tre anni di carcere per corruzione. L'operazione nasconde ulteriori lati oscuri: il piano di recupero originariamente prevedeva la realizzazione di appartamenti da destinare agli sfrattati non morosi, ma è stato poi modificato ad hoc destinando le nuove realizzazioni a "funzionari e impiegati di ente pubblico", una definizione su misura per i dipendenti delle Fs. Gli scambi finalizzati all'acquisizione delle aree delle ex Varesine e il ruolo della Codemi nella realizzazione della nuova sede regionale emergono dal verbale redatto da una apposita Commissione "per le proposte della nuova sede regionale", in cui vengono a galla vicende inedite. Nel maggio dell'89 l'Ente ferrovie subentra alle Fs e il nuovo ministro dei trasporti, Giorgio Santuz, revoca la permuta sottoscritta con la Codemi per l'area delle ex Varesine. L'appetibilità dell'area è troppo alta perché De Mico vi rinunci e impugna quindi la revoca del contratto e la vicenda si trascina senza nessuna sentenza definitiva fino al '92, quando, nell'ottobre di quell'anno, la sentenza del Tar riguardante la proprietà dell'area delle ex Varesine viene ribaltata: De Mico è proprietario a tutti gli effetti dei 31.000 mq. Nel '94 viene emessa dal Tribunale civile la sentenza che pone definitivamente fine alla controversia tra l'Ente ferroviario e la società Codemi per la proprietà





dell'area delle ex Varesine, che ha ormai raggiunto un valore di oltre 120 miliardi di lire. La sentenza consente inoltre di sbloccare un centinaio di alloggi costruiti tra le vie Butti e Guerzoni, che verranno consegnati, dopo quasi vent'anni di ritardo, ai ferrovieri.

Nel settembre del 2000, Bruno De Mico presenta il suo progetto per l'area delle ex Varesine.

Le nuove realizzazioni riguarderanno la costruzione di due torri e un multisala; una delle torri, alta 160 metri, sarà destinata al terziario, mentre l'altra, alta 115 metri, verrà destinata ad albergo e centro congressi da 900 posti. Nel 2004 arriva la sentenza conclusiva del Consiglio di Stato, basata sulle inattuali indicazioni del PRG che indica l'area esclusivamente a destinazione direzionale, che fissa in 82mila mq la superficie realizzabile da De Mico. La permuta avvenuta nell'85, ha condizionato il destino dei progetti per l'area più di quanto le amministrazioni potessero in un primo momento sospettare.

## Cimitero Monumentale

Il Monumentale è uno straordinario Museo a Cielo Aperto che registra sia gli eventi storici della città e le vite dei suoi protagonisti, sia il variare dell'arte e del gusto estetico, un museo che per decenni è stato in progressivo crescere.

Il Cimitero Monumentale è un luogo complesso dove è possibile intrecciare diverse letture: in esso si riflettono non solo i passaggi

delle varie stagioni artistiche, ma anche la storia e l'immagine più autorappresentativa della città.

Scorrere i nomi incisi sulle sepolture è infatti come consultare una sorte di *Who is Who* milanese dell'epoca, poiché essere sepolti al Monumentale era prova di una raggiunta stabilità economica e di un alto status sociale.

Progettato dall'architetto Carlo Maciachini (1818-1899), è stato aperto nel 1866 e da allora è stato arricchito da molte sculture italiane sia di genere classico che contemporaneo.

Fin dalla sua apertura il cimitero ha rappresentato per gli artisti un'occasione straordinaria per misurarsi con un tema antico e solenne come quello funerario. Il loro impegno si è inoltre accentuato a partire dal 1895 quando, dopo l'inaugurazione del cimitero di Musocco, il recinto di Maciachini è stato destinato alle sepolture perpetue, assumendo in quella occasione la denominazione ufficiale di cimitero Monumentale.

Per gli architetti il progetto di un'edicola funeraria ha costituito uno sbocco professionale di prestigio che in molti casi ha significato l'approfondimento del linguaggio stilistico, l'attenzione a proporzioni ed equilibri di veri e propri edifici in miniatura, l'utilizzo di diversi materiali e tecniche, l'esplorazione della ricca gamma di sentimenti ed emozioni connesse alla morte e alla memoria. Troviamo quindi al Monumentale architetture significative dello storicismo e del

*70. rispetto delle due torri e planimetria generale delle torri Fs.*

*71. Cimitero Monumentale, tomba della famiglia Campari di Giannino Castiglioni.*

periodo tardo eclettico con opere di Carlo Maciachini, Luca Beltrami e Gaetano Moretti; notevoli prove del liberty, ben rappresentato da Giuseppe Sommaruga, Ernesto Pirovano e Ulisse Stacchini; importanti esempi dell'architettura milanese tra le due guerre, oscillante tra il Novecento e il razionalismo, con opere di Paolo Mezzanotte, Piero Portaluppi, Giò Ponti, i BBPR, Luigi Figini, Gino Pollini.

La progressiva saturazione degli spazi del cimitero non ha favorito negli ultimi decenni un altrettanto significativo sviluppo dell'architettura funeraria, pur costituendo un tema costante di riflessione nella cultura del progetto contemporaneo.

Per la scultura il cimitero ha rappresentato un luogo privilegiato di applicazione che oggi consente di considerarlo un vero e proprio museo all'aperto e un eccezionale campionario di orientamenti e tendenze di gusto e di stile.

Dalla iniziale monumentalità di impianto classico, si passa dagli anni Settanta dell'Ottocento a nuove libertà stilistiche e temi più aperti al realismo anche in base alle esigenze di auto-rappresentazione dei concessionari delle sepolture. Diversi i temi iconografici: dalla porta socchiusa, varco misterioso al mondo ultraterreno, alla rappresentazione di valori laici e civili, dalle figure di dolenti in pose di cordoglio, ai ritratti di varia foggia. Una maggiore libertà formale e nella definizione dei temi si riscontra nella plastica della scapiglia-

tura, dove le opere di Medardo Rosso sono tra gli esempi più alti, punto di avvio per scultori come Enrico Butti, Ernesto Bazzaro, Paolo Troubetzkoy.

Negli anni Novanta il linguaggio simbolista che predilige figurazioni raffinate, aderenti a uno stile nuovo, più armonioso e fluido, è preludio al trionfo del liberty la cui fortuna si estenderà sino agli ultimi anni Venti con le invenzioni di Leonardo Bistolfi e di decine di epigoni.

Nel periodo tra le due guerre mondiali l'arte funeraria continua ad assorbire gran parte dell'attività degli scultori milanesi, con un linguaggio plastico più essenziale, ma modulato da diverse declinazioni che comprendono sia l'espressività di Adolfo Wildt, sia la corporeità di Carlo Bonomi.

Gli anni Quaranta si aprono con la nuova classicità e levigatezza formale di Arturo Martini e Lucio Fontana.

Anche negli ultimi decenni del Novecento il Monumentale ha accolto le opere dei massimi scultori contemporanei, come Luciano Minguzzi, Francesco Messina, Giacomo Manzù, Floriano Bordini, Giò Pomodoro, e molti altri protagonisti del secolo appena trascorso, in un continuo rinnovarsi della tradizione dell'arte nel grande cimitero Monumentale dei milanesi.

## Torre dell'acqua

E' una torre dell'acqua, acqua

*72. Cimitero Monumentale, progettato dall'architetto Carlo Maciachini.*





che occorre alle locomotive a carbone. Fino al 1990 era grigia e malridotta. In occasione dei mondiali del '90 l'hanno sistemata rivestendola di piastrelle colorate.

## Scalo Farini

Nel 1873 entrò in servizio lo scalo merci di Porta Garibaldi: la sua posizione (diversa da quella dell'attuale, omonima stazione) era abbastanza vicino alla Centrale, al di là del Naviglio della Martesana, e più a ovest della seconda stazione di Porta Nuova; quest'ultima cessò la sua funzione e l'edificio divenne sede della dogana. Il cambiamento di destinazione d'uso di questo edificio, costruito solo 25 anni prima, dà l'idea che lo sviluppo ferroviario della città stesse procedendo a ritmo rilevante. Porta Garibaldi era una piccola stazione per il servizio merci. Sul raccordo con la linea di Monza erano disposti i magazzini del materiale fisso mentre, tra il Naviglio della Martesana e la Centrale, il deposito delle locomotive e le officine.

Il 1° luglio 1905 con la revoca delle concessioni ferroviarie a tutte le società private, e l'assunzione da parte dello Stato dell'esercizio della rete ferroviaria nazionale, nacquero le Ferrovie dello Stato. Questo evento semplificò molto la questione del riordino ferroviario milanese, in quanto scomparve il dualismo prodotto dall'esistenza di due società ferroviarie, furono eliminate distinzioni e ripetizioni, e





fu facilitato anche il colloquio fra il Municipio e l'esercente. La Giunta comunale istituì una nuova Commissione, presieduta dal senatore Giuseppe Colombo, con l'incarico di studiare il migliore assetto da dare ai servizi ferroviari della città di Milano. La Commissione decise di abbandono dello scalo di Porta Garibaldi e costruzione di un nuovo di testa nell'area Nord del Cimitero Monumentale.

Oltre alla Centrale, il piano di riassetto prevedeva un ampliamento dello scalo merci di via Farini andando ad occupare la maggior parte dell'area a Nord del Cimitero Monumentale, nel triangolo di San Rocco. Un nuovo grande scalo di smistamento merci sarebbe sorto oltre Lambrate, accanto alla linea di Venezia e avrebbe potuto trattare fino a 7.000 carri al giorno pari a circa 230 treni di 30 carri. Un ulteriore nuovo scalo merci a Porta Vittoria sarebbe stato destinato esclusivamente al traffico ortofruttilicolo, per alimentare l'adiacente mercato. Infine dovevano essere potenziate le stazioni di Rogoredo, sulla linea per Bologna e Genova, e di San Cristoforo, sulla linea di Vigevano.

Il riassetto ferroviario concluso negli anni '30, mise in ordine molte cose, ma privò la città di un collegamento ferroviario diretto fra le linee provenienti da sud-est e quelle dirette a nord-ovest. A questa carenza sopperirà, circa 75 anni dopo, il Passante Ferroviario. Questa grande opera era stata progettata verso la fine degli anni

'60, anche se fu iniziata solo nel 1984. Come si vede dalla mappa, in effetti il Passante, che segue la direttrice Garibaldi-Liberazione-Tunisia-Regina Giovanna-Dateo, non fa altro che ripercorre, in sotterranea, il tracciato della vecchia ferrovia per Venezia-Piacenza, soppressa agli inizi degli anni '30. Analogamente la galleria Garibaldi segue il primo tratto della vecchia ferrovia per Monza-Como (anch'esso soppresso).





*74 - 75. Area dello scalo  
Farini, immagini rappresentati  
il degrado della zona.*

## L'ISOLA E' SEMPRE L'ISOLA di Maria Vittoria Capitanucci

E' stata la periferia storica milanese con le sue connotazioni popolari, anzi proletarie, e le sue suggestive case di ringhiera; è poi diventata quartiere semi-centrale di una città in crescita; doveva poi essere, ed è quasi stata, la city milanese, l'area del terziario, nel dopoguerra circondata da grattacieli; ora è il centro delle più importanti trasformazioni urbane del capoluogo lombardo.

In pochi anni il progetto Garibaldi-Repubblica potrebbe modificarne sensibilmente i connotati.

L'Isola, fino ad oggi è rimasta sempre se stessa, suggestiva e a se stante, separata dalla metropoli e parte di essa. Cuore pulsante di quotidiana semplicità tra un groviglio di vie di grande scorrimento e penetrazione, ha mantenuto la scala del centro urbano di medie dimensioni, tra verde e case economiche, villette e laboratori. Fonte di ispirazione per committenze illuminate fin dagli anni Trenta, quando Terragni e Lingeri ebbero modo di costellarla di tre delle cinque case che realizzarono a Milano per artisti, galleristi, e collezionisti alto-borghesi dalla vocazione alternativa e imprenditoriale, oggi è scelta da artigiani e creativi come luogo eletto di una generazione che rifiuta l'omologazione negli spazi per il lavoro e della vita.

Ai limiti del quartiere Isola, poco distante da dove un tempo sorgeva quella di Porta Nuova, non a caso, fu prevista, negli anni Sessanta, la realizzazione della stazione di Porta Garibaldi, quel monumento assolutamente contemporaneo e mai abbastanza valorizzato, oggi in parte trasformato da FS Centostazioni, che è stato il progetto corale degli autori altri come Eugenio Gentili Tedeschi, Giulio Minoletti e Mario Tevarotto. Una piastra che farebbe invidia a Jean Nouvelle e che risponde alle più spinte teorizzazioni di urban-landscape, di ultima generazione, adagiata e quasi scavata come è sul suolo urbano, tra direttrici veloci che la sfiorano, rivolta ai quartieri del centro storico. Struttura metallica, avveniristica per i suoi tempi, la stazione è oggi sormontata da non ben definiti torri-moderne che ne hanno ridimensionato il senso, fortunatamente contrappuntate, queste, dalla presenza nervosa e metropolitana di un'altra casa alta: casa Rustici Comoli. La "lanterna sulla città", come fu definita al tempo della sua realizzazione sulle pagine di Domus, è una lama sottile sul piccolo piazzale di via Pepe, accompagnata da un corpo più basso e profondo sulla via Cola Montano, senza tempo, che dal 1933 campeggia sulla sede ferroviaria dello scalo Farini, guardando al sito che poi verrà occupato, trent'anni dopo, dalla mitica stazione. Una visione post-futuristica, si potrebbe

76 - 77. Immagini caratteristiche dell'Isola.





definire, quella che si legge dagli appartamenti di piccole dimensioni e taglio diversificato di casa Rustici Comolli, il più sofferto dei cinque progetti di Terragni e Lingeri per Milano, l'edificio che apre, visivamente l'Isola alla città. Alla stessa maniera la poco distante casa Ghiringhelli - concepita dai due razionalisti comaschi per i fratelli Gino e Virginio (proprietari della mitica Galleria del Milione) che vi ospitarono collezioni d'arte notevoli - è ancor oggi schermo contemporaneo dell'arrivo da Monza, da Sesto, dalla Brianza. Opere di austero e colto razionalismo, per nulla d'effetto, quasi anonime nella loro essenzialità, a cui si aggiunge la piccola Toniello, dalla complessa trama distributiva e atelier d'artista sull'attico, una chicca per chi la riesce a trovare in via Perasto.

Monumenti di una città che mai ha urlato e che qui, all'Isola, ancor più parla sottovoce.









**IL FUTURO**



I caratteri distintivi dell'area Garibaldi-Repubblica, posta al confine tra la città storica e il territorio metropolitano, sono dati dalla presenza di un grande vuoto urbano prodotto dai cambiamenti dell'assetto ferroviario, dalla guerra, dalla vicinanza alle mura e da un alto grado di accessibilità per la presenza di numerose infrastrutture della mobilità.

Le tappe intermedie del processo di pianificazione dell'area sono costituite dall'espletamento del concorso internazionale di architettura del 1991-92 che ha visto come vincitore Pierluigi Nicolin al quale ha fatto seguito una sentenza di annullamento sul ricorso avanzato da alcuni cittadini residenti in zona.

Successivamente il Comune di Milano ha riavviato lo studio urbanistico dell'area conclusosi con il Piano integrato di intervento redatto con la consulenza dello stesso Nicolin e basato su uno schema in cui gli edifici si dispongono attorno ad un parco centrale.

Il progetto Garibaldi Repubblica-Varesine-Isola Lunetta rappresenta così il più grande intervento di riqualificazione urbana attualmente in corso a Milano prevedendo l'edificazione di circa 350.000 metri quadrati (tra parte privata e pubblica) e la realizzazione di una delle aree pedonali pubbliche più grandi di Milano (150.000 metri quadrati se si comprendono i Giardini di Porta Nuova).

## **Il parco: la Biblioteca degli Alberi – Inside-Outside, Michael Maltzan, Mirko Zardini**

Nel 2004 il Comune di Milano ha bandito il concorso per la realizzazione del parco (i Giardini di Porta Nuova) posto al centro dell'area di trasformazione.

Al concorso hanno partecipato oltre 50 studi di architettura internazionali fra cui la giuria, presieduta dall'architetto Stefano Boeri, ha selezionato 10 finalisti (6 italiani e 4 stranieri) scegliendo infine il progetto del gruppo olandese Inside-Outside, in collaborazione con Michael Maltzan e Mirko Zardini. Il parco di 100mila metri quadrati sarà l'elemento attorno al quale ruoteranno la Città della Moda ed il Polo Istituzionale.

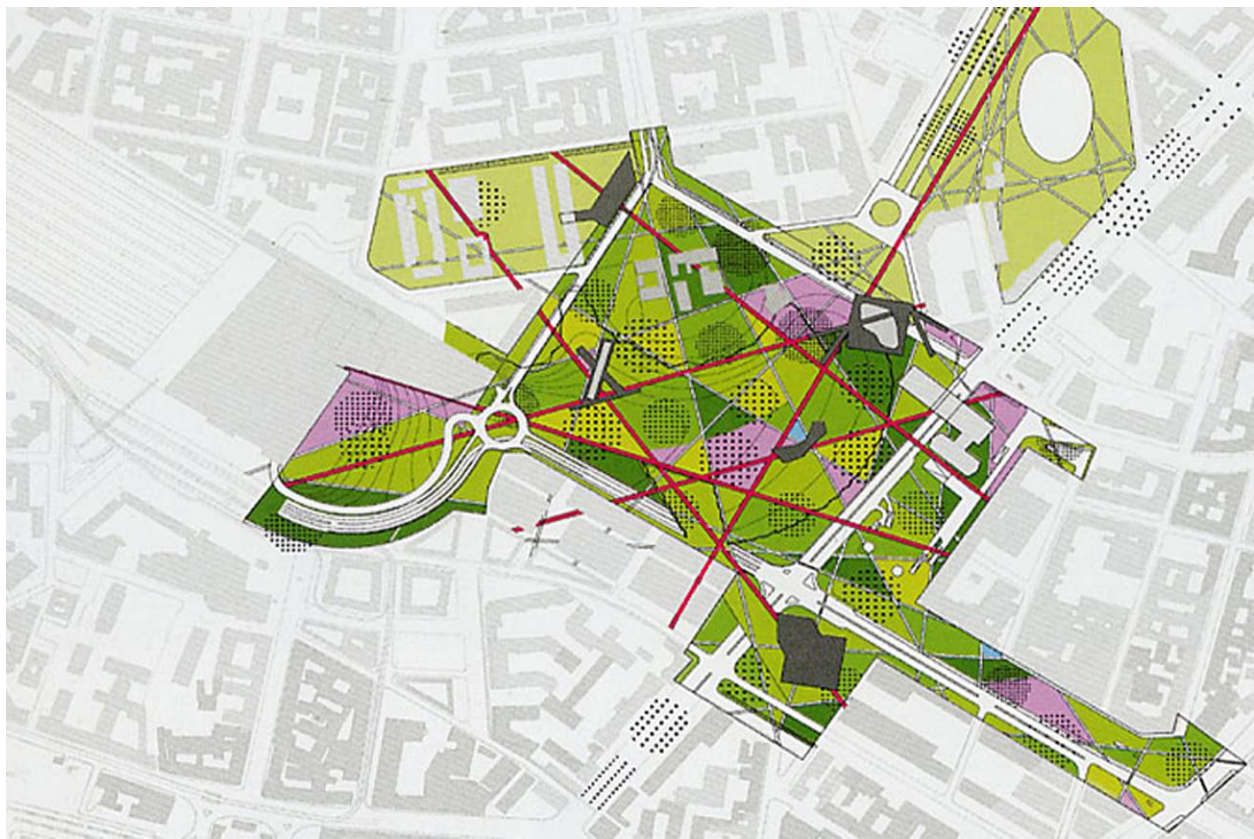
La "Biblioteca degli alberi", come suggerisce il nome stesso, nasce dall'idea di una commistione tra elementi paesaggistici e didattici: una serie di percorsi dal carattere didattico e visivo si intrecciano seguendo un reticolo di assi che attraversa l'area del parco partendo da diversi punti della città circostante e formano numerose isole con piantumazioni di diverse essenze che daranno origine a percorsi didattici e ludici.

All'interno del parco sono previsti organismi formativi che fungeranno da centri di diffusione della conoscenza, oltre ad alcuni edifici già esistenti.

Un grande campus all'aperto destinato ad ospitare un'impor-

79. *Planimetria della Biblioteca degli Alberi.*

# Milano Porta Nuova



tante ed inedita funzione urbana, quella di una biblioteca verde, e a diventare una nuova attrattiva per cittadini e turisti.

Ciò che la giuria ha apprezzato del progetto è stata l'attenzione nel tener conto delle attività intorno, al fine di creare una trama di connessione tra i diversi elementi: il nuovo parco sarà, infatti, il centro attorno al quale sorgeranno il polo amministrativo (palazzi della regione e del Comune), il quartiere Isola, la Città della Moda e Piazza della Repubblica.

### **Porta Nuova Garibaldi e la Piazza Circolare – Cesar Pelli e EDAW**

Il progetto sorgerà su più livelli, per una superficie complessiva di 110.000 metri quadrati.

Concepito da Pelli come quartiere interamente pedonale, il progetto nasce attorno ad un "podio" circolare, una piazza di 100 metri di diametro rialzata di sei metri rispetto al livello della strada.

L'idea di un'isola pedonale dalle straordinarie dimensioni è nata dall'esigenza di creare un piano di continuità tra il parco e la cittadella della moda: un'area pedonale circondata da negozi ed uffici, ed una strada che passa sotto la piattaforma.

Sotto il podio saranno realizzati in project financing anche dei parcheggi per una superficie di oltre 40mila metri quadrati.

Attorno al "Podio" sorgeranno tre edifici ecosostenibili in vetro e

ferro tra i quali il più alto raggiungerà i 145 metri (oltre 200 metri l'altezza considerando anche l'antenna), con residenze e uffici. Un corpo più basso ospiterà spazi dedicati alla moda, alla creatività, alla comunicazione e alla produzione. Un grande albergo con 300 camere chiuderà la piazza sulla quale si affacceranno ristoranti, caffetterie, negozi, luoghi per la cultura e la musica.

Il podio, collegato pedonalmente con Corso Como, realizza un nuovo rilevante fulcro urbano protetto dal traffico veicolare e aperto sul parco.

La configurazione degli spazi pubblici della Piazza Circolare è stata affidata al gruppo inglese Edaw. Un uso particolare del colore (che sfrutta anche le variazioni stagionali della vegetazione) e una vasca d'acqua di 60 metri di diametro delimitata da un anello per le sedute sono le caratteristiche più imediate del progetto di landscaping.

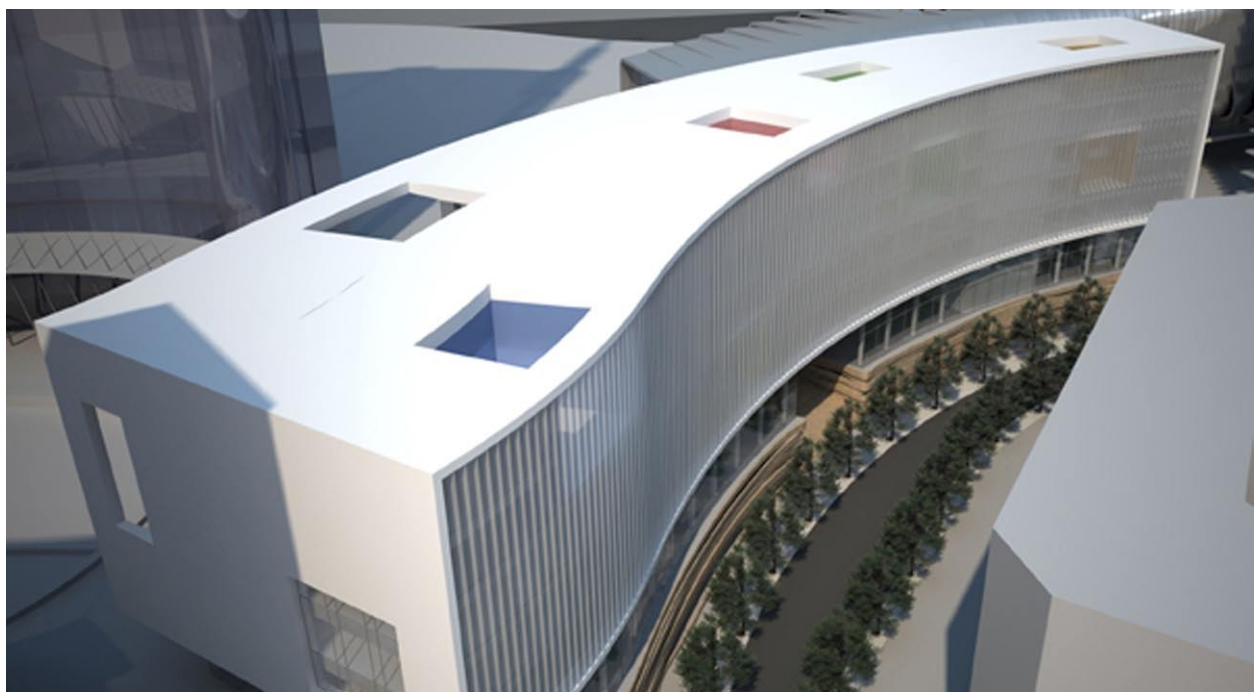
### **Centro Espositivo - +Arch**

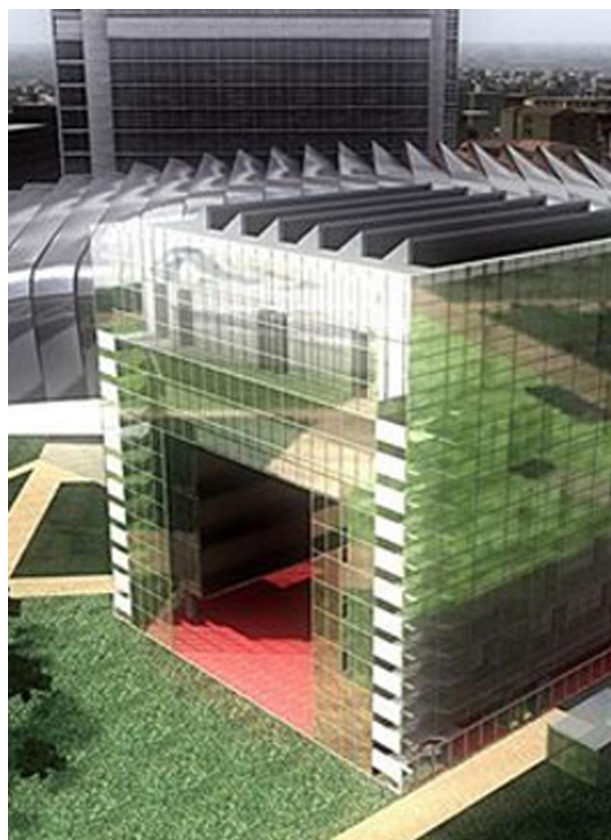
L'edificio lineare destinato a funzioni espositive e showroom progettato dallo studio milanese +ARCH segue l'andamento curvilineo della strada e risolve il dislivello tra la quota della strada e quella del podio tramite l'atrio d'ingresso. La lunga facciata è costituita da una superficie di rivestimento omogenea vivacizzata dai colori di alcune parti retrostanti scavate in profondità. Il piano terra

*80. Particolare tettoie in vetro, edificio della Piazza Circolare di Cesar Pelli e EDAW.*

*81. Vista aerea del Centro Espositivo di +Arch.*







vetrato ospita le attività commerciali e gli ingressi.

### **Hotel – Valentino Benati**

Anche per la realizzazione della struttura alberghiera la bioarchitettura sarà il principio ispiratore: saranno applicati gli studi più recenti nel campo del risparmio energetico, dell'innovazione dei materiali e della sostenibilità ambientale. Le energie naturali saranno sfruttate al massimo sia per il riscaldamento e il raffreddamento degli ambienti sia per la loro illuminazione.

### **MODaM – Pierluigi Nicolin**

L'edificio occupa il vertice meridionale del quadrilatero dei futuri Giardini di Porta Nuova e si articola in due parti corrispondenti rispettivamente alla scuola e al museo. La scuola ipogea ricavata nel pendio che raccorda il parco con il podio sarà illuminata e aerata da alcuni patii che affiorano nel giardino del MODaM in forma di parallelepipedi trasparenti, riflettenti, specchianti in un gioco di immagini rimandate indefinitamente. Il museo che emerge ai bordi del parco come un cubo di trenta metri quadri ruotato di 45 gradi dalla linea del bordo è inserito nei tracciati della "Biblioteca degli Alberi". Il museo è a sua volta articolato in due parti, con il grande invaso a "torre scenica" ricavato in corrispondenza dei primi piani e le zone espositive a loft e gallerie sui piani superiori. La sottostante sala multifunzionale ipogea funge da

struttura integrativa sia del museo sia della scuola e potrà funzionare anche indipendentemente.

L'idea di conferire all'Atrio di ingresso alcuni caratteri propri delle torri sceniche teatrali vuole offrire al visitatore l'inebriante emozione di entrare nel backstage di un palcoscenico che in particolari occasioni, con l'apertura del grande portale della parete vetrata, si trasforma in scena teatrale aperta sul parco.

Le superfici esterne del blocco del museo sono costituite da un sistema a doppio involucro formato da un fronte vetrato esterno e una parete interna in legno dotata di un particolare sistema di aperture a porta finestra.

Alla quota 148.5 si trova il piano delle gallerie: la struttura 'neutrale' degli spazi espositivi è contenuta entro l'involucro della chiusura interna. Il pubblico potrà in ogni caso dare uno sguardo sulla nuova zona Garibaldi Repubblica con il Parco, la Città della moda, il nuovo Palazzo della Regione Lombardia uscendo sulla balconata esterna. Il piano espositivo a Loft, a quota 154.5, è caratterizzato da una illuminazione naturale zenitale data dal sistema di copertura a shed (sistema oscurabile all'occasione). Anche in questo caso è predisposto un ambiente neutro adatto ad ospitare mostre e allestimenti. Anche qui il pubblico potrà uscire sulla balconata più alta, all'aria aperta, e godere della vista della nuova città.

82. Vista prospettica dell'Hotel di Valentino Benati.

83. MODaM di Pierluigi Nicolin.

84. Vista del centro espositivo per eventi di Nicolas Grimshaw.



## **Centro espositivo-eventi – Nicholas Grimshaw**

Di fronte al ModAM, tra via Melchiorre Gioia e la nuova piazza circolare, si colloca il centro espositivo Fashion e Design progettato da Nicholas Grimshaw. Il progetto – spiegano gli autori – si ispira all'industria della moda, sebbene il punto di partenza sia stato una semplice "scatola nera". Grimshaw chiama "black box" il cuore dell'edificio, date le pareti ortogonali della hall. La "scatola" accoglie due livelli di spazi espositivi, con la possibilità di ospitare da due a otto esposizioni differenti contemporaneamente.

Tale nucleo funzionale è rivestito di una pelle metallica che segue la geometria del sito, dando forma ad una sorta di scultura urbana che riprende i drappaggi dell'haute couture di cui Milano è capitale. La struttura esterna è una pelle fluida, tagliata in tutta la sua lunghezza, in modo da ottenere delle strisce che consentono la penetrazione della luce naturale, creando all'interno una varietà di condizioni. Si tratta di fasce contorte per creare delle aperture, che si intrecciano man mano che si allontanano dal cuore dell'edificio. In tal modo sono consentite ulteriori anche se deboli visuali all'interno.

Sorgendo su un podio, l'edificio crea piazze rialzate lungo le tre facciate, alle quali corrispondono altrettanti ingressi ritagliati nelle trasparenze. Al livello delle piazze,

infatti, l'edificio è trasparente: una vetrata continua consente al pubblico una connessione immediata con l'interno del centro espositivo. L'esperienza del visitatore durante il percorso che lo conduce dalla piazza ai livelli superiori dell'edificio cambia a seconda delle diverse dinamiche create dalle fasce intrecciate dell'involucro esterno.

## **Residenze in Corso Como – Studio Munoz+Albin**

L'impianto edilizio, progettato dallo studio Munoz+Albin, struttura il percorso pedonale che collega Corso Como alla piazza circolare di Cesar Pelli disponendo opportunamente due blocchi in linea con il piano terra commerciale e le residenze ai piani superiori. I volumi dei due edifici sono articolati seguendo la pendenza della strada.

## **Residenze – Cino Zucchi**

Il progetto di Cino Zucchi per il lotto residenziale sud si inserisce ai confini del tessuto urbano esistente a ridosso dell'area interessata della grande trasformazione. Il perimetro dell'isolato diventa un basamento verde sul quale due corpi edilizi si fronteggiano a formare una corte longitudinale. Il progetto ha un fronte con grandi aperture verso l'interno e profondi terrazzi ai piani alti.

*85. Vista prospettica delle residenze in corso Como di Studio Munoz+Albin.*







86. Vista prospettica delle residenze in corso Como di Studio Munoz+Albin.

87. Vista aerea delle ex Varesine dello Studio Kohn, Pedersen, Fox

88. Vista degli edifici di Boeri.







## **Porta Nuova Varesine – Studio Kohn, Pedersen, Fox**

Il masterplan dell'area ex Varesine è stato sviluppato dallo studio Kohn, Pedersen, Fox e prevede un'edificazione perimetrale del lotto. Due torri residenziali sorgono alle estremità del nuovo grande isolato, mentre gli edifici per uffici sono allineati su viale della Liberazione e altri corpi bassi (residenze e centro civico) racchiudono il giardino interno al lotto.

## **Porta Nuova Isola – Boeri Studio**

L'area dell'isola è oggetto di un masterplan redatto da Boeri Studio. Adiacente all'angolo nord del parco, il piano prevede un giardino centrale ai cui margini si dispongono degli edifici bassi, che ospitano tra le altre cose un centro civico e due torri residenziali.

## **Complesso residenziale sud – Studio M2P**

Il progetto di residenze nell'area sud delle Varesine è dello studio M2P. Allineati lungo il nuovo tracciato previsto, i corpi di fabbrica sono disposti in modo da ricavare dei giardini privati per ogni appartamento.

## **Fondazione Catella – Alida Forte Catella e Ines Bovone**

L'edificio è un ex magazzino ferroviario di fine Ottocento ed è stato recuperato per ospitare la Fonda-

zione Riccardo Catella. Il progetto di recupero e di adeguamento al nuovo uso è di Alida Forte Catella e di Ines Bovone. L'edificio, situato su via de Castilia, lungo il lato nord-est del parco, oggi ospita uno spazio espositivo e un luogo per eventi ed è circondato da un giardino pubblico e da una bocciofila.

## **Comune di Milano – Raffaello Cecchi e Vincenzo Lima**

Lo studio di fattibilità sviluppato nel 2003 da Raffaello Cecchi e Vincenzo Lima per la nuova sede degli uffici del Comune di Milano, di fianco alla sede attuale da riconvertire, prevede una torre di 32 piani che spicca da un basamento a ponte su via Melchiorre Gioia.

## **Nuova sede della Regione Lombardia – Pei, Cobb, Freed & Partners**

La nuova sede della Regione Lombardia ha un impianto formato da corpi allungati a serpentina che si incrociano sulle tangenti saldandosi in un unico edificio. Da questo intreccio spuntano dei cortili (il più grande con una copertura vetrata) che possono essere fruiti dai cittadini. La trama di questo intreccio è interrotta da un ritaglio sul filo stradale delle vie laterali mentre una torre di 39 piani alta 161 metri si staglia in elevazione su viale Restelli a fungere da landmark.

89. Render della nuova sede della Regione Lombardia, progetto di Pei, Cobb, Freed & Partners.



## Progetto torri ex- FS

L'intervento di risanamento conservativo delle Torri Garibaldi a Milano è paradigmatico del potenziale architettonico insito nelle operazioni di riqualificazione del patrimonio esistente. Di qui le modifiche radicali previste alle torri Garibaldi, poiché non sono per nulla efficienti: dai pannelli di fibrocemento colorato passa aria, le facciate postmoderne si arroventano, riscaldamento e raffreddamento sono tutt'uno con quelli della stazione ferroviaria e l'estetica allegra non mitiga la sostanza.

Il progetto sviluppato da Progetto CMR, diretto dall'architetto Massimo Røj, per Beni Stabili S.p.A., nuovo proprietario delle torri dopo l'acquisto dalle Ferrovie dello Stato, si può inquadrare proprio in questa tendenza. La coppia di edifici fu costruita dalle Ferrovie dello Stato negli anni Ottanta, per ospitare i loro uffici di Milano, al di sopra della stazione di Porta Garibaldi: un sito di elevata accessibilità, se si considera che è servito, oltre che dai treni, da due linee di metropolitana (la 2 e la 5), dal passante ferroviario e da diverse linee tramviarie. Data la scarsità di spazio, però, le due torri furono collocate letteralmente sopra i binari diretti a nord, quindi con un accesso principale a livello della "piastra" di copertura dei binari stessi. L'accesso a tale "piastra" avveniva da livello strada (Piazza Freud) e dall'interno della

Stazione. Con il passaggio a Beni Stabili, questa configurazione non era più accettabile: i progettisti hanno quindi dovuto riconfigurare gli accessi in modo che fosse possibile affittare le due torri, e il corpo basso che ne conteneva i servizi comuni, indifferentemente a un unico soggetto o a più. Inoltre, alle necessità di flessibilità immobiliare si aggiungeva la sfida di integrare gli edifici nella vita della città, tenendo conto dei salti di quota esistenti e dell'imponente intervento in corso nell'adiacente area di Porta Nuova.

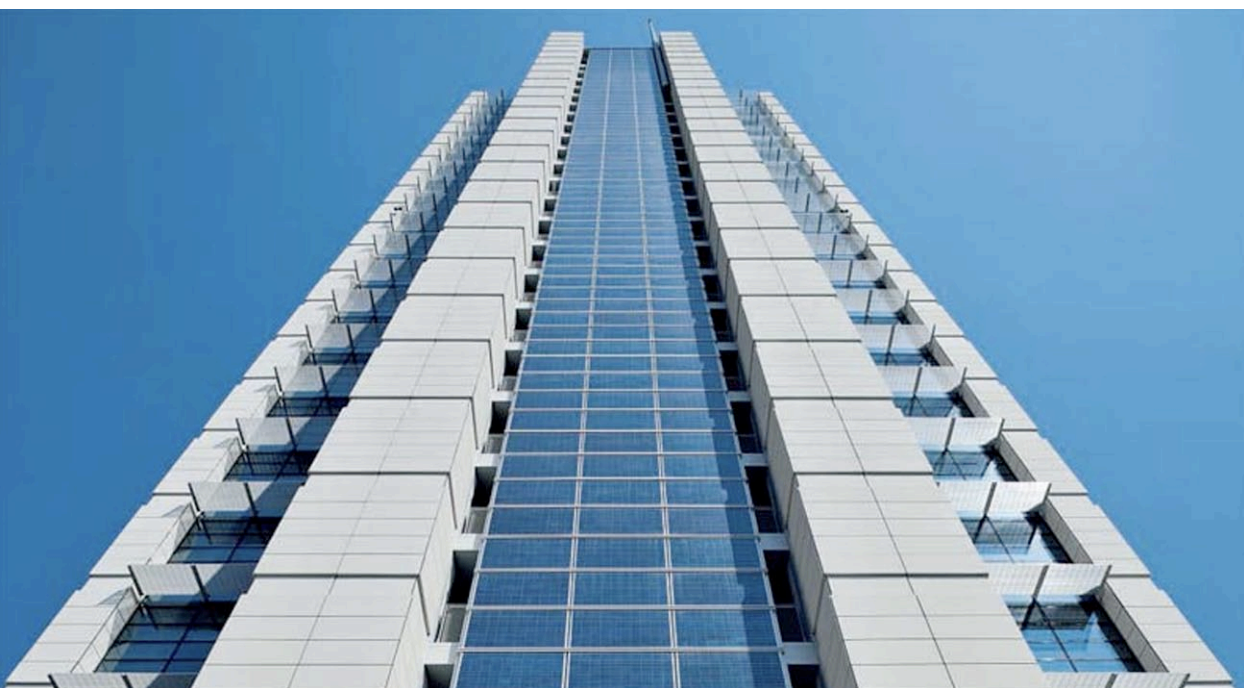
Il risanamento conservativo delle Torri Garibaldi si è quindi concentrato sull'adeguamento funzionale e architettonico degli spazi, sull'adeguamento normativo (inclusi gli aspetti strutturali e di sicurezza al fuoco) e sulla riprogettazione completa dell'involucro e degli impianti. La prima delle due torri, oggi completata, è il risultato del lavoro congiunto fra il team di progettisti e il cliente, che da subito ha condiviso l'obiettivo di creare un edificio di alta qualità ambientale, nel cuore della città: esigenza rafforzata dal confronto, sul mercato immobiliare, con gli edifici dell'area Porta Nuova, che saranno certificati con il metodo LEED.

Da un lato, si richiedeva che gli spazi interni fossero di alta qualità e flessibili, secondo gli standard di Beni Stabili; dall'altro, si era strategicamente deciso che gli impianti fossero ad alta efficienza energetica e che si evitasse ogni

90. *Vista frontale della prima torre, completata il luglio scorso.*



forma di combustione in sito. Questi obiettivi si sono tradotti in un involucro che, dal punto di vista architettonico, fosse completamente differente da quello originale e, dal punto di vista tecnologico, fosse ad alte prestazioni e in grado di modulare opportunamente le condizioni climatiche esterne e ridurre il carico termico per gli impianti meccanici. Trattandosi di un edificio esistente, l'orientamento era evidentemente già definito: le due facciate principali sono rivolte a sud-est e nord-ovest, perpendicolarmente ai binari sottostanti. La strategia adottata prevede quindi un "filtro climatico" sulle due facciate principali, che funge da mediazione termica fra l'involucro isolato vero e proprio e l'aria esterna. La doppia pelle vetrata così concepita costituisce l'elemento più distintivo e diventa l'occasione per caratterizzare le torri come "pietre preziose" che riflettono la luce in modo sempre cangiante a seconda dell'ora del giorno e della posizione dell'osservatore. L'aspetto sfaccettato dei fronti vetrati, solo apparentemente casuale, è ottenuto tramite l'inclinazione di  $2^\circ$  sui due assi del vetro più esterno delle cellule modulari d'involucro. Alla vibrazione della luce sulle facciate principali i progettisti aggiungono poi un effetto di progressiva smaterializzazione dell'edificio verso il cielo, ottenuto per mezzo di lamelle di vetro serigrafato che progressivamente si diradano verso l'alto. In effetti, è l'intero coronamento della torre





a essere radicalmente cambiato: il timpano preesistente, di sapore vagamente postmoderno, è stato sostituito da un volume vetrato a doppia altezza che contiene un piano di rappresentanza (il 24°), un piano per gli impianti, arretrato rispetto all'ingombro in pianta dell'edificio, e un deck tecnico che supporta gli impianti solari per la produzione di acqua calda sanitaria, una vasca per la raccolta dell'acqua piovana per il lavaggio delle cassette sanitarie, un camino solare per coadiuvare l'estrazione naturale dell'aria dei locali igienici e una gru mobile su binari per la manutenzione e la pulizia delle facciate principali.

La superficie utile dei due nuovi livelli è stata ricavata senza incrementare il volume esistente, mediante traslazioni interne di SLP. L'installazione di apparecchiature per la climatizzazione dell'aria alimentate da acqua di falda ha considerevolmente ridotto lo spazio necessario per gli impianti, collocati ora al 25° piano. In questo modo il complesso è stato definitivamente scollegato dalla grande centrale termica della stazione e reso energeticamente indipendente. Per quanto riguarda gli interni l'architetto Massimo Roj ha affermato «Abbiamo curato anche la disposizione degli interni, anzi è da qui che siamo partiti perché al centro del nostro modo di progettare c'è l'uomo. Così abbiamo vetrate a tutta altezza, controsoffitti solo nei corridoi, zone break in ogni piano, stampanti e

macchinari rumorosi concentrati in spazi determinati. Ogni piano è autonomo ed efficiente».

Grazie a un processo progettuale integrato, in cui gli aspetti tecnologici e impiantistici sono stati tenuti in considerazione fin da subito insieme agli obiettivi architettonici e ai molti vincoli esistenti, le Torri Garibaldi sono certificate in classe B secondo la procedura della Regione Lombardia e sono state costruite nel rispetto dei tempi e del budget previsti.

La prima torre dal luglio scorso è occupata dai dipendenti dalla Tecnimont S.p.A. che ha affittato entrambi gli immobili per un canone annuo di 9 milioni di euro. Lo scorso settembre sono iniziati i lavori per la torre gemella che avrà praticamente le stesse caratteristiche della prima, ma con piccole variazioni in linea con i bisogni indicati dall'azienda.

91. Particolare della vista laterale della torre completata.  
92. Vista dello spazio interno delle torri, piano terra.

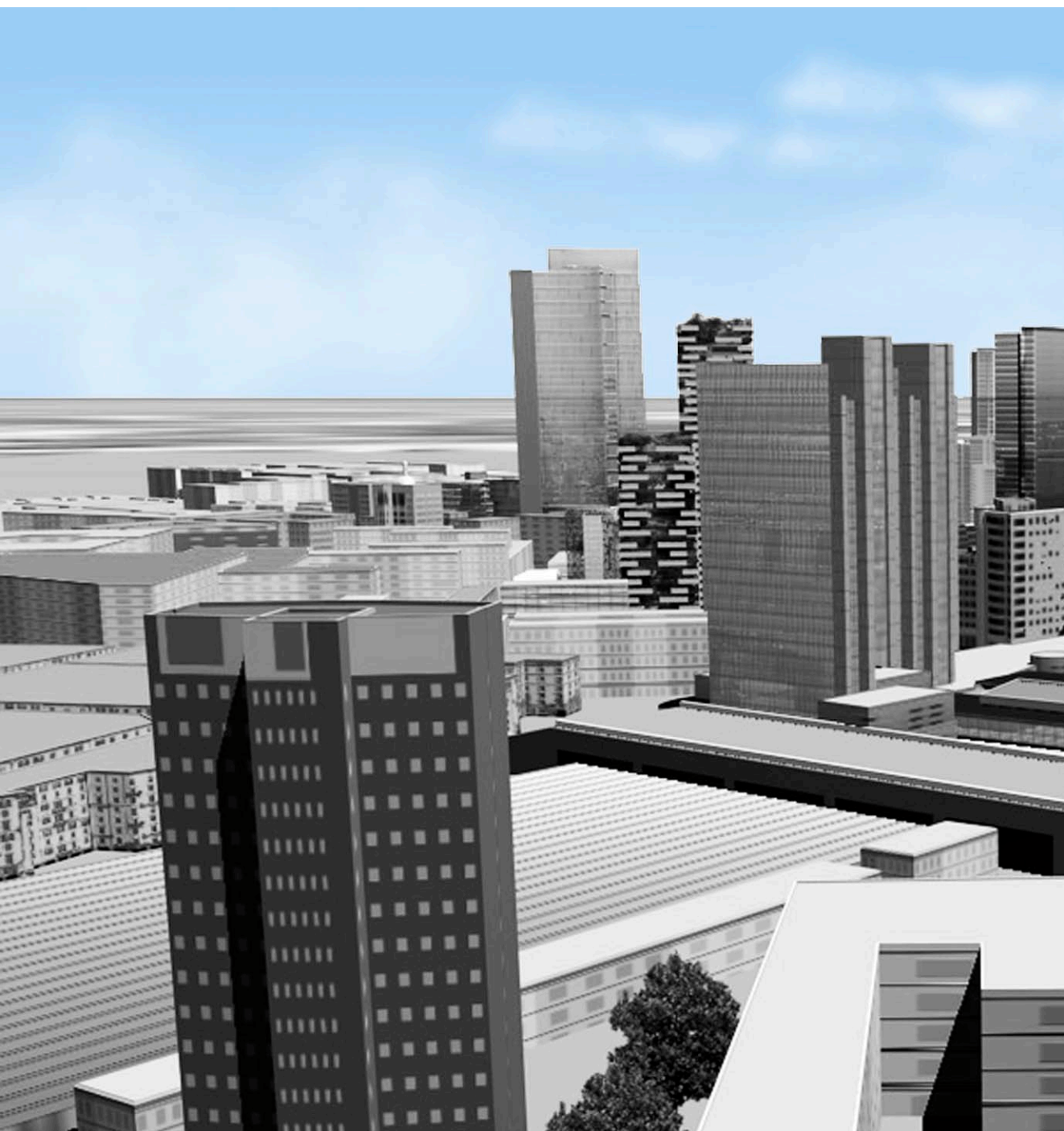


93. *Simulazione della vista  
dalla torre Branca.*

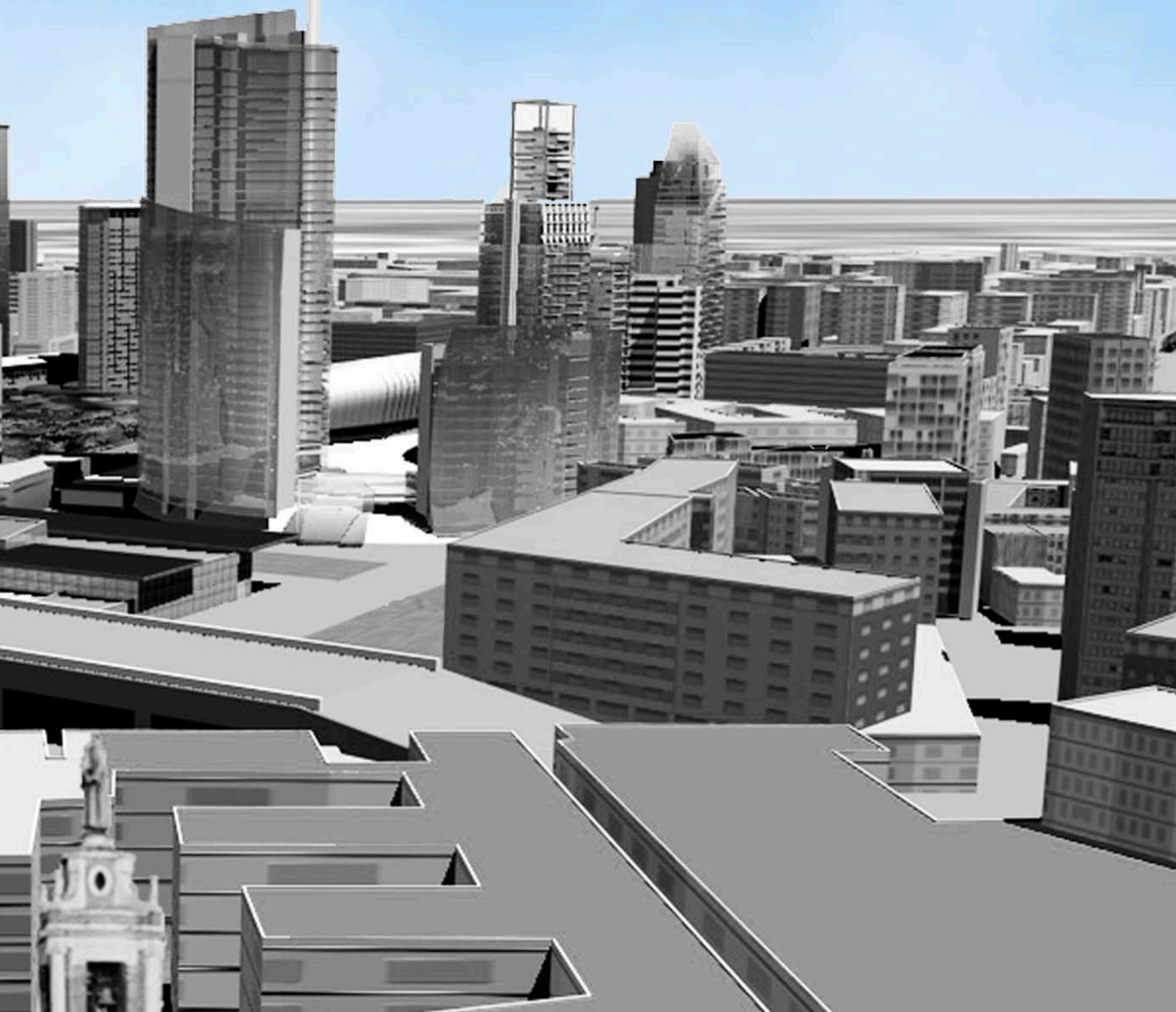
94. *Simulazione della vista dal  
Duomo.*







# IL LUOGO DI INTERVENTO CAVALCAVIA E. BUSSA



## Questa e' l' Isola che c' e' ancora

La storia di via Pastrengo parte dal progetto dell' "asse attrezzato", una fantomatica grande arteria di comunicazione che, secondo il piano regolatore del 1953, avrebbe dovuto collegare piazzale Baiamonti con piazzale Lagosta, sventrando meta' del quartiere Isola. Il Comune acquisi' alcuni edifici e comincio' le demolizioni. La procedura pero' si inceppo': i proprietari fecero resistenza, si costituirono comitati di quartiere e negli anni '70 il progetto dell'asse attrezzato fu abbandonato. Si pose quindi per il Comune il problema della ristrutturazione degli stabili acquisiti: un problema che si trascina dunque - sembra incredibile - da circa venticinque anni.[...]

## Il cavalcavia dei record. Negativi

L'asse attrezzato progettato nel '53 non rimase del tutto sulla carta: nel '61 ne fu costruito un tratto, il cavalcavia Eugenio Bussa, sopra i binari della stazione Garibaldi. Divenne subito una sorta di monumento inutile: largo come un'autostrada di sei corsie, era ridotto a funzionare come passerella pedonale, accessibile con scalette. Solo nel '78 furono costruite (in via provvisoria, si disse) le rampe per le auto. Fino a che, alcuni anni fa, un autocarro che trasportava una gru si inca-

stro' sotto il cavalcavia, danneggiandolo. Il ponte fu riaperto alle auto solo nel 1996: "Le procedure per l'appalto si trascinarono per due anni - racconta il direttore dei lavori, ingegner Di Martino - a causa di problemi di finanziamento. E dire che era stata applicata la procedura d'urgenza... Tra poco dovremo fare altri lavori per rendere utilizzabile la campata destra e impermeabilizzare la struttura". Tutto per un cavalcavia nato per sbaglio e che serve a poco: funziona una sola corsia, a senso unico. Ma demolirlo costerebbe di piu'. [...]

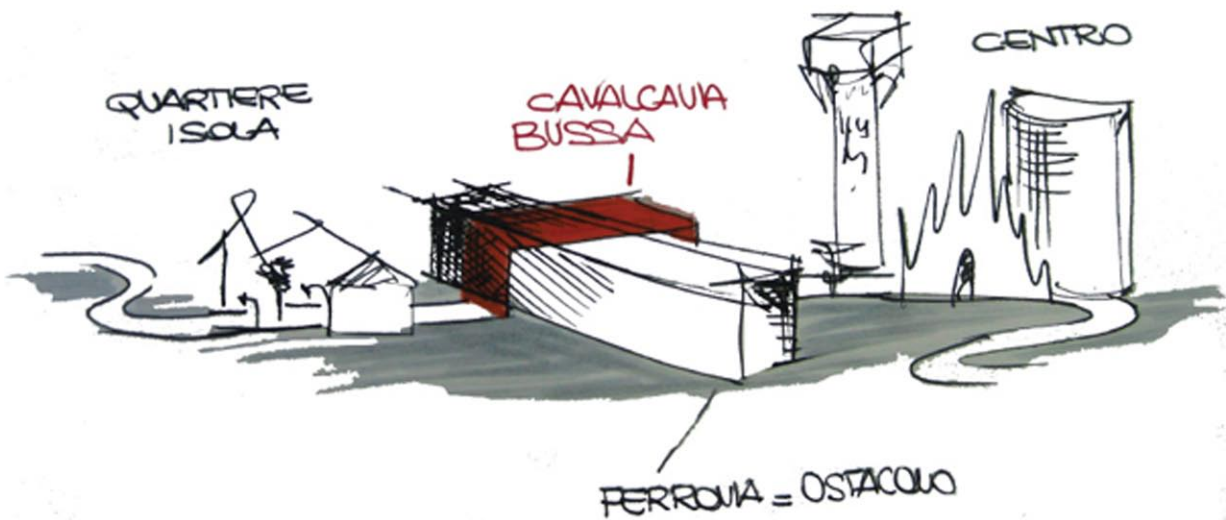
da: Corriere della Sera  
(12 febbraio 1997)

*96. Schizzo progettuale che enfatizza il ruolo del cavalcavia E. Bussa.*

*Nella pagina seguente:  
Da 97 a 100. Immagini del vecchio ponte sulla ferrovia.*



# Il cavalcavia ieri









Il cavalcavia E. Bussa oggi si presenta in modo degradato e disorganizzato, fornendo un contributo negativo al quartiere Isola e al nuovo quartiere di Garibaldi-Porta Nuova che sta crescendo nelle vicinanze.

Il senso unico di marcia verso nord (dal centro città verso la periferia) denota la sua natura contraddittoria: storicamente la costruzione era stata realizzata per poter connettere il nord con il centro, per poter superare un impedimento difficilmente attraversabile come una stazione ferroviaria.

Già famosa per numerosi articoli giornalistici e proteste da parte dei milanesi è la pista ciclabile: chi la percorre in bicicletta verso il quartiere Isola percorre il ponte nella stessa direzione delle auto, ma, giunto alla fine, per continuare il tragitto deve gettarsi all' improvviso dalla parte opposta della strada. Chi, invece, pedala nell' altra direzione (come, del resto, permette la segnaletica) sbuca davanti a un senso unico e, per procedere, deve imboccare via Quadrio in contromano.

Peculiare è anche l'enorme numero di posti auto presenti su tutta la lunghezza del ponte, di cui una parte messa a disposizione per i dipendenti delle Fs. Il parcheggio del cavalcavia si presenta quotidianamente vuoto, animandosi solo il venerdì sera, grazie alla vicinanza di locali notturni.

Il degrado è poi accentuato dalla scarsa cura per l'arredo urbano: emblematica è la balaustra che

costeggia tutto il ponte, unico filtro che divide il cavalcavia dalla vista della città e deludente biglietto da visita per chi osserva il cavalcavia dalla strada sottostante.

Milano si presenta in maniera completamente diversa affacciandosi da una parte o dall'altra della balaustra: se si osserva la città dalla parte della stazione di Garibaldi si possono notare i nuovi edifici che fanno parte del progetto di Garibaldi-Porta nuova, edifici che proiettano Milano verso un futuro fatto di grattacieli in vetro e internazionalità; se si osserva invece la città verso il limitrofo cavalcavia Farini si può notare una vista rara in una metropoli come Milano: grazie alla presenza dei binari sottostanti si ha la possibilità di godere di un panorama sgombro da costruzioni, e di osservare lo stile architettonico di un quartiere storico e popolare come Isola.

*101. Vista dell'orizzonte dal cavalcavia E. Bussa.*

*Nella pagina seguente:*

*102. Vista dal cavalcavia verso Isola.*

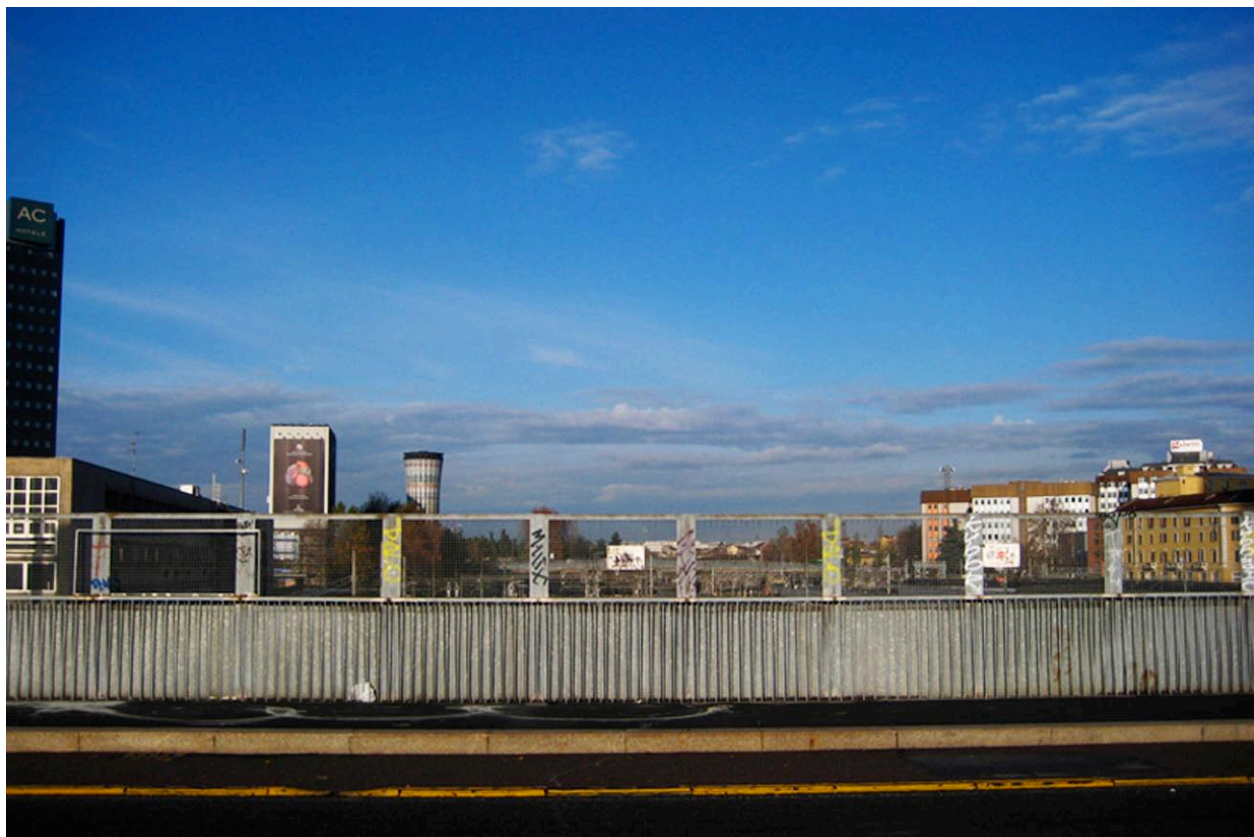
*103. Vista verso il centro.*

*104. Vista di una torre ex-FS, e in secondo piano di una delle nuove torri.*

*105. Vista della rampa di accesso da via Quadrio.*

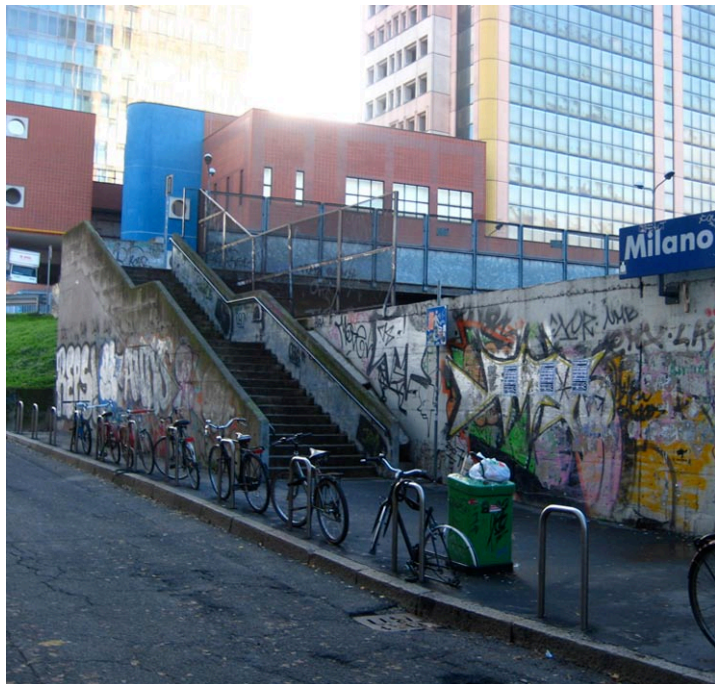
*106. Scala di via Pepe.*

# Il cavalcavia oggi









In questo caso è importante esordire sottolineando che con il termine “luogo dei non” non si intende riferirci al famoso termine “nonluogo” coniato da Marc Augé. Egli definisce infatti i nonluoghi in contrapposizione ai luoghi antropologici, quindi tutti quegli spazi che hanno la prerogativa di non essere identitari, relazionali e storici.

Fanno parte dei nonluoghi sia le strutture necessarie per la circolazione accelerata delle persone e dei beni (autostrade, svincoli e aeroporti), sia i mezzi di trasporto, i grandi centri commerciali, i campi profughi, eccetera.

Spazi in cui milioni di individualità si incrociano senza entrare in relazione sospinti o dal desiderio frenetico di consumare o di accelerare le operazioni quotidiane o come porta di accesso ad un cambiamento (reale o simbolico). I nonluoghi sono prodotti della società della surmodernità, incapace di integrare in sé i luoghi storici confinandoli e banalizzandoli in posizioni limitate e circoscritte alla stregua di “curiosità” o di “oggetti interessanti”.

Simili eppure diversi: le differenze culturali massificate, in ogni centro commerciale possiamo trovare cibo cinese, italiano, messicano e magrebino. Ognuno con un proprio stile e caratteristiche proprie nello spazio assegnato. Senza però contaminazioni e modificazioni prodotte dal nonluogo. Il mondo con tutte le sue diversità è tutto racchiuso lì.

I luoghi e i nonluoghi sono sempre altamente interlegati e spesso è difficile distinguerli. Raramente esistono in “forma pura”: non sono semplicemente uno l’opposto dell’altro, ma fra di essi vi è tutta una serie di sfumature, e proprio in questa sfumatura si inserisce il nostro concetto di “luogo dei non”.

“Il territorio è una struttura essenzialmente unitaria, concreta, totale e univoca; che tuttavia, appunto perché è insieme unitaria, cioè permanente, e concreta, cioè polivalente, non può che essere stabile e crescente, cioè conservativa e accumulativa; e che appunto per essere insieme totale, cioè molteplice, e univoca, cioè individuale, non può che essere ciclica e asintotica, cioè integrativa e confermativa di se stessa all’infinito”. Saverio Muratori

Per indagare questo aspetto del cavalcavia dobbiamo tenere in considerazione il fatto che ciascun luogo ha una storia, una sua identità, più o meno forte, più o meno esplicita.

L’identità, è determinata dal sito stesso, dall’architettura e dai suoi contenuti, questi ultimi, come anche i valori del luogo stesso possono essere quelli intrinseci al bene stesso, restituiti dal tempo e reinterpretabili, ma anche costituiti da quelle sovrastrutture temporanee o permanenti quali i servizi, gli eventi e le iniziative effimere.

L’identità si determina quindi proprio grazie alla contemporanea

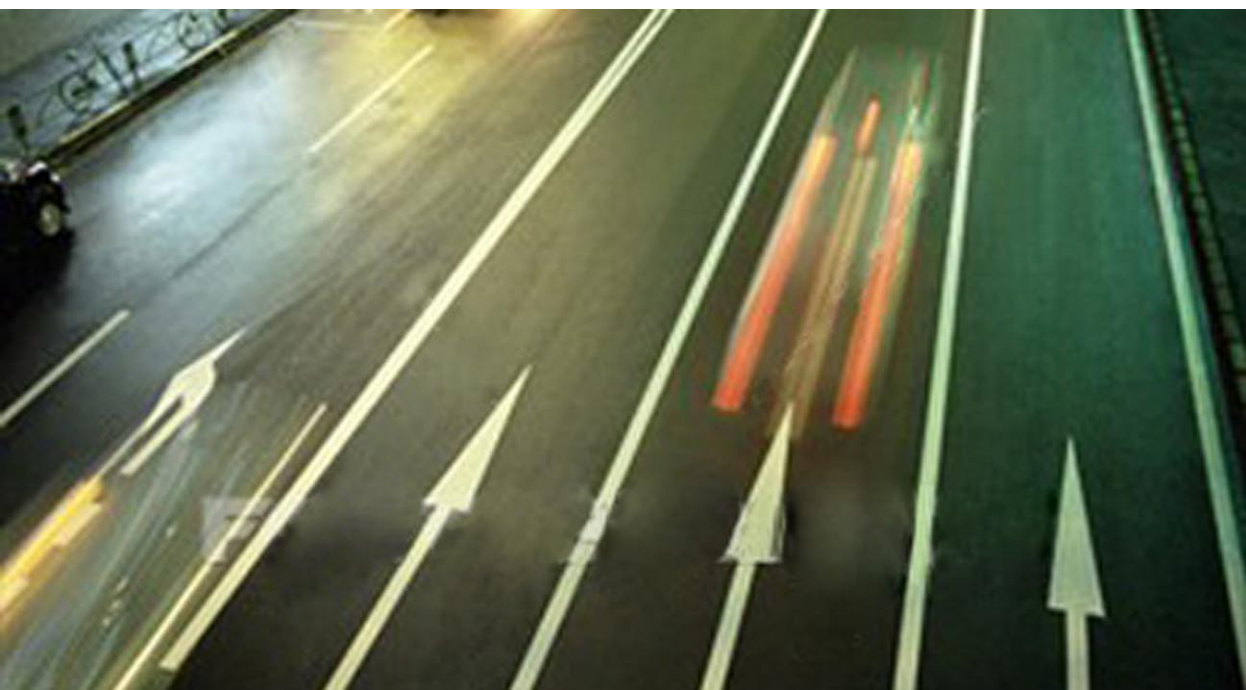
107. Veduta degli scavi di Pompei, Pompei.



# Il Luogo dei non







presenza di *genius loci*; con questo termine si intende in architettura il cosiddetto “spirito del luogo”, ossia la storia, il passato i significati che luogo stesso si porta con sé dalla sua esistenza.

Esistono luoghi, come posso essere i campi di concentrazione, i siti archeologici, ma più semplicemente anche gli antichi centri urbani, nei quali la presenza del *genius loci*, della loro storia cioè, è ben evidente e palesata, nei quali non vi è dunque la necessità di creare qualcosa di fisico che sia in grado di comunicare ai visitatori lo spirito del luogo.

Al contrario, spazi come il Cavalcavia E. Busca, che non presentano alcuna infrastruttura di comunicazione, hanno bisogno della creazione di un’interfaccia.

Dunque nel momento in cui il visitatore-utente entra “in contatto” con tale luogo, quando interagisce con esso, ne deve ricavare una immagine, iniziarne a leggere una identità, a costruirsi una “idea”.

A questo scopo necessita di una interfaccia che lo agevoli e gli dia accesso a quelle informazioni che possono essere al tempo stesso di premessa a un processo più approfondito di conoscenza del luogo stesso e dei suoi valori.

Questa interfaccia è costituita proprio dal progetto di comunicazione deputato a mediare appunto tra luogo e visitatore-utente. Tanto meglio tale interfaccia è pensata, tanto più questa è funzionale ed integrata, tanto più facilmente il visitatore-utente potrà usufruire in

modo appropriato del contenitore e dei suoi contenuti.

Tutto questo è proprio quello che abbiamo cercato di fare nell’approcciarci al progetto di riqualificazione del cavalcavia: è stato letto come luogo ricco di negazioni di sé stesso, uno spazio che non è diventato ciò che doveva essere. Per noi dunque l’obiettivo è diventato quello di creare un’identità per il Cavalcavia Busca, o meglio, di cercare di far emergere chiaramente tutte le molteplici identità che in realtà possiede (non avendone mai avuto una determinata) attraverso la progettazione dello spazio.

*108. Vista di una strada ad alta percorrenza.*

*109. Vista della stazione di Milano centrale, anche le stazioni, in quanto luoghi di transito, sono definite come nonluoghi.*

## Non-strada: Un blog di quartiere per Bologna

Il progetto nasce nel marzo del 2007 come frutto della tesi di laurea in riqualificazione micro-urbanistica di Stefano Reyes dal nome "Via Mascarella: il cortile sulla strada". La tesi di fondo è che per dare valore, vivibilità e sicurezza fisica e sociale a una strada della città bisogna puntare sulla partecipazione popolare degli abitanti locali e sulla eventuale riqualificazione di piccole parti dell'ambiente di prossimità.

Con minimi interventi miratissimi sullo spazio pubblico, atti a renderlo più ospitale e funzionale, si potrebbe non solo mostrarlo come più attraente per chi vi veniva da fuori, ma renderlo più utile a chi vi abitava vicino e alle attività commerciali che ad esso avrebbero potuto appoggiarsi.

In sintesi gli abitanti della strada avrebbero potuto utilizzarla come parte integrante dello spazio utile alle attività della vita. Proprio come si fa con le varie parti di una casa. L'Associazione Centotrecento si occupa della rivitalizzazione degli spazi pubblici di una via di Bologna e del coinvolgimento degli abitanti e commercianti della strada. Sul sito vengono proposti piccoli progetti di intervento nella via bolognese e viene chiesto agli utenti di inviare dei fotomontaggi che raccontino la loro visione per il futuro della zona urbana.

Il sito non è il solo mezzo per creare una rete: l'associazione orga-

nizza incontri settimanali e eventi di strada, cene pubbliche, dibattiti, installazioni di design pubblico e tanto altro.

## Non-piazza: Esterni a Madrid

Esterni è stata invitata a Madrid da [ecosistema urbano] per organizzare un workshop di 5 giorni (1 - 5 dicembre) nel quartiere di Lavapies, con l'obiettivo di trasformare un vuoto urbano abbandonato da anni in uno spazio pubblico. Ecco il racconto di come è andata.

La prima delegazione di esterni, arrivata a Madrid la sera prima, inizia a esplorare il quartiere e lo spazio (solar) da trasformare: chiuso da un muro e una cancellata, è ancora inaccessibile.

Tutto il gruppo di progettazione è coinvolto nella ricerca di materiali e collaborazioni; si definisce il disegno dell'allestimento, il progetto è approvato e definito. Il solar si trasformerà in una piazza, con un orto, un campo da calcio, da volano e bocce, un teatro, un mercato...

Si decide di avviare un cantiere all'aperto, fuori dal cancello, praticamente per strada.

In soli due giorni il solar cambia aspetto: prendono forma tutti gli elementi, la facciata è ridipinta, si crea un percorso guidato con cartelli esplicativi, si rifiniscono gli ultimi dettagli; alle sei è tutto pronto per accogliere le tantissime persone che da tutto il quartiere arrivano per vedere cosa è successo.

*110. Via di Bologna occupata dagli abitanti del quartiere.*

*111. Quartiere di Lavapies, la nuova piazza creata da Esterni.*



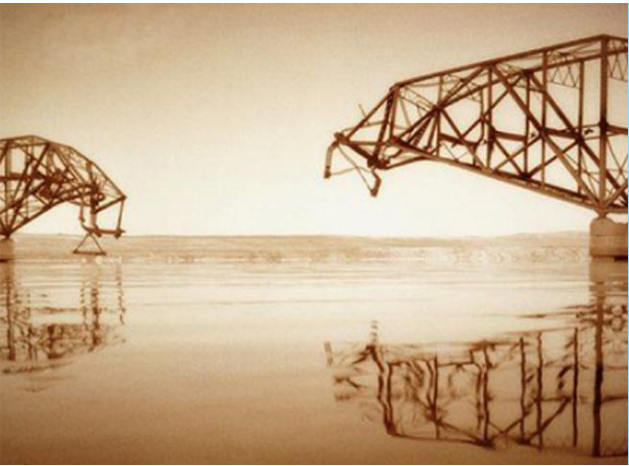


Trovano uno spettacolo di clown e un musicista al teatro di tutti, un'area con amache per rilassarsi, l'orto con decine di piante diverse, un campo da calcio, volano e bocce, musica in cuffia, l'area del mercato allestita per mangiare tutti insieme. Molta curiosità, interesse, volontà di impegnarsi per portare avanti il progetto.

Il progetto Esta es una plaza fa diventare quel luogo un punto di riferimento per il quartiere, uno spazio pubblico aperto a tutti, un centro culturale all'aperto. Un consistente gruppo di persone partecipa e si impegna a proseguire...



# non ponte



Confrontandolo con il vicino cavalcavia Farini, è evidente che non viene sfruttato come dovrebbe, anche a causa dell'unico senso di marcia, della scarsa illuminazione e più in generale, del degrado cui è stato sottoposto.

Il cavalcavia Farini risulta essere, quindi, l'unica arteria che collega il centro con la periferia e viceversa. Durante il giorno il traffico non si divide equamente sui due ponti, ma è esclusivamente concentrato sul più funzionale dei due, il Farini.





# non collegamento

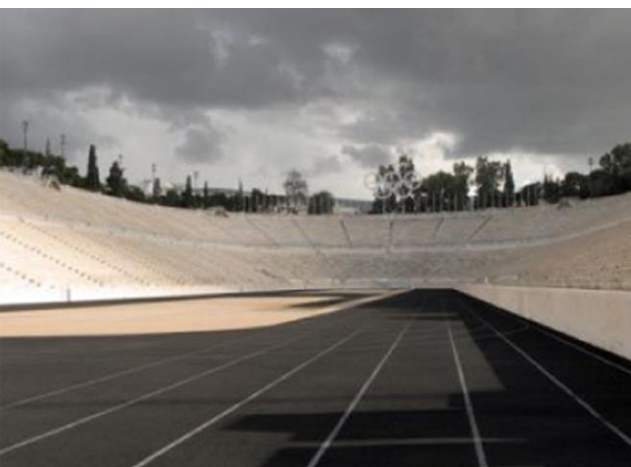
Confrontandolo con il vicino cavalcavia Farini, è evidente che non viene sfruttato come dovrebbe, anche a causa dell'unico senso di marcia, della scarsa illuminazione e più in generale, del degrado cui è stato sottoposto.

Il cavalcavia Farini risulta essere, quindi, l'unica arteria che collega il centro con la periferia e viceversa. Durante il giorno il traffico non si divide equamente sui due ponti, ma è esclusivamente concentrato sul più funzionale dei due, il Farini.





# non piazza

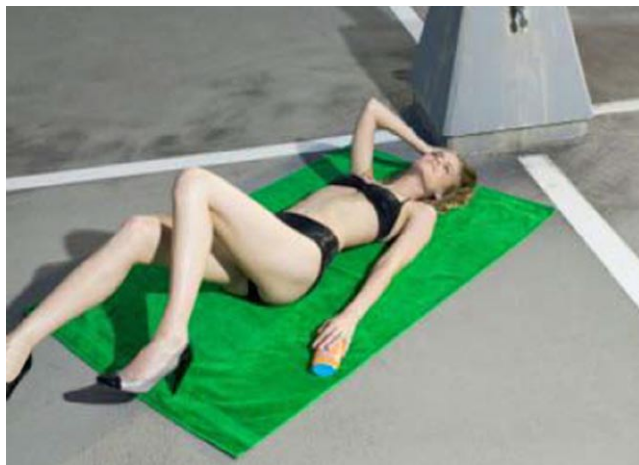


Sul cavalcavia vengono organizzate molte manifestazioni di vario genere (fiere, concerti, esposizioni...) e si trasforma così in un luogo d'incontro, ma solamente nell'arco di tempo nel quale si svolgono questi eventi. Nella quotidianità, queste "piazze" affollate diventano completamente deserte e nessuno si sofferma sul cavalcavia, dimenticandosi di ciò che stato. Questo luogo prende vita ad intermittenza, presentando ampi momenti di abbandono.



# non parcheggio

Il cavalcavia non è utilizzato durante il giorno, ma solo durante i weekend grazie alla sua vicinanza con Corso Como, una delle vie più frequentate di Milano, ricca di locali. Essendo una zona centrale di Milano, c'è sempre il problema del parcheggio, ma la gente sembra non considerare lo spazio utilizzabile presente sul cavalcavia e continua la sua ricerca a pochi metri di distanza. Le cause sono sempre le medesime, ovvero la scarsa informazione e l'unico senso di marcia.



Il cavalcavia Bussa per la sua natura mutevole e priva di un'identità fissa, si rivela come luogo ideale per ospitare eventi sempre diversi. Il parcheggio molto ampio e troppo spesso lasciato vuoto, è un invito per chi vuole esprimere la propria arte.

Avvengono diverse manifestazioni artistiche: dalle fiere dell'autoproduzione a concerti di vario genere. La vicinanza con il quartiere Isola, molto attivo artisticamente e socialmente, non fa mancare momenti creativi di utilizzo del cavalcavia.

Grazie alla sua posizione centrale e alla vista che si gode da quell'altezza, diventa set per numerosi video musicali, sfondo ideale per eventi come il Milano Clown Festival e per i protagonisti di "Fumetopoli".

## Rebel8

Una volta all'anno si tiene il Rebelot, una fiera dell'autoproduzione promossa dal negozio Isola Showroom: chiunque può partecipare con le proprie creazioni, l'unico vincolo è appunto che la merce sia autoprodotta.

A Milano esiste una cultura dell'autoproduzione, il problema è che spesso è nascosta, relegata alla marginalità delle manifestazioni underground e della cultura "alternativa". Ebbene a due passi dal patinato Corso Como, l'autoproduzione esce allo scoperto. Niente abusivi dunque, ma solo «creativi da combattimento». Tre

giorni di manifestazioni, in cui non mancano la musica e l'arte di strada, con iniziative che vanno avanti fino a mezzanotte. L'invito è aperto a tutti e partecipare è semplice, non occorrono licenze o marchi registrati, ma basta compilare l'autocertificazione. Il costo per avere uno spazio è di 50 euro, ovvero 16 euro al giorno. Questa quota garantisce la corrente elettrica e copre le spese di organizzazione. Rebel 8 è un evento con tante cose interessanti: dalla street art alle pins, dall'arte metropolitana alle snikers rimodernate. Generalmente si tiene in maggio e comincia di venerdì pomeriggio e termina di domenica con un grande concerto.

## Rebelart: l'arte si fa strada

I migliori graffittari milanesi Bros, Anais, Zybe hanno realizzato ed esposto le loro opere sul cavalcavia Bussa.

Hanno utilizzato tutti lo stesso formato (rettangolare e facilmente applicabile alla balaustra del cavalcavia) e hanno realizzato le proprie opere sotto gli occhi di tutti. Dopodiché sono state esposte lungo il ponte come in una galleria a cielo aperto.

Per i writers milanesi è stata l'ennesima occasione per avere visibilità e colorare uno spazio dimenticato, solo attraversato. Un modo per far rivivere il cavalcavia, facendolo diventare "museo", contenitore.

Nonostante la zona caratterizza-

*120. Venditore ambulante, fiera Rebel8 2009.*



# Il cavalcavia occupato



isola  
pepe  
verde

sabato 11 dicembre  
ore 15 sul cavalcavia

isola  
pepe  
verde



ta da un forte degrado, le opere non hanno subito atti vandalici e sono rimaste esposte per diverse settimane senza essere danneggiate, è vero che col passare del tempo alcuni elementi sono stati rimossi e altri hanno subito danni dovuti agli agenti atmosferici. Era necessaria una miglior organizzazione e uno spazio dove le opere potevano essere protette e non subire danni.

### **Isola pepe verde**

Una festa ai piedi del cavalcavia, un progetto di verde pubblico dell'associazione Pepe Verde. Interventi di artisti e ospiti di Isola Art Center.

Nel giorno chiamato Festa per il nuovo giardino dell'Isola, l'associazione Pepe Verde fa delle proposte per riportare il verde a Isola, possa avvenire per mezzo della costruzione di molteplici situazioni in grado di rivendicare quel diritto all'urbano in Isola, come in moltissimi altri quartieri, è usurpato. Per questo motivo il curatore Matteo Lucchetti e l'artista Bert Theis hanno invitato per Isola Art Center, gli artisti interessati a questa nuova fase del processo di costruzione dal basso del quartiere a formulare una proposta di intervento. Questo per sottolineare l'importanza dell'intervento urbano da parte delle pratiche artistiche.

Isola Pepe Verde, che nella storia di Isola si presenta come l'ultimo di una lunga serie di gruppi

di attivismo civico nati a partire dagli anni '70, si costituisce con l'individuazione dell'area sita tra Via Pepe, Via Borsieri e la fine del cavalcavia Bussa, che potrebbe rappresentare un nuovo spazio verde per il quartiere. Qualcosa che si cerca da anni, almeno dalla chiusura nel 2007 dei Giardini di Via Confalonieri e che oggi sembra essersi trovato in quest'area di proprietà comunale, attualmente in gran parte recintata e inutilizzata. L'area è abbastanza grande da contenere: - un giardino con panchine e spazi per rilassarsi, un'area cani, un campo sportivo multifunzionale, uno spazio per l'arte e per il quartiere, tanti alberi e piante. Questa è la proposta che Isola Pepe Verde vuole formulare al Comune di Milano.

### **Milano Clown Festival**

Il Milano Clown Festival, organizzato dall'Associazione Scuola di Arti Circensi e Teatrali e ideato e diretto da Maurizio Accattato, è l'unica realtà internazionale dedicata al clown e al nuovo teatro di strada in cui artisti provenienti da tutto il mondo creano un fecondo miscuglio di varie culture, dando origine a un nuovo linguaggio, frutto di esigenze diverse che spontaneamente emergono tra pubblico e artisti. L'intento è quello di offrire al più ampio pubblico possibile il meglio del nuovo teatro di strada europeo. Una kermesse concentrata in tre giorni fitti di appuntamenti proposti a rotazione

*121. Locandina dell'evento Isola pepe verde.*

*122. Locandina del Milano Clown Festival del 2010 e Clown che si esibisce sul cavalcavia Bussa.*



all'aperto e al chiuso, dal mattino alla sera, per un totale di oltre 100 tra teatro, proiezioni speciali, musica, incontri dedicati alla formazione e alle scuole.

Venti compagnie e prestigiosi ospiti internazionali si alternano in tutti i luoghi del festival, cercando di aggiudicarsi il Gran Premio del Pubblico e il Premio della Giuria. Le location principali degli eventi, oltre agli Chapiteau o tendoni rossi da circo, saranno i Teatri Sasseti e Verdi, il Sagrato del Santuario di Santa Maria alla Fontana in via Bassi, Piazza Minniti, il Cavalcavia Bussa e il Frida Pub.

Sul Cavalcavia Bussa viene allestito un punto merenda, il bar del Circo Pic (il Pronto Intervento Clown) che ospita anche numerosi clown che intrattengono i clienti.

## **Fumettopoli: la fiera del fumetto a Milano**

Fumettopoli avviene presso l'Atahotel Executive di Milano, a due passi dal cavalcavia, non ci sono solo fumetti, anzi, a vedere bene ci sono più modellini e gadget che fumetti, si parla di modellini dei celebri cartoni animati giapponesi come Gundam, Myth Cloth, Revoltech, Gashapon e molto altro. non molto estesa ma ben disposta per poter fare un giro completo senza perdersi o mancare qualche stand,

Sul cavalcavia Bussa avvengono delle performances dei Cosplayers (ovvero persone che amano travestirsi da personaggi di cartoni

animati).

I colori vivaci degli abiti e delle parrucche contrastano con lo sfondo grigio del cavalcavia, colorandolo.

## **Oh-bej Abusej**

Dopo lo spostamento dal suo luogo storico, Sant Ambrogio, la Fiera degli Oh bej Oh bej ha perso molte delle sue caratteristiche: essere un'occasione per tanti artigiani, artisti, saltimbanchi, robivecchi... di esporre e vendere le proprie creazioni, ma anche quella di spazio liberato, di luogo di incontro, di scambio, di confronto.

Infine nel 2009 l'Amministrazione comunale ha mobilitato un vero esercito per fermare "l'orda degli abusivi", impedendo a tutti coloro che sono il vero cuore della Fiera di farla vivere.

Gli "abusivi" (artigiani, artisti, rigattieri, riciclatori...) che si ritrovano in un'associazione hanno organizzato, col consenso del comune, dal 2009 gli Oh-bej Abusej, a loro parere "la fiera con il vero spirito degli Oh bej Oh bej", sul cavalcavia Eugenio Bussa. Per i cittadini un mercatino in più durante il ponte dell'Immacolata.

## **Cinemaperto**

Cinemaperto e' un'organizzazione che intende riappropriarsi e restituire gli spazi pubblici che Milano, smaniosa di progresso, sta cancellando e riempiendo di cemento.

*123. Cosplayer sul cavalcavia Bussa.*

*124. Oh-bej abusej sul cavalcavia Bussa.*

*125. Persone che assistono ad una proiezione di Cinemaperto.*







Numerose sono le proiezioni che sono state organizzate in punti strategici della città, come il nostro amato cavalcavia. Cinemaperto mette a disposizione uno schermo e delle sedute per proiettare cortometraggi autoprodotti e indipendenti che vogliono raccontare il disagio di una Milano, altrimenti vista solo attraverso telecamere a circuito chiuso. Chiunque può proiettare il proprio lavoro, portando una usb, un dvd o una bobina super8. Quest'evento accoglie anche altre forme spontanee d'arte e di comunicazione.

### **Freedom Day - Memoriale caduta muro di Berlino**

Il 9 novembre 2009 ricorrevano i vent'anni dalla caduta del muro di Berlino. Milano ha pensato di celebrare questo momento con due installazioni pubbliche dall'elevato contenuto artistico e culturale, volte a ricreare e ricordare l'atmosfera e le emozioni vissute in Germania in quei giorni.

La prima installazione, "1989 Berlino anno zero" è una mostra fotografica del fotoreporter Livio Senigalliesi, le cui immagini saranno esposte in via Sirtori, 32 (zona Porta Venezia),

Knauf, multinazionale con casa madre in Germania presente in Italia dal 1977, realizza in Sistema Aquapanel® una sezione di muro, lunga 15 metri alta 3,60, che ospita le immagini del fotoreporter: 25 fotografie in bianco e nero

che ci riporteranno direttamente a Berlino alla fine degli anni '80. La seconda installazione, La Zona, è ad opera del collettivo di artisti tedeschi FEHLSTELL che hanno ricostruito due torri di vedetta del muro di Berlino - quelle che sorvegliavano l'area circostante. Gli artisti hanno trasformato il cavalcavia Bussa in un teatro a cielo aperto su cui si sono esibite. Una zona simbolica in quanto il cavalcavia mette in relazione due parti della città di Milano divise dai binari e dalla stazione ferroviaria di Porta Garibaldi.

### **Video Musicali J-ax - Immorale**

Il video è stato girato a Milano dal grande regista Gaetano Morbioli. Precisamente è stato realizzato nelle piazze principali della città, come ad esempio Piazza del Duomo e sul cavalcavia Bussa.

*126. Vista delle due torri realizzate per festeggiare il ventennio dalla caduta del muro di Berlino.*

*127. Fotogramma del video "Immorale" di J-ax, interamente girato tra Bussa e il centro di Milano.*





# SPUNTI PROGETTUALI: RECUPERO URBANO





Un'attenta lettura della tipologia di infrastruttura viaria, del suo stato e del suo calendario di effettivo uso, dell'entità e della natura del corridoio che genera, del paesaggio che da essa dipende, delle considerazioni mirate sulle condizioni del contorno del tracciato, ovvero sui fattori ambientali, economici e sociali, sono i necessari punti di partenza per ogni esperienza di tutela, recupero e riuso dei tracciati, intesi in senso allargato. L'esperienza nel settore è variegata e propone soluzioni più o meno efficaci, ovvero più o meno sostenibili e consapevoli.

### **Approccio al tema**

L'adattamento e la conversione di un'infrastruttura viaria per accogliere la mobilità lenta è una pratica diffusa a livello globale, anche se assume sfumature e caratteri diversi a seconda del contesto morfologico, sociale ed economico di riferimento.

Ogni intervento, ogni itinerario possiede le proprie peculiarità e particolarità, date principalmente dal rapporto con il paesaggio su cui insiste, si possono però identificare due tipologie di approccio molto diverse a questo tema, definite in funzione di come la via viene letta ed interpretata sia come detto di partenza, sia come esito progettuale.

L'analisi dello stato dell'arte in questo settore, mette in evidenza come la gran parte delle realizzazioni si concentri prettamente

sul sedime vario, recuperando il tracciato ed i supporti alla mobilità per tagli modali lenti: i progetti propongono quindi piste adatte ad accogliere pedoni, ciclisti, cavalieri, pattinatori, etc. senza promuovere riflessioni approfondite sul territorio attraversato.

La via viene interpretata come segno ed infrastruttura in sé conclusa, memoria forte di un momento culturale, quindi il tracciato è assunto in modo statico e passivo senza prevedere la possibilità di manometterlo o modificarlo in ragione di un più forte rapporto con il corridoio che esso genera, o solo per migliorare la mobilità insediata.

Questo tipo di approccio progettuale in genere è volto a creare itinerari prettamente escursionistici e ludici, in cui sono marcati i fattori longitudinali della strada come luogo dell'andare, in cui il paesaggio diviene panorama, una vista allietta il percorso, un prodotto da consumare in massa.

Le intersezioni tra diverse direttrici, in questa logica, sono interpretate come punti di rottura dell'unità tipologica dell'itinerario e, dove è possibile, si cerca di svincolare il tracciato dalle altre reti; i punti di accesso al percorso sono chiaramente marcati in modo che l'utente percepisca subito di essere o meno in un ambito protetto, regolato da norme particolari che privilegiano un certo tipo di mobilità.

Questa tipologia d'intervento si presta al recupero di infrastrutture

129. *South Hunsville, Aldridge Creek Greenway.*

# Riqualificare infrastrutture viarie



viarie in contesti poco antropizzati, in cui sia il viaggiatore che il paesaggio vanno tutelati; punto debole è il fattore sociale poiché realizzazioni marcatamente ricreative assumono un netto carattere stagionale o cadenzato lasciando la via poco frequentata e poco controllabile in alcuni periodi temporali, con conseguenti problemi di presidio e sicurezza.

La presenza continua di utenti è, infatti, un fattore che già da solo scoraggia possibili usi impropri dei luoghi dell'abitare collettivo. La logica di approccio introversa al sedime in genere produce realizzazioni episodiche sul territorio e svincolate dai principali centri urbani; anche se permette viaggi interessanti all'interno di paesaggi suggestivi, questa impostazione spesso porta al paradosso che per usufruire della mobilità lenta, si deve necessariamente raggiungere i punti di accesso al percorso con mezzi a combustione. La conversione di tracciati in unità chiuse ed introverse, delle sorte di autodromi lenti, può avere buoni impatti positivi sul contesto a livelli differenti, anche se la mancata messa a rete dei percorsi limita molto la portata e l'entità dei risultati. L'amenità delle localizzazioni è indubbiamente il principale fattore attrattore d'utenza; la realizzazione di un percorso lento si rivela in questi contesti strategica per la conservazione di territori poco antropizzati. Il fatto di essere in località defilate, implica però che la realizzazione del percorso





deve seguire un'intensa opera di informazione e pubblicizzazione dell'intervento. Questo tipo di realizzazioni è quindi volto a leggere e proporre l'infrastruttura come un percorso da una località all'altra, da un inizio ad una fine e, quindi, si presta molto per realizzare ecomusei e percorsi ludici, luoghi per la ricreazione temporanea. Le regole del viaggio, la sua cadenza, la sua temporalità, sono date a priori e sono oggetto specifico dell'attività progettuale: prevedere le soste degli utenti, i punti in cui interagire con il contesto, i centri di informazione e respiro è attività necessaria per strutturare le modalità dell'abitare queste infrastrutture.

Agli itinerari chiusi, o meglio conchiusi, si oppongono quelli aperti, ovvero gli interventi volti a creare una rete per la mobilità dolce ramificata sul territorio e flessibile nelle sue regole d'uso, fortemente integrata con i luoghi quotidiani dell'abitare e con i principali sistemi di trasporto.

Quando le infrastrutture viarie sono pensate quale occasione per costruire un sistema di mobilità articolato, il carattere di canale inaccessibile si ammorbidisce sotto l'esigenza di connettere persone e luoghi diversi: l'intervento si allarga dal sedime fino ad abbracciare l'intero corridoio viario tramite l'impostazione di tragitti alternativi ed itinerari secondari. Il sedime in questa ottica è letto come occasione e non come vincolo: la viabilità viene adattata,

se necessario manomessa, per creare una nuova mobilità sostenibile. In relazione alla morfologia del contesto si possono inoltre creare luoghi di sosta, belvedere, varianti di tracciato per raggiungere poli attrattori d'utenza. Anche in questo caso la mobilità che viene proposta in genere è di tipo lento, esistono però anche diversi casi di adeguamento ad un uso dolce di direttrici carrabili. La messa a sistema di percorsi diversi, di tratte di itinerari una volta indipendenti ed alternativi, permette di recuperare la continuità della via arrivando a costruire percorsi articolati che di volta in volta si appoggiano su sedimi ferroviari, alzaie di canali, strade vicinali etc. Questa scelta progettuale si rivela decisiva soprattutto quando si è di fronte più che alla dismissione di un intero tracciato, al problema di gestire e recuperare i sedimi abbandonati a seguito di varianti o rettifiche.

L'idea forte della creazione di una rete è, in ogni caso, la flessibilità nell'organizzazione del viaggio con la relativa possibilità di utilizzare i percorsi anche quotidianamente. L'interscambio tra i diversi tagli modali, come anche la connessione tra i vari luoghi dell'abitare contemporaneo, permette di rendere sostenibile l'uso di queste direttrici anche in funzione di spostamenti pendolari. Il recupero delle infrastrutture per creare sistemi articolati sul territorio permette di rendere accessibili tanto località amene che luoghi antropizzati di

interesse rendendo il contesto non solo un quadro da osservare, ma una realtà da percorrere ed esperire. In questo tipo di realizzazioni il carattere delle diverse tratte deve essere messo chiaramente in evidenza per non ingenerare usi impropri e potenzialmente lesivi delle infrastrutture: la connessione di tronchi con logiche diverse spesso implica anche la necessità di proporre delle vie ad uso promiscuo, in cui deve però essere reso esplicito quali siano gli ambiti di pertinenza dei diversi tagli modali. Strade di servizio vicinali o rurali possono consentire la convivenza di mobilità diverse nello stesso sedime; quando il livello dei percorsi di appoggio cresce, è necessario proteggere la mobilità lenta quanto quelle veloci; la promiscuità incontrollata crea disagio e confusione ed ingenera possibili rischi di contrasto tra i diversi utenti della strada. I percorsi in rete, come detto, possono avere le caratteristiche di luoghi dell'abitare quotidiano, direttrici per assorbire spostamenti pendolari; la maggiore frequenza e la continuità di utilizzo consentono di presidiare in modo continuativo queste infrastrutture; laddove i percorsi condividono la sede con altri tagli modali, il controllo è garantito anche dalla presenza di utenti diversificati. La connessione tra i diversi tagli modali impone la creazione di apposite strutture ricettive e di stoccaggio, l'adeguamento dei mezzi pubblici per consentire l'agevole trasporto non solo di passeggeri, ma anche di

eventuali dotazioni di supporto della mobilità lenta, quali biciclette, pattini o monopattini.

La ramificazione di percorsi lenti e dolci sul territorio permette la creazione di circuiti, che possono avere interessanti valenze ricreative ed ovviare al disagio provocato dal dover tornare sui propri passi, tipico invece delle realizzazioni monodirezionali.

Questo tipo di approccio al tema delle infrastrutture viarie dismesse, declassate o sotto-utilizzate si presta ad accogliere una varietà di usi, da quelli ludici e sportivi a quelli pendolari e trasportistici; l'integrazione con le altre reti di mobilità rende evidente la presenza dei percorsi, li propone quali luoghi dell'abitare quotidiano e, quindi, le indicazioni da fornire per guidare l'uso di questi manufatti non sono tanto volte a far trovare i percorsi, ma quanto ad orientare i viaggiatori all'interno del sistema, a rendere evidenti le possibilità offerte dalle diverse ramificazioni del percorso.

In questa ottica i supporti alla mobilità non solo possono essere recuperati per accogliere strutture di supporto alla via, ma anche attività a più vasta portata, ovvero poli attrattori d'utenza, quali uffici e servizi pubblici, scuole, centri culturali etc.

I fattori che orientano la conversione di un'infrastruttura verso l'una o verso l'altra modalità d'uso sono certamente la natura dell'infrastruttura originaria, il tipo di urbanizzazione di un territorio ed il

*131. Greenway del Knoxville Park, Tennessee (Usa).*

*132. Veduta del paesaggio della Valle Maggia.*



radicamento culturale dell'abitudine alla mobilità lenta (pedonale e ciclabile).

## Infrastrutture viarie declassate e riprogettazione del paesaggio

La pratica corrente si concentra in genere sul recupero di infrastrutture viarie dimesse di tipo ferroviario, oppure sul riuso di strade alzaie e di servizio a canali e corsi d'acqua, per creare percorsi di carattere lento: in alcuni casi a pedoni e ciclisti si affiancano cavalieri e, nei mesi invernali, anche fondisti e sciatori; sullo sfondo di un riconosciuto valore culturale, delle notevoli potenzialità ludiche ed escursionistiche per le infrastrutture viarie dimesse, declassate o sotto-utilizzate, bisogna riconoscere un'articolazione del tema nelle diverse realtà geografiche, nazionali e regionali: ogni cultura reinterpreta i tracciati desueti proiettando su di essi principi, aspirazioni ed aspettative diverse. In molti contesti non si può delineare tanto una metodologia d'approccio sistematica al tema delle vie desuete, quanto la volontà di creare reti e percorsi lenti con differenti finalità: in questi scenari le considerazioni sulle strade abbandonate scemano e si confondono con le politiche volte a promuovere la mobilità diporistica e, quindi, i supporti alla mobilità pertinenti gli itinerari sono trasformati in strutture di servizio, quali ristoranti o noleggi attrezzature,





ovvero in punti informativi, come uffici turistici o strutture mussali; per consentire un corretto uso della via, questa viene infine completata con aree di sosta, postazioni panoramiche, dotazioni tecniche per garantire la sicurezza materiale e sociale del tracciato.

### **Percorso ciclabile cantonale della Valle Maggia**

La ferrovia della Valle Maggia, in Canton Ticino, ha operato tra il 1905 ed il 1965 collegando Locarno, sul Verbano, a Bignasco. Scopo della linea ferrata era collegare le operose comunità montane al principale porto di fondovalle; la tratta della Valle Maggia nasce come diramazione della direttrice tra Locarno e Domodossola, ancora funzionante principalmente con finalità ludiche ed escursionistiche, e viene dismessa e disarmata dopo la metà del secolo scorso a causa delle mutate condizioni economiche, delle nuove esigenze trasportistiche legate alla diffusione dei mezzi motorizzati privati.

La vecchia ferrovia, insediata nel versante a levante della valle, riprendeva nei suoi manufatti un gusto ed un uso dei materiali tipici dell'inizio del '900, ovvero con sfumature Art-Nouveau, soprattutto per l'impiego di pietra e carpenteria metallica; particolarità del tracciato era che correva in rilevato rispetto alla strada preesistente e si attestava in prossimità dei centri abitati lambendoli mai attraver-

sandoli. Ponti e viadotti in ferro si ritrovano in tutti gli attraversamenti tanto del torrente Maggia quanto dei riali secondari; ad esclusione dei tratti sui corsi d'acqua.

Dal punto di vista dell'approccio al tema dei tracciati storici, questo progetto di recupero, elaborato dallo Studio Moro & Moro di Locarno su incarico del Governo della Repubblica e Cantone del Ticino, risulta particolarmente significativo in quanto la nuova infrastruttura riprende tratte in parte dalla ferrovia dismessa, in parte dalla vecchia cantonale, ovvero da strade vicinali e percorsi rurali. La messa a sistema di vie, di tragitti con differenti origini, permette di costituire una rete di percorsi lenti che trovano la loro spina, il loro asse principale nel sedime della vecchia strada ferrata; il tracciato della ferrovia, dove possibile, viene restaurato ed adattato per accogliere tagli modali lenti; presso i centri abitati, dove la via di ferro è stata assorbita dalla nuova cantonale, il percorso ciclo-pedonale confluisce sulla viabilità storica che attraversa le diverse frazioni costituendosi quale accesso privilegiato per i differenti centri. Mobilità lenta e veloce convivono per gran parte del percorso soprattutto grazie alla differenza di quota esistente tra strada e ferrovia; nei tratti in cui la continuità della pista ciclo-pedonale viene a mancare, a causa dell'erosione del sedime da parte della cantonale, il progetto prevede ponti e viadotti per attraversare la viabilità carraia,

il torrente Maggia, per appoggiare l'itinerario a percorsi di origine agrosilvo-pastorale presenti sul versante a ponente della valle. Il risultato di questa metodologia porta alla costituzione di una rete di percorsi lenti che collegano tra loro i diversi centri abitati e le principali località verdi della valle. Particolarmente significativa la scelta di come gestire gli attacchi al percorso: nella logica che la divisione tra mobilità lenta e veloce sia necessaria solo nella media valle, nell'alta valle, oltre l'ultimo abitato, si sostiene la possibile convivenza tra i due tipi di attività, soprattutto per la ridotta natura del traffico veicolare. Una volta a Bignasco, quindi, pedoni e ciclisti possono scegliere se proseguire verso le strade di vetta e di passo in sede promiscua con la mobilità carraia, oppure ritornare a valle; la ridotta presenza di insediamenti oltre l'ultimo abitato importante, lascia suggerire che ivi anche la presenza di autovetture sia limitata e con finalità soprattutto diporistiche. Verso il lago, invece, la presenza della ferrovia Locarno-Domodossola impone di deviare la pista ciclo-pedonale appoggiandosi a vie diverse da quella ferrata: presso i centri urbani spesso le ferrovie dismesse si innestano su tratte ancora in uso; questo è il caso della città elvetica e, quindi, per collegare i principali poli attrattori dell'area con i territori montani, si è reso necessario pensare ad itinerari alternativi. Il percorso lento, a valle, si appoggia quindi





all'alzaia del torrente Maggia e prosegue, poi, per Locarno lungo il Lago Maggiore. La messa in rete dell'antica capitale cantonale con il proprio entroterra montano permette di proporre un uso non solo ludico e diportistico di questa infrastruttura, ma anche adeguato per assorbire spostamenti pendolari, se non altro nei mesi caldi ovvero secchi.

La scelta di far attraversare le diverse frazioni dalla pista ciclabile risulta particolarmente strategica per rivitalizzare questi centri montani, per ingenerare sia nuove attività commerciali che un recupero delle modalità di abitazione e residenza in valle. Il progetto si pone in modo molto chiaro in rapporto all'esigenza di conservare, di tutelare i segni ed i manufatti storici presenti sul tracciato: le opere vengono restaurate e consolidate. Nei tratti in cui la ferrovia era complanare alla cantonale, il progetto propone un semplice nastro d'asfalto per marcare la traccia della precedente via di ferro; per montare lungo la massicciata in elevato, vengono previste delle rampe con muri lapidei di contenimento. La scelta di riproporre una muratura di tipo ciclopico impone, però, che i corsi non terminino a cuneo, ma permangano paralleli al percorso viario.

Le passerelle ed i viadotti, vengono proposte come leggere strutture metalliche sostenute, nei punti di attraversamento del Maggia, da un sistema di cavi e tiranti. L'impalcato, tanto nei nuovi

quanto nei vecchi attraversamenti è realizzato con liste di castagno, essenza tipica della bassa valle. Nell'impostazione del viaggio lento l'inserimento di questi elementi, che, seppur estremamente leggeri, si configurano quali elementi plastici nel paesaggio, costituisce un arricchimento del percorso con nuovi riferimenti, nuovi supporti alla mobilità tanto fisici che simbolici.

In un gioco di analogie, i progettisti propongono l'assonanza tra l'incombenza delle montagne e la possenza delle mura ciclopiche posate a secco, tra la leggerezza dei velocipedi e quella delle nuove passerelle sospese, appese all'orografia circostante.

Nell'analizzare il progetto di recupero della ferrovia della Valle Maggia ciò che emerge non è solo la puntuale attenzione alla tutela dei manufatti esistenti, ma anche una riflessione sul ruolo che l'infrastruttura ha nel paesaggio vallivo, che viene letto ed interpretato quale logico complemento della via. Il percorso è progettato per essere principalmente una pista ciclabile; i supporti alla mobilità vengono quindi adeguati a questo taglio modale. Queste non sono solo costituite dagli insediamenti, ma, come visto, anche dalle emergenze del paesaggio e dai manufatti, tanto storici che contemporanei. La volontà di dotare il progetto di forti caratteri allegorici e simbolici, come chiaramente reso esplicito dagli architetti, emerge nell'uso dei materiali, nel rapporto tra i

*134. Nella piantina sono evidenziati i percorsi presenti nella Valle Maggia e nelle valli circostanti, in particolare, quello di nostro interesse è il numero 2.*

nuovi manufatti ed il contesto di riferimento, nel recupero di un approccio consapevole e maturo verso il territorio attraversato. Per quanto concerne l'interscambio con altri tagli modali, la pista ciclabile propone punti di tangenza con la ferrovia Locarno-Domodossola e la possibilità di connessione tanto con linee di trasporto urbane quanto interurbane, i celebri postali. Il percorso, oggi in avanzata fase di progettazione, ha le potenzialità per avere impatti positivi sia sull'economia che sul modo di abitare questa area alpina. Dal punto di vista ecologico bisogna sottolineare come il proposto tappetino d'asfalto limiti la permeabilità dal percorso, ma d'altra parte una copertura in terra battuta mancherebbe troppo il carattere ludico e sportivo del tracciato a scapito di un possibile utilizzo quotidiano per spostamenti pendolari.

### **Linea ferroviaria Genova-Ventimiglia. Tratta San Lorenzo al Mare-Ospedaletti**

La Liguria è un sistema territoriale che nel tempo si è costruito per fasce attorno alla rete viaria: in principio la via Aurelia, di origine romana, seguita nell'800 dalla ferrovia e nel '900 dal sistema autostradale; il forte rapporto tra strada e paesaggio, in un contesto come quello ligure stretto tra mare e monti, impone riflessioni diffuse e coinvolgenti tutte le componenti del territorio quando si propone di intervenire su un singolo elemento

del sistema. La dismissione della linea litoranea ha suggerito in tutta la regione, sia a levante che a ponente, profonde riflessioni tanto sul destino degli insediamenti quanto sul paesaggio interessato dalla ridefinizione del palinsesto viario. La rete ferroviaria approda sul Tirreno tra il 1846 ed il 1853 quando il regno Sabauda realizza la linea Torino-Genova; alla direttrice Nord-Sud, presto si abbina quella Est-Ovest che percorre tutto il litorale tirrenico.

Ragioni economiche, tecniche e sociali, legate all'esigenza di realizzare in tempi brevi una nuova viabilità in grado di seguire il progressivo sviluppo industriale ligure ed italiano, portarono nell'800 a perpetuare la difficile scelta di un tracciato ferroviario a binario unico lungo il litorale, a valle rispettando gli insediamenti urbani; la realizzazione della ferrovia costituì una cesura nel territorio, tagliando i borghi ed escludendo l'accesso alla costa in diverse parti del tracciato. Tutto il sistema urbano della regione è stato influenzato nel suo sviluppo, nel bene e nel male, dalla scelta del tracciato ferroviario: essendo la direttrice di grande importanza nazionale, costituendo una delle principali vie per la Francia, la mobilità ferroviaria è sempre stata predominante rispetto agli altri tagli modali nelle intersezioni, realizzate inizialmente con passaggi a livello. La modalità di abitare la fascia a costa era quindi, fortemente influenzata dal servizio cadenzato tipico dei treni; l'area a

*135. Percorso della tratta ferroviaria San Lorenzo al Mare-Ospedaletti.*

*136. Veduta della linea ferroviaria prima dell'intervento di riqualificazione.*



mare nel corso degli anni un luogo ad accesso controllato e scandito dalla tempistica dei caselli. Le mutate esigenze economiche, le crescenti richieste di una mobilità elevata e le nuove condizioni politiche internazionali hanno portato alla fine del XX secolo a riprogettare la linea ferroviaria ligure, ovvero a ripensare tutto il sistema regionale. Le condizioni al contorno hanno permesso di proporre negli anni '90 del '900 un nuovo tracciato a monte scandito da ampie tratte in galleria piuttosto che di perpetuare un raddoppio in sede; l'abbattimento della barriera ferroviaria tra l'entroterra ed il mare ha imposto, però, una ridefinizione di ampie porzioni di territorio. Dopo la dismissione della prima tratta, da Genova a Finale Ligure, che ha visto un'alienazione del sedime ferroviario con il suo conseguente riassorbimento nei palinsesti urbani, assecondando le esigenze di nuove espansioni tanto del pubblico che del privato, nell'affrontare l'itinerario tra San Lorenzo al Mare ed Ospedaletti l'Amministrazione Regionale si è posta come obiettivo un piano di intervento coordinato a diversi livelli, in modo tale che il progetto di conversione potesse porsi quale concreta occasione per fornire un nuovo principio insediativi all'intero corridoio attraversato, ovvero all'intero Ponente Ligure: dal punto di vista gestionale venne quindi elaborato un PRUSST, un vasto progetto di riqualificazione tanto urbana che rurale incentrato





sulla trasformazione del sedime ferroviario.

Alla pianificazione di livello regionale segue quindi un progetto mirato sulla fascia più strettamente interessata dalla ridefinizione dell'infrastruttura viaria, con un approfondimento di dettaglio per quanto concerne le aree ferroviarie abbandonate ed indicazioni di massima sulle possibili dinamiche nei lotti frontisti. Per affrontare la complessità del tema e del corridoio interessato dall'intervento, la Regione Liguria si affida ad un gruppo di professionisti ricco ed articolato, composto da Silvano Tintori, Enrico Dodi ed Andreas Kipar, sia da tecnici specialisti, come agronomi ed ingegneri tanto trasportisti, quanto ambientali ed idraulici.

Rispetto alla tratta facente capo a Genova, nel Ponente si persegue la decisione di non frammentare il patrimonio fondiario riscattato dalle Ferrovie dello Stato, ma di cogliere le possibilità date dal recupero del corridoio infrastrutturale per costituire una nuova rete di mobilità a scala vasta.

Il progetto quindi, sostiene l'opportunità di impostare una rete di percorsi lenti, o meglio dolci, che vedano nella linea costiera la principale direttrice, su di questa si attestano i percorsi di origine storica che portano all'entroterra. Il ponente Ligure presenta una orografia più dolce rispetto al Levante e, quindi, permette di penetrare con maggiore facilità nelle aree montane: il sistema sto-

rico dei percorsi prendeva come direttrice longitudinale l'Aurelia da cui partivano i percorsi secondari per le diverse vallate; lo sviluppo delle reti di trasporto in modo parallelo alla costa, sia sotto il dominio Genovese che si appoggia maggiormente alle vie d'acqua, sia sotto quello Sabauda, portarono ad una perdita di forza dell'originario sistema a pettine che ordina e caratterizza questa parte della Liguria. La creazione di una rete di percorsi lenti, secondo il progetto elaborato, può permettere di recuperare la percorrenza storica del paesaggio con l'effetto indotto di rivitalizzare le località dell'entroterra, poiché dotate di nuova accessibilità.

La natura del sedime ferroviario, che presenta sezioni variabili, permette di rendere sostenibile una articolazione della nuova direttrice dolce abbinando alla mobilità ciclo-pedonale un servizio di trasporto pubblico locale (TPL) in sede propria.

La soluzione progettuale proposta prevede una corsia di 4,00 m per il trasporto pubblico locale a monte, una pista di 2,50 m per le biciclette verso il mare; tra i due percorsi viene realizzata una fascia di sezione variabile che si articola in un cordolo nelle tratte più anguste, in aiuole e giardini lineari in quelle più vaste. I due tagli modali hanno percorsi paralleli nella stessa carreggiata, ma ognuno di essi vede una impostazione dell'itinerario con regole peculiari proprie: la corsia per i mezzi

*137. Percorso della Valle Maggia, la pista nel tratto Cipressa.*

*138. Percorso della Valle Maggia, la pista in Valle Armena.*

collettivi corre in rettilineo e presenta presso le fermate le aree di sosta ed incrocio tra i sensi di marcia; il modello è quello di una tramvia leggera in cui il coordinamento del tracciato. Il percorso ciclabile, invece, ha un andamento sinuoso che segue più il limite irregolare esterno del sedime ferroviario che il parallelismo dei vecchi binari: il viaggio che ne risulta è vario ed articolato ed evita quei fenomeni di scoramento ed alienazione tipici dei lunghi rettili sulle piste lente. In questo scenario si inserisce, infine, la percorrenza pedonale che avviene, in tratti, appaiata a quella ciclistica, ma per la maggior parte si appoggia ai percorsi di margine al sedime, ampliandoli dove possibile; la cultura del pubblico passeggio è quindi riproposta nell'impostazione di massima di questa infrastruttura dolce.

Al progetto del carattere longitudinale del percorso si accompagna la gestione della sua nuova permeabilità trasversale: in alcuni contesti, come ad Ospedaletti, la massicciata ferroviaria viene rimossa completamente per recuperare la vista dal borgo sul litorale realizzando un belvedere rialzato che nasconde alla vista il dedalo degli stabilimenti balneari. In tutti i centri la perdita della barriera costituita dalla via di ferro diviene l'occasione per riammagliare le diverse parti degli insediamenti recuperando la continuità spaziale e temporale delle modalità dell'abitare. La priorità del nuovo percorso si evince dalle intersezioni

con la rete carrabile: la viabilità su gomma guadagna una maggiore continuità e fluidità nel passaggio del sedime ferroviario, ma deve dare comunque la precedenza agli utenti della via dolce; negli incroci più delicati la circolazione viene regolamentata con semafori per evitare l'insorgere di possibili criticità nell'uso dello spazio.

Le recinzioni ferroviarie restano a memoria della passata infrastruttura solo in alcuni punti, il sedime, per la maggior parte dei percorsi cittadini, diviene parte del palinsesto urbano, senza per questo perdere il suo carattere e la sua riconoscibilità: la nuova via verde, progettata come un passaggio nel verde, si caratterizza per essere uno spazio inedito dell'abitare collettivo, una nuova direttrice lenta che unisce tra di loro i diversi luoghi dell'abitare.

Per quanto concerne le aree perimetrali al sedime, lungo il nuovo itinerario sono stati pianificati una serie di interventi volti a potenziare la naturale predisposizione diportistica di questa regione: il nuovo Palafestival, strutture ricettive, aree portuali, parchi e giardini sono solo alcune delle opere che completeranno la trasformazione del corridoio infrastrutturale.

Ogni tipo di viaggio ha la sua tempistica, ha un proprio sistema di supporti alla mobilità, sia funzionali al percorso che simbolici nel trasformare la ferrovia costiera in una direttrice lenta i progettisti propongono l'inserimento di una serie di riferimenti scultorei per connotare

139. Percorso della Valle Maggia, scala di accesso all'Aurelia.  
140. Veduta del paesaggio della Valle Maggia.





le diverse tratte del percorso, fornire identità e riconoscibilità ai luoghi attraversati. Le gallerie, sempre punto critico della progettazione e gestione della conversione, vengono colte come momenti caratterizzanti il percorso in grado di offrire una suggestiva esperienza volta a coinvolgere tutti i sensi: dove possibile vengono aperte finestre panoramiche sul litorale per far godere i viaggiatori del paesaggio e, contemporaneamente, illuminare il tracciato; in altri casi l'abbinamento di illuminazione ed effetti cromatici trasforma i tunnel in opere d'arte da attraversare. Questa esperienza estetica è implementata anche dalla proposta di abbinare agli effetti visivi una traccia sonora che accompagni il percorso nei suoi punti più delicati: la galleria è sempre luogo percepito come ostile ed alieno anche se implica viaggi brevi. La scelta di massima dei progettisti è quella di conservare i segni ed i manufatti della cultura ferroviaria, proponendo la permanenza anche delle strutture di regolamentazione del traffico a guida vincolata, la trasformazione della via di ferro è però occasione per dare un nuovo assetto al territorio non solo estetico e funzionale, ma anche ecologico ed ambientale. Grande attenzione è stata dedicata anche alla gestione delle acque pluviali raccolte dal tracciato: il manto della via verde è stato progettato in conglomerato cementizio, se da un lato questa soluzione limita la permeabilità del

terreno, d'altro canto, in un sistema così delicato, studi geologici e di ingegneria idraulica hanno sostanziato questa soluzione. La maggior parte dell'itinerario viene proposto finito con un tappeto di cemento miscelato in modo tale da assumere il tono della terra di Siena; le intersezioni con la rete carraia sono progettate in pietra in modo da suggerire la criticità dell'intersezione tanto agli utenti lenti che a quelli motorizzati. Oltre che alle tipologie di pavimentazione, grande attenzione è stata prestata all'illuminazione del tracciato che serve a garantire l'uso dell'infrastruttura anche nelle ore serali, di notte, invece, si propone di chiudere al transito alcune porzioni del tracciato per evitare l'insorgere di usi impropri e punti di instabilità sociale. Punti critici del progetto sono le due testate: la confluenza del nuovo tracciato ferroviario su quello vecchio impone il raccordo della via verde alla viabilità esistente laddove le condizioni morfologiche lo permettono perdendo, in questo modo, parte del sedime che non può che essere riassorbito nel paesaggio circostante. Tema architettonico emergente che questo progetto mette in luce è la ridefinizione tipologica dai manufatti prospicienti al sedime ferroviario: quelli inizialmente nati come retri ora hanno invece delle condizioni al contorno che potrebbero caratterizzarli quali accessi privilegiati, con i conseguenti problemi di gestione della distribuzione dei piani terra.

## Parigi, Promenade Plantee

La città di Parigi ha realizzato tra la fine del XX e l'inizio del XXI secolo una vasta rete di percorsi lenti all'interno dell'area cittadina con un interessante programma di coordinamento dei diversi interventi, spesso legati anche a veri e propri progetti di riqualificazione urbana. Il sistema parigino si è costituito in buona parte manomettendo viabilità esistenti, come i boulevard di circonvallazione, ovvero appoggiandosi ad infrastrutture viarie dimesse o sotto-utilizzate, come ad esempio i canali e le loro strade alzaie o di servizio. La capitale francese, puntando sull'integrazione dei percorsi, appoggia la rete di mobilità lenta anche agli itinerari già presenti nei parchi cittadini, sia quelli consolidati che di recente formazione, creando così un sistema di vie verdi che innervano tutta l'agglomerazione urbana, arrivando in alcuni casi a realizzare veri e propri giardini lineari che toccano tanto le più importanti aree ricreative inedificate quanto i principali poli attrattori d'utenza. La connessione con il contado, la campagna dell'Ile de France con i suoi insediamenti, è garantita proprio grazie alla realizzazione di percorsi dolci lungo corsi d'acqua ed i canali, i cosiddetti Ch'emise de Halage.

Tra le molte esperienze parigine, risulta particolarmente interessante quella della Promenade Plantee, giardini lineare ricavato sul sedime della desueta linea ferroviaria

141. Parigi, Promenade Plantee, vista su di un canale.



Paris/Vincennes-Varenne/St Maur, percorso risalente al 1859 e dimesso nel 1969; nel 1988, su progetto di Philippe Matieux e Jacques Vergely, sul tracciato abbandonato venne realizzata una passeggiata che, tra aria e terra, collega il centro di Parigi con il Bois de Vincennes, nella cui viabilità lenta confluisce il percorso verde pensile. L'accesso alla Promenade Plantee avviene tramite scale e sistemi di risalita collocati nelle opere di sostegno del percorso od abbinati agli edifici prospicienti la passeggiata; il progetto di recupero del sedime ferroviario ha infatti trovato una corrispondenza nello ZAC (Zones d'Aménagement Concerté, programmi di risanamento con investimenti pubblici) Reuilly, ovvero un vasto programma di riqualificazione urbana edilizia. Il piano del nuovo quartiere, il corridoio urbano in cui scorre la via verde, ha trovato un elemento ordinatore, un riferimento simbolico, una immagine iconografica precisa proprio nel giardino pensile, che si è connotata quale filo rosso per connettere ed integrare i diversi manufatti residenziali. Strada e paesaggio circostante hanno visto in questo caso un'opera di recupero e ridefinizione contemporanea che ha permesso tanto al progetto del percorso, quanto a quelli dei nuovi edifici di cogliere le opportunità che la concomitanza degli interventi poteva offrire: nonostante la passeggiata sia in quota si ha in diversi casi una stretta relazione con i manufatti architettonici





circostanti; la via costeggia, si appoggia oppure attraversa i diversi complessi edilizi realizzati lungo il suo itinerario, fornendo un punto di vista privilegiato sulla città.

La Promenade Plantee, prima di confluire nel Bois de Vincennes, attraversa anche il Parc de Reuilly, dove per mantenere la continuità del percorso in quota, gli architetti hanno proposto una passerella sospesa, che in breve è divenuta una delle emergenze non solo del giardino pensile, ma anche del parco sottostante. La tipologia di spazio verde a cui si rifanno Philippe Mathieux e Jacques Vergely nel loro progetto è quella del giardino lineare; lo spazio è quindi articolato attorno al percorso centrale, su cui si affacciano le aree di sosta a le aiuole fittamente piantumate. La natura pensile del percorso ha imposto l'uso di essenze di dimensioni contenute; la presenza di alberi di prima grandezza nei viali che costeggiano la vecchia ferrovia permette, però, di avere un contatto diretto e suggestivo con le fronde di queste essenze. L'itinerario si articola come successione molto strutturata di spazi verdi, gazebi e pergole, dove non solo l'andare è allietato dal paesaggio circostante, ma anche lo stare è reso confortevole per la presenza di zone d'ombra, polle d'acqua, aree ricreative per adulti. Il progetto ha previsto anche il restauro ed il riuso delle grandi arcate a sostegno del sedime ferroviario: Patrick Berger ha infatti progettato nel 1989 la trasforma-

zione delle 71 fornici del viadotto presso Avenue Daumensil in negozi, gallerie d'arte e botteghe artigiane realizzando, quindi, il cosiddetto Viaduc des Artes. La via verde si articola oggi su due livelli: quello in quota del giardino lineare, quello a terra con un carattere più prettamente commerciale. Nella sua parte terminale, presso il Bois de Vincennes la passeggiata torna a raso e confluisce nel parco; sull'altro versante si connette all'Opera de la Bastille, realizzata sul sedime della vecchia stazione di testa. L'interesse del progetto Promenade Platee, oltre che nella qualità delle soluzioni realizzative, sta nel fatto che il recupero dell'infrastruttura viaria ha coinciso con un vasto programma di riqualificazione urbana; la nuova via verde è sia elemento emergente che fattore necessario per questa porzione di città. L'intervento non si limita al recupero del sedime ferroviario; appena il contesto ne fornisce l'occasione il percorso si allarga, lancia passerelle per raggiungere gli edifici circostanti, ordina e dialoga con il paesaggio che attraversa.

## New York, High Line

Manhattan, massa di edifici risucchiati verso l'alto, parte di una grande e complessa metropoli in continua trasformazione; fitta di labirinti e di sorprese, di frammenti abbandonati, di memorie dimenticate di un passato, neanche tanto remoto, che talvolta rivive sotto la

142. Parigi, Promenade Plantee, connessione tra la nuova e la vecchia struttura.

143. Parigi, Promenade Plantee, vista di Avenue Daumensil, il viadotto ospita negozi e gallerie d'arte.

spinta di iniziative coraggiose. È il caso della High Line, un nastro ferroviario sopraelevato, a circa 7-8 metri dalla quota stradale e che si sviluppa lungo il lato ovest della città lungo il fiume Hudson. Per quasi tutto il XX secolo la High Line ha funzionato come linea trasportatrice di carne da inscatolare nel Meatpacking District, un tempo macelleria, oggi importante centro di avvenimenti mondani. L'abbandono delle attività conserviere ne segna anche la fine, e il 1980 è l'ultimo anno in cui un treno calca i binari della linea. Da allora la High Line inizia un costante e consueto processo di degrado: le strutture arrugginiscono, in alcuni tratti viene demolita e si riempie di erbacce fino al punto che sulla ex-sopraelevata crescono indisturbati perfino alberi di prima grandezza. Ma è proprio degrado quello di cui stiamo parlando? Il processo di "insevitichimento urbano" con specie vegetali spontanee, ma capaci di prosperare sul piano completamente artificiale di un ponte, ha dato origine nel corso degli anni ad un meraviglioso ed inaspettato nastro verde che vola sopra le strade e dal quale si aprono viste privilegiate verso il fiume. Consapevole del notevole potenziale della High Line, verso la fine degli anni '90 un gruppo di cittadini ha iniziato a mobilitarsi contro la volontà di demolizione fino ad allora prevalente e per il suo recupero e conservazione. Il movimento cresce, si evolve e lancia nel 2003 un

primo concorso di idee in forma aperta che vede la partecipazione di ben 720 progetti provenienti da 34 diverse nazioni. Verso la fine del 2004, una volta raggiunto l'appoggio economico delle istituzioni, attraverso un concorso a inviti, viene selezionato il gruppo formato dai paesaggisti James Corner/Field Operations e dagli architetti Diller/Scofidio+Renfro, che hanno la meglio sui concorrenti: Zaha Hadid con Balmori Associates + S.O.M. + studio MDA; Steven Holl con Hargreaves Associates; e Michael Van Valkenburgh Associates con D.I.R.T. Studio e Beyer Blinder Belle.

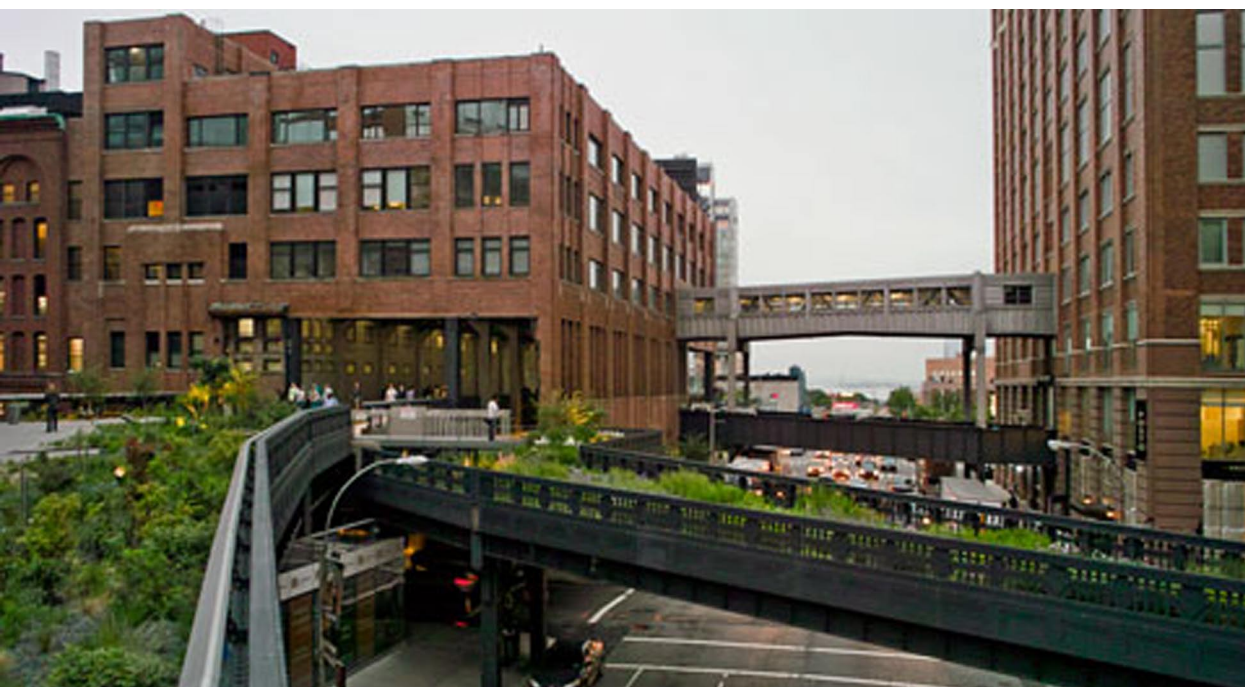
Il progetto prevedeva la riconversione in spazio pubblico del tratto residuo della ferrovia, senza snaturarne il carattere di malinconica bellezza, modificando così i rapporti tra le altezze nell'area e innescando una serie di interventi architettonici lungo tutto il suo percorso.

La prima sezione dell'High Line corre da Gansevoort Street alla Ventesima strada in un'area caratterizzata dalla presenza di ex magazzini e depositi, fabbriche dismesse e macelli. Il percorso interagisce con gli edifici preesistenti e con quelli di nuova costruzione (lo Standard Hotel di Polshek Partnership è stato da poco costruito a cavallo della sopraelevata), e si configura come un insieme di vie pedonali e rampe che connettono diversi luoghi: nicchie, zone di sosta, punti panoramici, scale e ascensori di ingresso dalla strada.

*144. New York, High Line, come si nota dall'immagine, i binari originali sono stati mantenuti e valorizzati con l'aiuto del verde.*









L'intero progetto insiste sull'intrinseca bellezza del rapporto fra l'infrastruttura e la vita delle piante che crescono su di essa. Prati, gruppi di alberi, muschi, rampicanti e fiori crescono negli interstizi tra gli elementi della pavimentazione, e si addensano dove questa si dirada. La proporzione tra il cemento della passerella e le diverse specie delle piantumazioni muta continuamente, creando paesaggi rappresentativi del carattere selvaggio dell'High Line e adeguati ai diversi usi della nuova infrastruttura.

L'aspetto più peculiare e notevole del progetto di Field Operations e Diller e Scofidio è la volontà di sostanziale conservazione delle specie vegetali spontanee, proponendo un interessante cortocircuito tra un suolo totalmente artificiale e un softscape apparentemente naturale e non addomesticato.

Il sistema verde è lo stesso o è del tutto simile a quello che nel tempo si è insediato sulla linea, è capace di autoregolarsi in base a dinamiche di interazione proprie e pertanto richiede un apporto manutentivo modesto.

Fondamentale nel progetto l'intervento di Piet Oudolf, esperto paesaggista-botanico olandese. Il suo lavoro si basa sulla comprensione profonda dei principi di funzionamento di un giardino inteso come un ecosistema, ma finalizzato alla composizione di spazi di tanto elevata, quanto inconsueta qualità formale.

L'arte di Oudolf, difficilmente

imitabile, di governare o creare paesaggi o anche singole specie vegetali, spesso applicata a situazioni di grande rilievo e prestigio (come nei recenti Lurie Garden a Chicago o nel Battery Park, sempre a Manhattan), sta da qualche anno proponendo una nuova ed influente estetica nel disegno degli spazi aperti.

In particolare, nel progetto della High Line le nuove piante sono state scelte armonizzandole o ripetendo le preesistenti in base a criteri di resistenza, estetica e appartenenza alle specie native. La High Line è un parco lineare che conserva tratti dei binari preesistenti e dove le superfici pavimentate si dipanano mescolandosi all'apparente disordine del verde in "stile naturale" il cui disegno, pur conservando l'aspetto spontaneo originario, ha un rigoroso ordine compositivo e tecnico; il progetto ha rispettato il senso del luogo e della scala, instaurando con la vecchia ferrovia un raffinato dialogo fatto di dettagli e piccoli accorgimenti: le rotaie emergono tra le traversine della nuova pavimentazione, le chaise-longue si muovono su ruote di acciaio, e in generale tutti gli elementi richiamano l'immaginario del mondo ferroviario.

Il risultato è una linea coerente lungo la quale si snoda la sequenza variata ed episodica degli spazi pubblici e dei paesaggi.

145. *New York, High Line, vista di un tratto del percorso che interseca gli edifici e sovrasta la strada carrabile.*

146. *New York, High Line, vista notturna di un tratto del percorso.*



## USA, Route 66

Lo stretto rapporto che lega strada e paesaggio ha un ruolo molto importante nella cultura americana, tale da influenzare in modo decisivo le modalità di abitare il territorio: lo sviluppo della motorizzazione, alquanto precoce negli Stati Uniti d'America grazie alle regole produttive di stampo fordista, ha coinciso con l'acquisizione di uno spirito liberatorio e democratico tradotto nei fatti con una elevata mobilità. L'automobile diviene il mezzo per eccellenza, in funzione del quale non solo si tracciano percorsi e direttrici di trasporto, ma anche itinerari ricreativi che si snodano nelle aree naturali, nei parchi nazionali. Nel panorama delle strade Nord-Americane un posto d'onore è riservato alla Route 66, tracciata nel 1926 tra Chicago e Santa Monica, sulla West Coast, presso Los Angeles. Questa via non è la più antica o la più lunga che attraversa l'unione, riveste però un ruolo chiave negli spostamenti tra il Midwest e la Frontiera.

La Route 66 fu la prima strada completamente pavimentata che attraversava gli stati uniti, altro primato fu quello di essere all'epoca l'unica all-weather road, ovvero direttrice trasversale alla snow-belt ed alla sun-belt. La via ebbe subito un grande successo in quanto il più breve percorso tra l'area industriale del Midwest e la California; la Route 66 viene spesso definita come Main Street of

America per il ruolo fondamentale che ha giocato nella costruzione dell'Unione, dell'identità nazionale e per aver sostenuto l'economia di centri e borghi sparsi su otto stati. La via, infatti, inizialmente collegava le aree rurali, i piccoli centri, con le più vaste conturbazioni urbane. La fisicità del percorso testimonia l'evoluzione dell'ingegneria stradale negli Stati Uniti; i suoi supporti alla mobilità sono memorie, non solo di un modo di abitare l'infrastruttura, ma anche prezioso documento dello sviluppo di tipologie edilizie oggi consolidate e diffuse, come le stazioni di servizio e i motel.

Nel secondo dopoguerra, l'itinerario, che nel frattempo ha generato un corridoio, un paesaggio ricco di segni e simboli culturali molto caratteristici, si rivela inadeguato ad assorbire le crescenti esigenze di mobilità individuale, quindi, negli anni '60 del '900 inizia la realizzazione di una nuova autostrada: la denominazione Route 66 scompare nel 1979 e nel 1985 la strada viene decommissionata. Oggi l'itinerario della vecchia Highway 66 è coperto principalmente da tre strade interstatali, ovvero la Interstate 55 nel tratto Chicago-Saint Louis, la Interstate 44 tra Saint-Louis e Tulsa, la Interstate 40 tra Tulsa e Los Angeles.

Tipologicamente le nuove interstatali sono profondamente diverse rispetto alla precedente Route 66: questa era una strada a carreggiata unica e con una corsia per senso di marcia; il viaggio su que-

*147. USA, Route 66, immagine di un tratto desertico attraversato dalla strada.*



sta strada era rapido per l'epoca in cui fu realizzata, ma articolato in una serie di tappe e soste che hanno generato un ricco paesaggio. Le autostrade contemporanee invece, occupano una porzione più vasta di territorio essendo realizzate a carreggiate divise, con un'ampia fascia verde al centro, e due corsie per senso di marcia: la velocità di esercizio è più elevata rispetto a quella consentita dalla Route 66 e, quindi, anche il corridoio di questa infrastruttura si costruisce secondo le regole di una mobilità rapida. La vecchia Highway, inoltre, attraversava diversi insediamenti, piccoli borghi come anche centri di grande importanza spesso costituendo una Main Street, la strada principale, la via commerciale di questi agglomerati urbani; le interstatali tagliano invece il territorio e hanno un carattere tipicamente extra-urbano. La inabilitazione della Route 66 ha comportato un forte impatto sull'economia di tutti i centri attraversati, sul modo di abitare il territorio e sulla cultura locale: intere comunità con il decadere del tracciato originario hanno visto scomparire la principale fonte di reddito; l'intero corridoio dell'infrastruttura ha subito un forte colpo d'arresto nello sviluppo economico. In breve tempo tanto il sedime viario quanto i supporti alla mobilità sono stati preda di un avanzato degrado incentivato dalle condizioni del contesto, come ad esempio la presenza di aree aride e di un territorio scarsamente





antropizzato. Per non perdere i valori culturali, le memorie che nel tempo si sono raccolte attorno a questo itinerario, diverse iniziative, tanto pubbliche che private, sono nate per cercar di tutelare, conservare e recuperare il segno della strada, il paesaggio che questa generava.

L'itinerario che per anni aveva visto migrazioni ed intensi flussi di merci viene ripensato alla fine del XX secolo come un importante memoria collettiva e, come tale, gestito e restaurato principalmente in chiave didattica, ludica ed escursionistica. Il viaggio dolce, che inizialmente era imposto da ragioni tecniche, viene recuperato come modalità dell'abitare questa via, come modalità strategica tanto per la conservazione dei manufatti quanto per il rilancio economico di interi comparti. Il dibattito sul riuso del tracciato è molto acceso in quanto si vuole preservare la materialità del percorso, gli originali manti di pavimentazione: la tutela degli elementi storici, però, contrasta con le esigenze di mobilità che richiedono prestazioni minime al percorso; viceversa la museificazione del sedime non può che incrementare la fragilità dell'itinerario; la forte attrattività della via risiede in molte sezioni nella tipologia dell'itinerario, da una parte questo va quindi conservato, d'alto canto l'utilizzo del tracciato ne causa il degrado, come del resto il suo uso improprio. Il principio generale a cui si rifanno gli amministratori è, infine,

che la strada è stata fatta per il traffico automobilistico e solo questo può rendere sostenibile la conservazione del tracciato. I differenti interventi di rettificazione ed ammodernamento della Route 66 presentano e testimoniano le tecniche costruttive che via via nel tempo sono state adottate negli stati Uniti per l'ingegneria stradale: in diverse sezioni ancora oggi si può reperire l'originale manto di copertura in asfalto, come a Virden nell'Illinois, a Nilwood, tra Springfield e Carlinville, si trova, invece, una finitura ancora in mattoni. Le tratte più ricche dell'itinerario presentano una sezione viaria più ristretta, marcano l'assenza di spalle di contenimento e si adagiano all'orografia cogliendone tutte le irregolarità. Ripristinare la mobilità carraia su diverse tratte pone oggi il problema che spesso queste non rispondono agli attuali standard prestazionali e di sicurezza, quindi richiederebbero ulteriori interventi di manomissione. Relativamente più semplice è invece l'approccio al corridoio, ovvero ai supporti alla viabilità che articolano e generano il paesaggio della Route 66: i ponti sono manufatti più evidenti e suggestivi del tracciato e, come nel caso del fondo stradale, costituiscono una rassegna dell'evoluzione tecnica e tipologica di questo elemento nella cultura d'oltreoceano. Molti dei ponti più antichi sono oggi dimessi o sotto-utilizzati e, a differenza delle realizzazioni contemporanee, non erano punti

*148. USA, Route 66, in primo piano un cartello stradale che ricorda al viaggiatore che si trova sulla storica strada americana.*

indifferenti del tracciato, ma evidenziavano il superamento di una soglia con le loro caratteristiche architettoniche, marcando con cambiamenti di quota o di manto il varco dell'ostacolo naturale. Incontrando grandi fiumi sul proprio percorso la route 66 presenta alcune opere di ingegneria particolarmente interessanti: i viadotti minori sono in genere realizzati in acciaio su di una unica campata; il ponte sul Mississippi, a Nord di Saint Louis.

Molti manufatti, principalmente quelli in cemento, presentano decorazioni e parapetti in stile Art Decò e si rivelano opere d'arte tali da essere tutelati come beni culturali.

Tipologia di viadotti molto ricorrente in alcune tratte, come ad esempio in Missouri, è quella dei ponti ad arco con via inferiore, pony bridge, realizzati in genere ad un'unica campata in acciaio o cemento. Anche per questi manufatti si riscontra come alcuni siano antecedenti la Route 66 propriamente detta; solo in pochi casi, come Horse Creek Bridge presso Afton, Oklahoma, presentano passerelle pedonali a fianco delle corsie carrabili.

La sedimentazione della via ha prodotto nel tempo il moltiplicarsi dei supporti alla mobilità che si sono allargati da quelli tecnici funzionali alla strada, a quelli necessari all'esperienza del viaggio: stazioni di servizio, negozi e soprattutto motel connotano tutto il corridoio da Chicago a Los

Angeles. La nascita della tipologia del Motel è ben documentata sulla Route 66: dai primi accampamenti rudimentali si passa ad agglomerati di capanne e rifugi più o meno stabili per arrivare, infine, alla creazione di veri e propri complessi in cui il rapporto posto-auto/ posto-letto è stretto e diretto. I motel si connotano subito come valida e comoda alternativa ai costosi alberghi, lo schema distributivo ed il semplice funzionamento riscuotono un notevole successo tra i viaggiatori. Molte delle realizzazioni lungo la Route 66 sono edificate in stile neo-indiano e neo-maya, non mancano influssi Art-Decò e i caratteristici manufatti degli anni '40 e '50 del '900 con l'immanicabile sfumatura Kitsch. Come per i motel, anche gli altri supporti alla mobilità costituiscono un prezioso patrimonio che testimonia l'evoluzione tipologica di forme architettoniche oggi fondamentali nella costruzione dei paesaggi stradali ed autostradali. La presenza della strada consentì la nascita, ovvero la valorizzazione, di molte attività collaterali, volte ad attirare turisti come anche ad animare la vita locale: teatri, drive-in, complessi balneari, centri mussali ed espositivi si insediano sia in ambito urbano che rurale. Il contesto extra-urbano attraversato dall'itinerario risulta naturalmente molto articolato data l'estensione del percorso.

Lo scenario della Route 66, in ragione dei molti esercizi commerciali che su di essa insistevano

*149. USA, Route 66, sulla mappa è segnato il percorso della strada che attraversa diversi stati giungendo quasi fino alla East Coast.*

*150. USA, Route 66, in primo piano una stazione di servizio situata lungo la Route.*







e che da essa dipendevano, si correda anche di una ricca serie di insegne al neon, caratteristiche del secondo dopoguerra, che connotano in modo preciso e tipico il paesaggio stradale soprattutto nelle ore serali: questi elementi, spesso fittizi e temporanei, col tempo hanno assunto un ruolo fondamentale nella costruzione del viaggi su questo itinerario, nella definizione dei caratteri identitari, relazionali e storici della Highway. Le insegne, dalle più semplici a quelle più monumentali, sono oggi oggetto di una specifica opera di recupero e restauro in diversi Stati. L'approccio ad un così vasto corridoio non può essere articolato; fondamentale, però, in questa esperienza risulta la posizione di partenza ovvero che la strada è un luogo della mobilità e come tale deve essere recuperata e restaurata. L'interpretazione del sedime come bene culturale si rivela essere anche un buon volano per il rilancio economico in chiave turistica di molti comparti. Lo studio, come del resto quello più recente ad opera del National Park Service, evidenzia infatti come turismo di passaggio consenta solo limitati benefici economici per le comunità interessate; la realizzazione di una rete che permetta di conoscere in modo più approfondito il paesaggio attraversato può invece incentivare permanenze più lunghe. La sostenibilità economica degli interventi è alla base della loro promozione, il possibile volano turistico è poi uno dei

principali parametri che aiutano a formare un diffuso consenso da parte dell'opinione pubblica, negli stati uniti tendenzialmente poco incline alle limitazioni delle libertà personali e d'uso dei propri beni. L'esperienza della Route 66 apre scenari in cui la mobilità dolce, in chiave ludica e ricreativa, possa essere la chiave per tutelare e conservare manufatti territoriali anche a scale molto vaste; questo caso evidenzia come anche elementi superficialmente ritenuti labili, come insegne od esercizi commerciali spesso con immagini stereotipate e kitsch, si rivelino spesso i caratteri fondamentali di un paesaggio e, come tali, vadano preservati e conservati al pari degli altri supporti alla mobilità.

151. USA, Route 66, l'insegna del museo dedicato alla famosa strada.

Alcuni progetti si intessono tra gli spazi quotidiani della città, coinvolgendo ciò che già esiste, funzionando a scale differenti e riconoscendo i sistemi naturali e sociali come parti integranti delle funzioni e dell'estetica della città. Lo spazio di ogni giorno, come campo della vita quotidiana, è assunto come sinonimo di banale e quindi, in qualche modo, di non speciale, quando invece può essere un luogo del sublime, dove i progetti possono approfittare di ciò che è anonimo per creare una risonanza tra ambiti urbani e domestici, tra registri culturali e naturali, per dare l'avvio a nuove forme di immaginazione della città e fare da catalizzatore dei cambiamenti ambientali.

Gli esempi di seguito riportati descrivono un approccio integrato a un'infrastruttura di spazio quotidiano che includa la natura, un'infrastruttura che comprende gli elementi convenzionalmente intesi come "streetscape": marciapiedi e piste ciclabili, illuminazione, panchine, segnaletica, attrezzature per la sicurezza e piantumazioni, così come il drenaggio delle acque piovane. Comprende anche le strade stesse, insieme alle altre infrastrutture di trasporto.

L'obiettivo di tale approccio è spostare l'idea di streetscape su un altro registro: da serie di oggetti decorativi di arredo presi da un catalogo, a stratificazione interrelata di sistemi puntuali che possano essere parte della complessità urbana. Tale infrastruttura

ha il potenziale di promuovere coesione tra luoghi urbani estesi e frammentati, senza pretendere di restaurarli, né di creare un insieme armonioso. E' concepita a diverse scale, in relazione sia con ambiti urbani allargati che con le diverse identità locali.

### **Brooklin Bridge Park, Brooklyn, New York**

Il sito di Brooklin Bridge Park (2007-), interessato da un progetto condotto da Michael Van Valkenburgh, per due secoli ha accumulato costruzioni: pontili, piloni di legno, interramenti e pavimentazioni. Enormi infrastrutture, tra cui la Brooklin Queens Expressway, hanno reciso le connessioni tra gli spazi della vita quotidiana e l'East River.

Il progetto recupera la complessità della riva, andata persa con la costruzione dei moli e ne integrerà il paesaggio con gli spazi urbani quotidiani sotto l'aspetto visivo, fisico e programmatico. Campi giochi, situati vicini ai punti chiave di ingresso, contrastano la collocazione isolata del sito, insieme con un complesso sportivo coperto e un porticciolo situato più all'interno. La fattibilità economica del progetto è sostenuta dagli interventi residenziali e ricettivi.

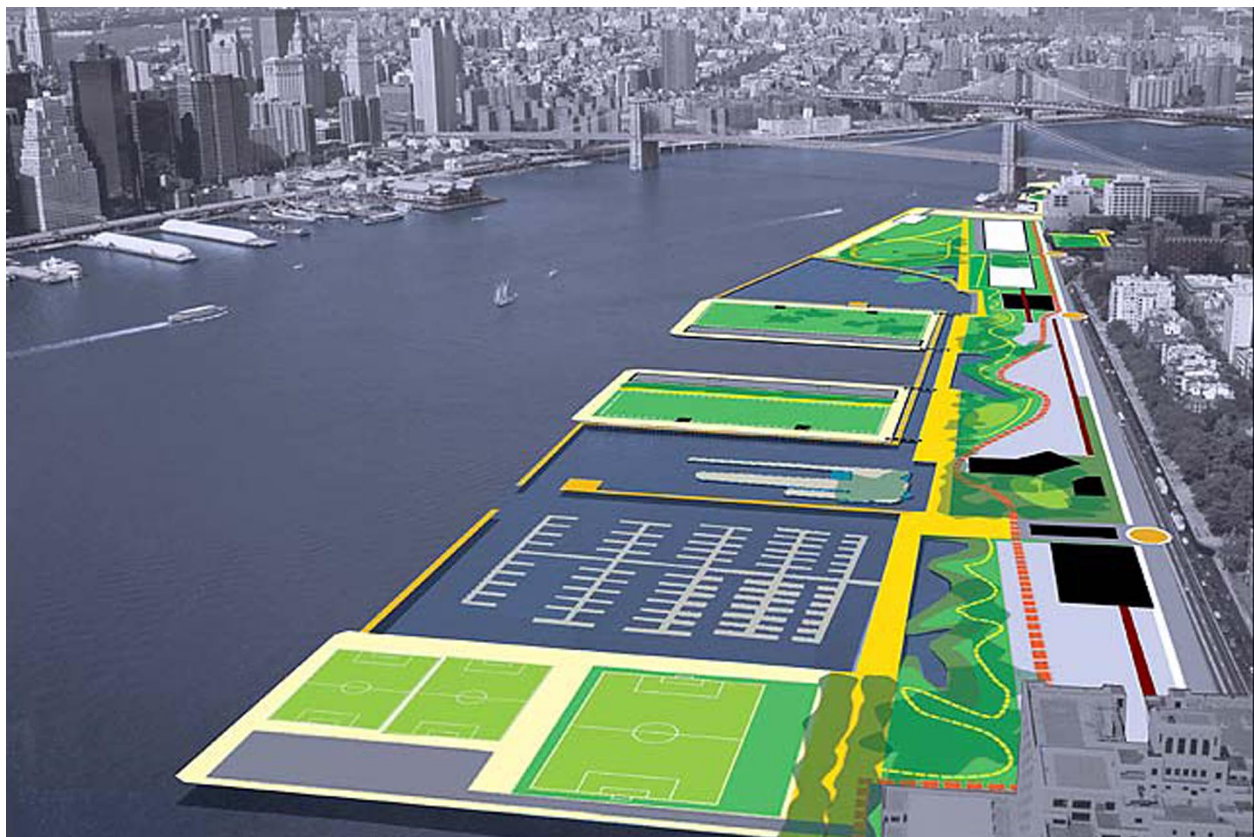
### **East River Esplanade, Manhattan, New York**

Il progetto dell'East River Esplanade (realizzazione 2007) di Richard

*152. Render del Brooklin Bridge Park, progettato da Michael van Valkenburgh*



# Aree dismesse





Rogers, Ken Smith e SHOP, si occupa dell'intradosso della strada sopraelevata FDR Drive che si trasforma in un riparo dal sole, supporto per l'illuminazione e tetto, con una serie di "padiglioni" interni/esterni che ospiteranno una serie di attività e programmi. Con la sua estensione di due miglia sul fronte a mare di Lower Manhattan, il progetto trasformerà moli abbandonati e angoli degradati sotto il viadotto in un vibrante panorama urbano, mantenendo quelli che sono descritti come i "lati ruvidi" del luogo.

### **Bronx River Boathouse, Bronx, New York**

Il progetto di Weisz + Yoes Architects per la Bronx River Boathouse è un esempio di come il paesaggio può essere un agente di rigenerazione urbana attraverso il ripensamento di un unico luogo nel quale un edificio non genera una situazione chiusa e autoreferente, ma una serie di stratificazioni che fanno riferimento a sistemi costruiti e naturali. La Boathouse ospiterà cinque istituzioni pubbliche e/o no profit per creare e promuovere programmi educativi, culturali ed esperienziali. È parte di una futura strada verde lungo la linea costiera di Hunt's Point.

### **West Harlem Waterfront, Manhattan, New York**

Nel West Harlem Waterfront, staccato dal quartiere di Harlem

dai grandi viadotti della viabilità nord-sud, il gruppo W Architecture ha integrato questi nastri infrastrutturali come riferimento programmatico e formale, elaborando con la partecipazione della comunità un piano strategico articolato in tre fasi. Il progetto per il fronte sull'acqua è il primo passo per la rivitalizzazione dell'area che porterà a una nuova identità e a un senso del luogo. Il secondo passo comprenderà i miglioramenti dei trasporti e dello streetscape; il terzo, lo sviluppo economico delle zone più interne, grazie ad una rizonizzazione.

### **New Stapleton Waterfront Esplanade, Staten Island, New York**

La sponda del New Stapleton è a 150 metri dal centro della città ma non compare sulla mappa dello stesso centro. Il porto, ragione iniziale della formazione della città, è stato cancellato dalla percezione dei residenti per la sua collocazione sull'altro lato del viadotto ferroviario e per l'uso esclusivo negli ultimi 30 anni da parte della Marina militare. Il progetto per la New Stapleton Waterfront Esplanade, a firma di un gruppo guidato da Margie Ruddick/WRT, con Marpillero/Pollak Architects, introduce un nastro di sistemi locali che integrano topografia, drenaggio delle acque meteoriche, ripari, panchine e piccole strutture, per promuovere nuovi spazi pubblici, riparare le ecologie costiere e raf-

153. *Render dell'East River Esplanade a Manhattan.*

154. *West Harlem Waterfront, vista al tramonto di un tratto del percorso.*

155. *Vista di una porzione del West Harlem Waterfront, progettato dal gruppo W Architecture.*



forzare le connessioni con la città e il territorio. Il progetto introduce anche un'infrastruttura a sostegno degli insediamenti residenziali e di altri tipi di sviluppo edilizio privato.

### **Brooklyn Bridge Anchorage, Manhattan, New York**

Il progetto di Weiss Manfredi Architects trasforma le barriere in elementi di connessione, promuovendo i flussi pedonali sopra, sotto e attraverso una stratificazione di paesaggi nuovi ed esistenti, per collegare quartieri rimasti a lungo separati. Questo piano identifica strategie specifiche del luogo che valorizzano la collocazione e la bellezza del ponte di Brooklyn per connettere anziché dividere Chinatown con il resto di Lower Manhattan e per mediare le esigenze del traffico tra il ponte e la FDR Drive. L'obiettivo del progetto comprende soluzioni urbane e architettoniche per migliorare le connessioni veicolari e pedonali tra Chinatown e Financial District, semplificare e rendere più agevoli l'accesso al ponte, identificare nuove attività economiche e creare parchi e giardini pubblici che colleghino le aree a nord e a sud e connettano il centro civico con la riva.

### **Strategic Open Space, Manhattan, New York**

Il progetto di Anchorage appartiene al tentativo sostenuto dalla città di diffondere le risorse associate

alla ricostruzione del sito del World Trade Center dopo l'Undici Settembre. In relazione a ciò esiste una struttura di progetti proposti per il centro di Manhattan post 9/11 per la quale un gruppo, che comprende Smith-Mille + Hawkinson, Ralph Lerner, D.I.R.T. Studio e SCAPE, ha creato un piano per la rivitalizzazione degli spazi aperti e dei nuovi collegamenti di trasporto, basato su topografie di forma del terreno e flussi di circolazione.

### **Queens Plaza, Long Island City, Queens, New York**

Il processo progettuale di questo sito, lungo 2 km e frammentato dall'inserimento di varie infrastrutture, va dall'analisi urbana a grande scala a una serie di interventi che richiedono strutture concettuali e fisiche in grado di affrontare efficacemente scale diverse senza cancellarne le differenze.

Il progetto (Margie Ruddick/WRT e MPA) attiva infrastrutture esistenti attraverso l'illuminazione e altri sistemi, e rafforza la presenza del suolo attraverso l'inserimento di panchine, pensiline, percorsi, drenaggi e alberature. Una matrice dei sistemi presenti nel sito sta alla base dei diversi registri di ogni elemento, per costruire una struttura integrata capace di tessere una nuova scala di coerenza attraverso un luogo urbano così esteso e frammentato.

L'intervento in questo sito solleva anche la questione delle diverse identità del luogo.

156. Vista generale del Brooklyn Bridge Anchorage.  
157. Render della Queens Plaza a Long Island City.









## **Eib's Pond Park Thresholds, Staten Island, New York**

Il progetto per Eib's Pond Park Thresholds, di MPA con il Design Trust for Public Space, su un lato ecologicamente problematico di una zona umida destinata a parco, sviluppa un filtro materiale, formale, sociale, ecologico e di gestione delle acque che riconosce le condizioni esistenti e le disfunzioni del parco e della città, offre diversi tipi di circolazione e promuove programmi ricreativi, sociali ed ecologici.

## **Lighting Installation, Brooklyn, New York**

L'installazione a East New York è il tentativo di applicare un progetto sostenibile oltre i parametri di efficienza energetica, dimostrando il potenziale di un'illuminazione di qualità nei quartieri più poveri. Linnea Tillett ricorre alle dinamiche sociali per sfatare il luogo comune che un aumento dell'illuminazione abbia come risultato un aumento della sicurezza. Alcuni studi suggeriscono che l'illuminazione stradale può effettivamente diminuire la sensazione di paura, agire come deterrente psicologico per gli aggressori e segnalare il miglioramento dell'ambiente estetico di un quartiere. Sono state riunite considerazioni sia pratiche sia estetiche per illuminare ambienti (la biblioteca, l'ambulatorio, la chiesa e i murales) che agiscono come punti

di richiamo in un paesaggio altrimenti monotono. Questi elementi riflettono anche la luce addizionale sui marciapiedi limitrofi.

## **55 Water Street, Manhattan, New York**

La Municipal Art Society è la proprietaria della piazza sopraelevata, in condizioni di sotto utilizzo e degrado, al 55 di Water Street in Lower Manhattan, hanno indetto un concorso nel 2002. Una componente fondamentale della proposta vincente di Rogers Marvel e Ken Smith è stata una programmazione che si estende per tutto l'anno, come parte dell'esplicito tentativo di animare lo spazio. Il progetto crea un'ecologia urbana "a dune" con piantumazioni che corrispondono a una progressione da terreno, terreno sabbioso, sabbia e acqua. Lo spazio comprende una serie di scale mobili, scale e terrazze che salgono dal livello della strada per dispiegarsi come una serie di eventi: un prato di erba artificiale circondato da un anfiteatro gradonato e un terreno in pendenza dalla forma di una duna che sale fino a una terrazza che si affaccia sul porto.

## **Allegheny Riverfront Park, Pittsburgh**

L'Allegheny Riverfront Park di Michael Van Valkenburgh offre un modello post-industriale di parco urbano diverso dalla prevedibile riconfigurazione di un'infrastruttura

*158. Render dell'Eib's Pond Park Thresholds, a Staten Island.*

*159. Vista panoramica di 55 Water Street, Manhattan, New York.*

esistente. Un elemento fondamentale del progetto è un'enorme rampa marciapiede che media la disparità in sezione tra l'autostrada e la riva del fiume; il marciapiede è parte sia del sistema urbano che del sistema naturale, soggetto a violente inondazioni. L'imponente scala dell'infrastruttura esistente richiede di pensare al parco come una combinazione di attrezzature pubbliche tra infrastrutture in funzione e sistemi naturali, usando inventive soluzioni tecnologiche per sostenere le condizioni di sistemi viventi importanti ma difficili.

### **Cupey Corridor, San Juan, Puerto Rico**

Il progetto di Field Operations' per Cupey Corridor riguarda un corridoio infrastrutturale che comprende una strada esistente a sei corsie e un nuovo sistema ferroviario leggero, entrambi tracciati attraverso l'orto botanico della University of Puerto Rico. Nel sito si trovano aiuole spartitraffico abbandonate ai margini stradali inquinati. Un "volume paesaggistico forte e consistente" fa da collegamento tra la scala dei manufatti infrastrutturali esistenti, la velocità delle automobili e la nuova linea ferroviaria. I lati della strada coltivati come un giardino botanico conducono l'automobilista all'interno di un paesaggio fantastico, dove la gamma della vegetazione è solida, caratterizzata da colori e illuminazioni brillanti; inoltre è il 5% più grande della norma.

### **Seattle Sculpture Park, Seattle**

Il Seattle Sculpture Park di Weiss Manfredi Architects collega tre siti postindustriali diversi tra loro, separati da linee ferroviarie e strade veicolari, congiungendo arte, città e acqua in un unico paesaggio.

### **Urban Wilderness, Bonheiden, Belgio**

Il progetto di Derman Verbakel suggerisce un set di strumenti progettuali per affrontare i temi della crescita urbana e del passaggio da villaggio agricolo a cittadina ad alta densità. Una serie di interventi integrano le componenti urbane con la vegetazione autoctona per dare vita al paesaggio di brughiera che una volta ricopriva il terreno sabbioso. La proposta inserisce questo verde "selvaggio" negli spazi pubblici, dando modo alla città di crescere conservando la propria identità. Si tratta di interventi puntuali e flessibili alle varie scale e secondo le diverse risorse, organizzato e modificato a seconda delle circostanze, e retroattivo. Gli elementi progettuali comprendono strutture di "giardini verticali" per edifici pubblici e privati, "parcheggi-parco", una combinazione di parcheggi e campi di brughiera selvaggia, e "attrezzature di spazio verde urbano", strutture a basso costo per gli edifici esistenti o collocate in spazi pubblici. questo tipo di intervento è molto costrutti-

160. Vista generale del Seattle Sculpture Park, Seattle.

161. Seattle Sculpture Park, Seattle, vista di una scultura all'interno del parco.



vo per l'ambiente urbano, lo rende più vivibile e meglio integrato con il contesto.

## Any Old Street, Southbank, London

Il progetto di Atelier de Santa Catarina (con AWP) per Any Old Street, per la Architectural Foundation Competition, vuole trasformare senza distruggere: ridurre l'intervento allo stretto necessario, riconoscendo e ridando forma all'identità del luogo per conservare e ampliare i suoi diversi usi. Aggiunge e sottrae nello stesso tempo: attenua l'attuale durezza del sito attraverso l'integrazione della vegetazione esistente con le strutture materiali; aggiunge elementi come una fontana a basso costo di manutenzione e incisioni sulle lastre del marciapiede che si richiamano alla storia del sito. Il risultato che si vuole raggiungere è mantenere le alberature storiche e aggiungerne altre più giovani, creare uno spazio pubblico fluido e permeabile con una pavimentazione in pietra e una serie di fasce piantumate per formare uno spazio urbano autofinanziato che ad un primo sguardo suggerisca un parco.





## Spiagge Urbane: il caso di Paris-plage

Nei mesi estivi, da Luglio ad Agosto, prende vita a Parigi il progetto Paris-Plage, una spiaggia urbana lunga 3km insediata sulle vie rapide che costeggia la Senna del Ponte Enrico IV al Tunnel delle Tuileries. L'iniziativa nata nel 2001, dota la città di uno spazio ricreativo vasto ed articolato utilizzando il sedime di una strada, via Georges Pompidou, nata per assorbire un pesante carico veicolare, ma praticamente inutilizzata in estate. Mentre durante tutto l'anno, nei giorni festivi, la via viene semplicemente chiusa al traffico motorizzato e dedicata agli utenti lenti, nei mesi caldi, in cui la circolazione carraia è sospesa per un lungo periodo su questa direttrice, la strada vede l'allestimento di una spiaggia, di un giardino temporaneo fatto di banchi di sabbia, strutture sportive, aree per concerti e manifestazioni, centri di ristoro e svago.

Tutto questo si deve alla mobilità della capitale francese che si appoggia comunemente a grandi viali e strade a rapido scorrimento che permettono tanto l'attraversamento di tutta la città, quanto la possibilità di raggiungere agevolmente i principali poli attrattori d'utenza, questo palinsesto regge gli ingenti carichi trasportistici dei giorni feriali, nei giorni festivi, però, questa viabilità è sottoutilizzata sia in seguito al ridotto numero di utenti extraurbani che si riversano

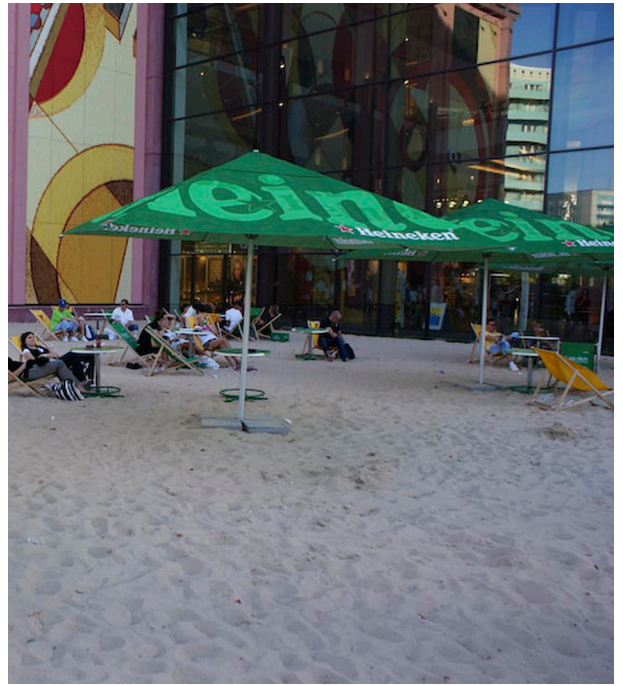
in centro, sia per l'esodo, seppur parziale, dei cittadini verso le diverse località esterne a fini ludici e diportistici. Diversi tratti della rete stradale parigina, quindi, nei fine settimana, durante le principali festività ovvero nel periodo estivo, registrano una sproporzione tra la viabilità e l'effettiva mobilità che vi si svolge; nei periodi di minore congestione le vie rapide, come anche diverse direttrici cittadine, sono sottratte al traffico automobilistico ed utilizzate per la mobilità lenta. Il corretto funzionamento di questa iniziativa è garantito da una puntuale informazione da parte dell'Amministrazione sui percorsi e sulle tratte chiuse ai veicoli motorizzati; la reiterazione settimanale e cadenzata dell'alternanza d'uso, veloce-lento, permette di individuare una regola d'uso di spazi e tempi precisa. La chiusura al traffico non viene attuata in modo indiscriminato in tutto il centro, ma solo su itinerari precisi: la mobilità cittadina, a regime ridotto, continua a funzionare regolarmente senza l'insorgere di fenomeni di congestione. La viabilità sottoutilizzata, convertita per brevi e cadenzati periodi alla mobilità lenta, è stata individuata anche in relazione ai percorsi pedonali e ciclabili stabili e consolidati nella città, in modo da potenziare la rete di questi itinerari soprattutto nei periodi di maggior afflusso d'utenza. Il funzionamento del palinsesto urbano di Parigi quindi risulta estremamente avanzato e molto semplice: nei feriali la rete assorbe

*162. Paris-plage, un tratto dell'autostrada occupata da alberi tipici delle zone di mare.*

# Luoghi a doppia identità









l'ingente traffico motorizzato che gravita sulla metropoli francese; nei festivi parti dello stesso sistema cambiano uso e sopportano l'altrettanto consistente carico di viaggiatori lenti.

La gestione temporale dinamica degli spazi urbani permette di dotare i cittadini di luoghi dell'abitare adatti ad accogliere esigenze ed usi diversi in momenti diversi.

L'iniziativa permette ai parigini di riprendere contatto con la Senna, riscoprire ed osservare il panorama urbano da un diverso punto di vista; il successo del progetto, nato inizialmente come occasione ludica per i cittadini presenti a Parigi in estate, ne ha permesso l'esportazione in contesti anche molto diversi, come Lione, Tolosa, Praga, Barcellona, Roma, Milano, Berlino e Budapest, ed è in breve tempo divenuto una delle principali attrazioni urbane, seppur temporanee. Sulla scia del successo di Paris Plage, la spiaggia artificiale ricreata sulle rive della Senna nella capitale francese per tutto il periodo estivo, anche nelle bellissime Praga e Budapest sono sorte spiagge di vera sabbia che non hanno fatto pentire i cittadini di essere rimasti a casa. E' il vantaggio di avere un fiume che attraversa la città! Affacciate sul Danubio blu a Budapest e sulla Moldava a Praga, a differenza dei luoghi di mare che spesso all'orizzonte hanno il nulla (il bello è anche quello...), offrono un panorama impareggiabile sulla città.

A Berlino c'è il muro dietro alla

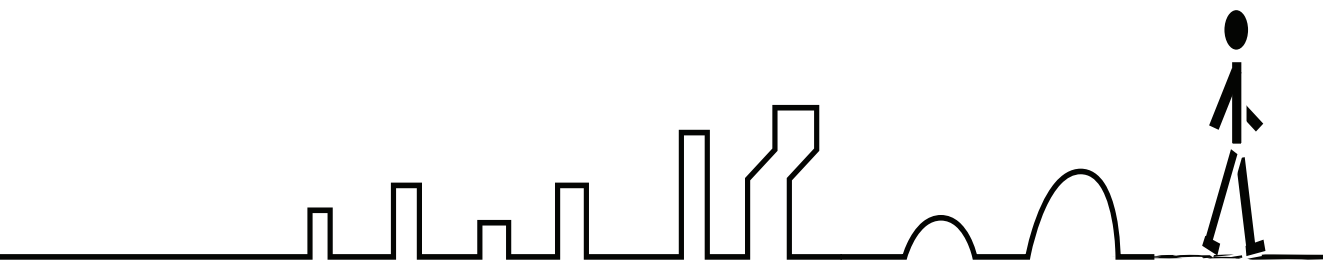
spiaggia, murales più veloci della storia. "East Side Gallery", "Ostrand beach", il nome non sa di brezza, però è qui una delle molte spiagge inventate della capitale tedesca. Ce ne sono altre, per lo più a est, lungo il fiume: una, con piscina galleggiante, lo percorre tutto raccogliendo bagnanti alle fermate.

Milano Beach, all'ombra (per così dire) dell'Arco della Pace, è stata aperta per cercare la tintarella senza lasciare la città.

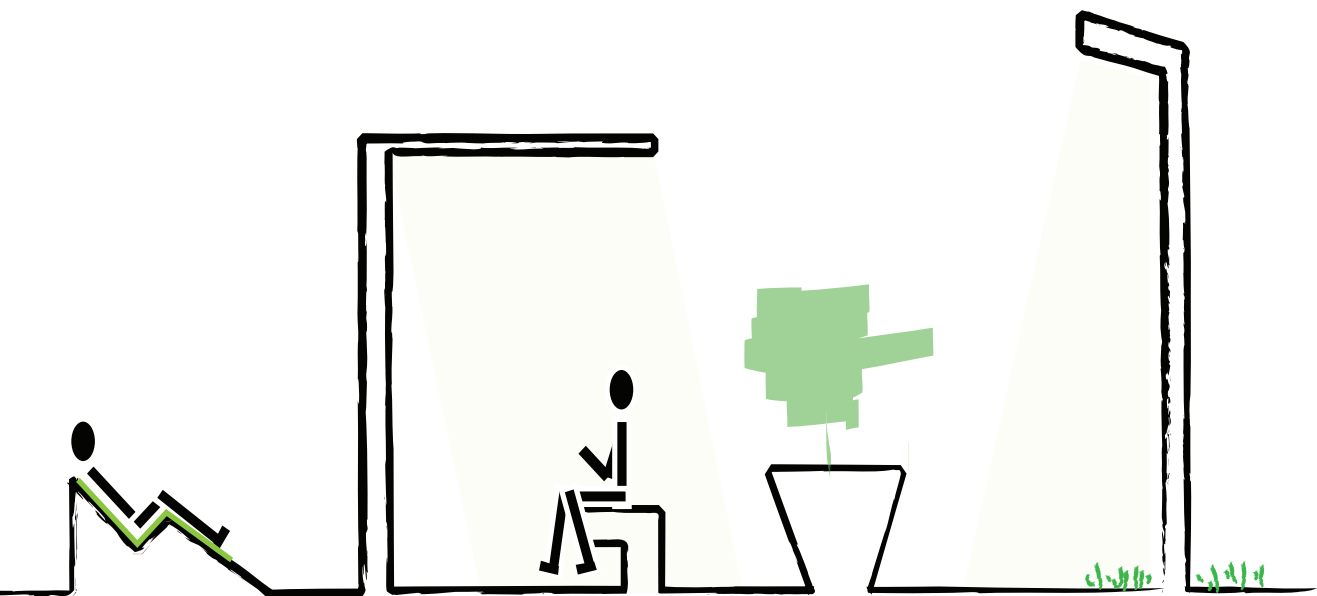
163. *Paris-plage sulle rive della Senna.*

164. *Vista panoramica della spiaggia artificiale nelle vie di Berlino*

165. *Vista panoramica di 55 Water Street, Manhattan, New York.*



# L'IDEA DI PROGETTO

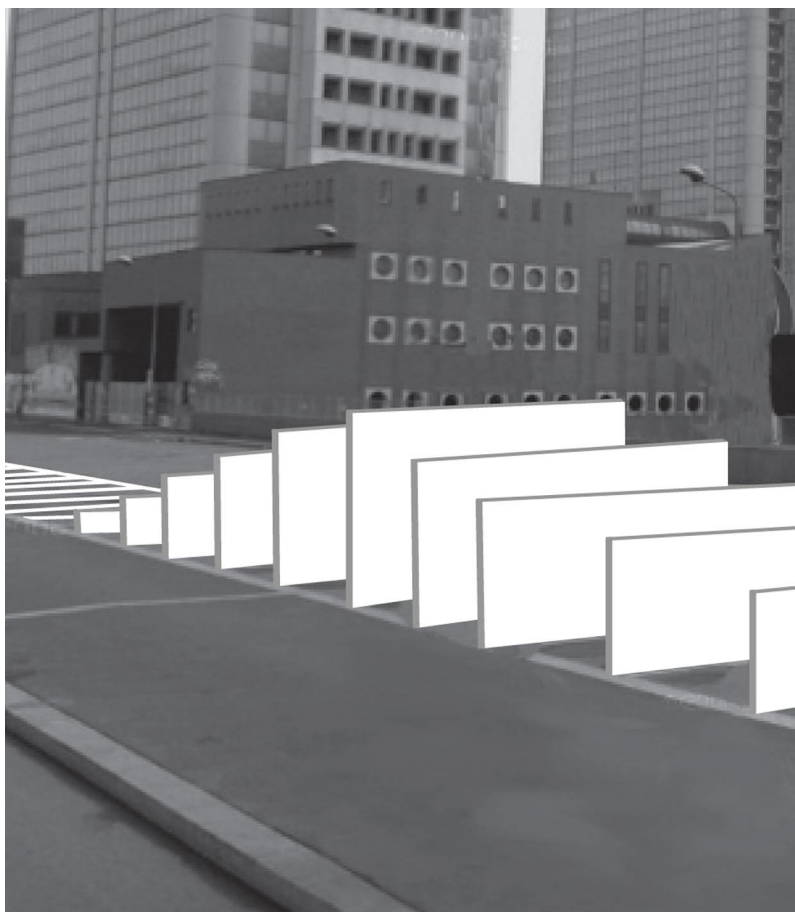




Allo stato attuale, la maggior parte della superficie del cavalcavia E. Bussa è occupata dall'enorme numero di posti auto, che trasformano il ponte in un vasto parcheggio. Il simbolo grafico preponderante è quindi la linea bianca che si snoda lungo tutta la lunghezza del cavalcavia realizzando percorsi, delimitando aree e indirizzando mezzi di trasporto e persone. Abbiamo quindi deciso di accentuare questo già forte simbolo, enfatizzandolo ancora di più grazie a due soluzioni: la trasformazione delle linee dei posti auto in una (e più) griglia e la trasformazione fisica delle linee in volumi. La linea bianca viene così estrusa e tridimensionalizzata, diventando essa stessa artefice e matrice non solo dell'arredo urbano ma anche delle aree che si verranno a formare.

Caratteristica comune a tutti gli elementi di nostra progettazione sarà così il colore bianco e lo spessore base degli elementi di 10 cm, a ricordare l'idea progettuale dalla quale siamo partiti. Un segno grafico così marcato diventerà per noi l'elemento di unione di tutte le soluzioni progettuali, ma al tempo stesso rappresenterà un grande vincolo alla progettazione che dovrà essere utilizzato e valorizzato nel migliore dei modi.

La linea inoltre si alza geometricamente, in accordo, a nostro parere, con la natura del luogo che vuole esprimersi nella sua totalità, senza però perdere la sua identità originale.



# La linea che sale







## Car Park & Terminus Hoenheim-Nord, Strasburgo, Zaha Hadid

La città di Strasburgo ha sviluppato una nuova rete tranviaria per favorire il parcheggio in aree appositamente progettate fuori città, proseguendo in tram verso il centro. Ciò per ridimensionare il traffico e l'inquinamento nel centro della città.

Zaha Hadid è stata invitata a progettare la stazione e un parcheggio da 800 posti al capolinea nord della linea B.

Il concetto chiave è nella sovrapposizioni di campi e assi che s'intrecciano in una totalità sempre mutevole. I 'campi' sono le matrici di movimento generate dalle auto, dai tram, dalle biciclette e dai pedoni. Ciascuno ha una traiettoria e una traccia, come pure un caposaldo statico.

La Stazione include come base lo spazio d'attesa, il deposito biciclette, le toilettes e lo shop. Il senso dei vettori tridimensionali è esaltato nel trattamento dello spazio: il gioco delle linee continua nelle tracce illuminate sul piantito, nell'arredo e nei tagli d'illuminazione del soffitto.

L'idea è di creare uno spazio energetico e attraente, chiaramente definito in termini di funzione e di circolazione. Il parcheggio auto, per 800 posti, è suddiviso in due parti.

Il concetto di fare delle auto dei componenti effimeri e mutevoli del sito si manifesta come un 'cam-

po magnetico' di linee bianche sull'asfalto nero. Esse delineano ogni lotto del parcheggio, partendo da un allineamento nord-sud nel punto inferiore del sito, per poi incurvarsi dolcemente secondo la curva dei confini.

Ogni spazio ha un palo verticale di luce, in contrasto con le linee sul terreno, una superficie di calcestruzzo più scura, quasi un immaginario 'ombra', che collega il campo della stazione a quello del parcheggio. Il 'campo' dei pali d'illuminazione, mantiene una quota costante che dialoga con il pendio del suolo.

Di nuovo, l'intenzione è rispecchiare elementi statici e dinamici a tutte le scale.

Come insieme, la stazione del tram e il parcheggio creano una sintesi tra superfici, luce e spazio. Articolando i momenti di transizione fra paesaggio aperto e spazi interni pubblici, ci si propone di offrire una nuova 'natura artificiale' capace di spezzare le barriere fra ambiente naturale e artificiale per migliorare la vita civica di Strasburgo.

La superficie totale dell'area è di 25.000 m<sup>2</sup>, di cui solo 3.000 m<sup>2</sup> sono occupati dalla stazione di bus e tram.

Per questo progetto Zaha Hadid ha ricevuto ben quattro riconoscimenti:

nel 2001, menzione speciale all'Equerre d'Argent; nel 2002, il red dot award e il AIA UK Chapter Award; nel 2003, il Mies van der Rohe Award.

168. *Car Park & Terminus  
Hoenheim-Nord, Strasburgo,  
Zaha Hadid.*

169. *Car Park & Terminus  
Hoenheim-Nord, Strasburgo,  
Zaha Hadid. Vista delle  
coperture.*

## Concorso per il padiglione italiano Expo 2010, Massimiliano Brugia, 3° classificato

Parte dei progetti presentati per il padiglione italiano all'Expo 2010 di Shanghai rappresentano le metafore urbane, architetture che cercano di interiorizzare e di esprimere il senso del tracciato, il valore del tessuto, la forza evocatrice della stratificazione. Il progetto di Giampaolo Imbrighi, vincitore del concorso, rappresenta la migliore interpretazione dei temi presenti in questo tipo di soluzioni.

Il progetto di Massimiliano Brugia, 3° classificato, si colloca nella stessa area tematica, restituendo un'idea più esterna e pubblicitaria, che attenua il riferimento alla città a vantaggio di un'architettura più libera e aperta.

Il progetto presenta lo stile italiano attraverso un design ispirato all'espressione autentica della città italiana: "la città storica stratificata". "La città stratificata italiana", continua a resistere nei moderni processi di alienazione degli abitanti. Ciò rappresenta ancora un forte soggetto umano spaziale che può essere percepito psicologicamente dalle persone. Il suo tessuto è stato costruito nel corso dei secoli e attraverso molte generazioni in modo che la vita dei suoi abitanti è strettamente legata ad esso. La Piazza italiana è il centro di questa entità. E "il luogo dell' "essere" e dello "stare", dove anche l'arte si esprime. Si tratta di un'unica "circostanza

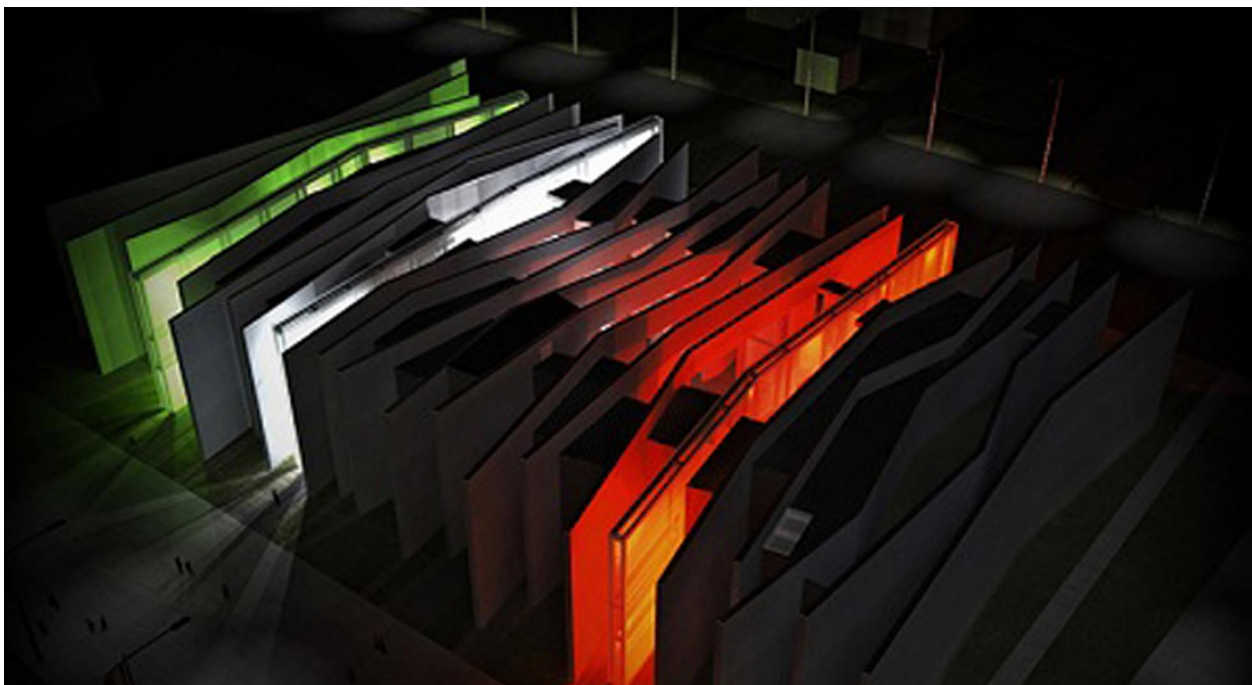
spaziale". Il Padiglione italiano a Shanghai è la rappresentazione di questa "circostanza spaziale" che produce l'eccellenza, è un prototipo che esprime la stratificazione dell'anima sociale e urbana italiana e dà l'idea della continuità storica. Questa continuità è il giusto approccio al progresso e alle nuove tecnologie che in questo modo può diventare "sostenibile". La linea guida per il progetto è un volume diviso in piani diversi, che rappresentano una linea temporale come metafora della crescita del tessuto urbano italiano. Gli spazi espositivi interni sono influenzati da questa scansione spaziale e i diversi temi sono organizzati tra i piani come dei flussi. Camminando all'interno dell'edificio è come passeggiare intorno a una piazza. La sensazione è la stessa che si ottiene attraverso l'esplorazione di una città italiana. All'interno dell'edificio tutto è materia e luce.

## And, Fabio Novembre

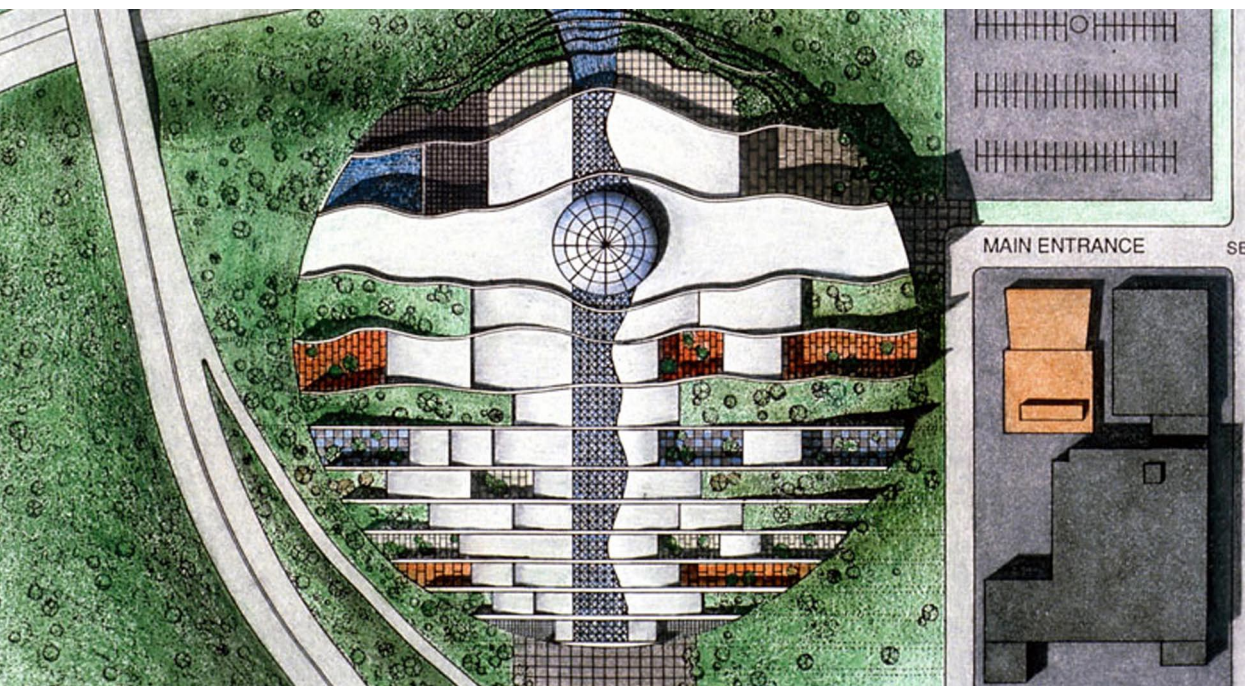
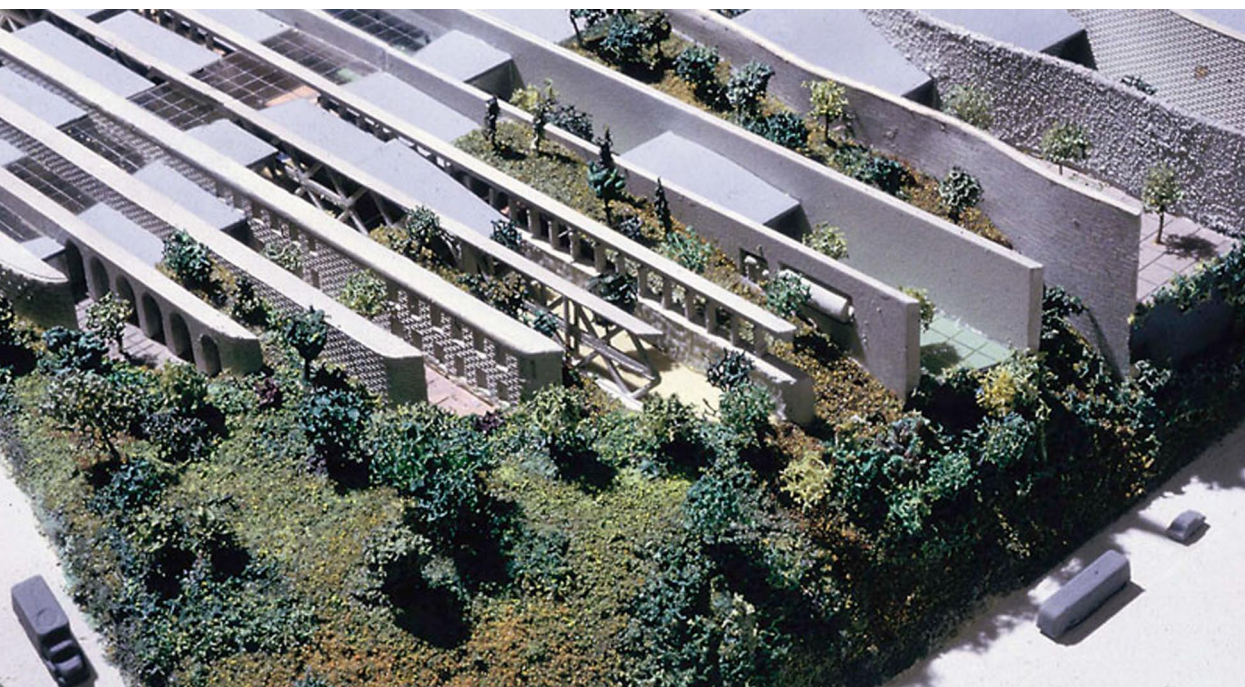
Già dal suo primo incarico lavorativo per Bisazza, Fabio Novembre aveva capito come il mosaico potesse essere il materiale per eccellenza che poteva essere usato per rivestire superfici curve. Per Novembre l'architettura e femmina, fondamentale quindi è l'utilizzo di superfici curve e sinuose. Questo movimento di linee si riflette anche nei suoi oggetti di design, uno fra tutti la poltrona And, che grazie alla sua conformazione sembra nascere dal terreno, ruota-

*170. Concorso per il padiglione italiano Expo 2010, Massimiliano Brugia, 3° classificato.*

*171. Seduta And, Fabio Novembre.*







re su sè stessa, creare volumi e spazi "privati" per poi ritornare alla sua origine terrena.

Se "ergonomico" e "sinuoso" sono aggettivi che si prestano bene a descrivere una sedia particolarmente curvilinea, per parlare di questa poltrona i due termini sembrano non bastare.

Concepita per essere un modulo di un sistema, la poltrona dà il meglio di sè se affiancata ad altre And, o a elementi collaterali, come bassi divani curvilinei, realizzando così uno spazio dentro uno spazio, evitando però di frammentarlo.

La poltrona modulare And è un progetto del 2002 ed è prodotta da Cappellini.

esperienze simultanee.

Queste mura animate suddividono il museo in sezioni (cultura, scienza, ambiente, tecnologia, agricoltura) e sono di fatto progettate come membrane informative che a un tempo spiegano il valore dell'acqua nello sviluppo dell'umanità nei secoli e servono come zone filtro per collegare l'Aquatorium alla comunità

Questo progetto esprime l'essenza dell'idea di 'Passaggi'. Il lotto circolare, posto sul lato di una collina, viene utilizzato come parte dell'immagine e della funzione dell'architettura.

## **Aquatorium, Chattanooga, Tennessee, SITE architects**

Questo centro ambientale esplora tutti gli aspetti delle scienze legate all'acqua e alla cultura. Il concept, intitolato Aquatorium, è destinato a suscitare un profondo apprezzamento del rapporto dell'umanità verso la risorsa più preziosa della terra. Per mezzo della vista, dell'udito e del tatto, l'edificio e i suoi spazi espositivi sono stati progettati per raccontare la storia dell'acqua e del popolo. Situato sulla cima di una collina, questa nuova struttura è integrata con il luogo come esperienza sopra e sotto la terra. Le pareti laterali che danno forma all'edificio sono totalmente predisposte per far vivere l'interno e l'esterno come

*172. Aquatorium, Chattanooga, Tennessee, SITE architects.*

*173. Aquatorium, Chattanooga, Tennessee, SITE architects. Planimetria.*

Il cavalcavia Eugenio Busa è un grande spazio per lo più riservato a parcheggio e quasi sempre lasciato inutilizzato.

Il nostro progetto di recupero deve tenere conto della sua natura intrinseca, perciò la linea che definisce i parcheggi costituisce il punto di partenza del nostro intervento. La linea però, non esiste come elemento isolato all'interno dello spazio, bensì è presente molte volte e ad intervalli determinati; il suo succedersi genera un disegno regolare che portato all'aspirazione crea una griglia che segna l'intero spazio. Questa prima maglia, che si viene a creare, è quella che già caratterizza lo spazio, ovvero quella del parcheggio.

La griglia diventa così uno strumento che ci aiuta nella composizione dello spazio stesso, ogni elemento presente nel luogo è strettamente connesso ad essa. Per questo motivo, per rivelare la vera natura del cavalcavia, ci siamo servite di altre due griglie che danno vita a due nuovi livelli compositivi e a dei rispettivi spazi funzionali. Ampliando lo sguardo sul contesto all'interno del quale è inserito il cavalcavia, troviamo elementi dell'intorno che ci inducono e creare altre griglie sulle quali inserire i fattori di novità del nostro intervento.

Abbiamo dunque definito una griglia relativa contesto più prossimo del cavalcavia, il suo intorno, che considera la presenza dei binari della stazione di Porta Garibaldi sottostanti.

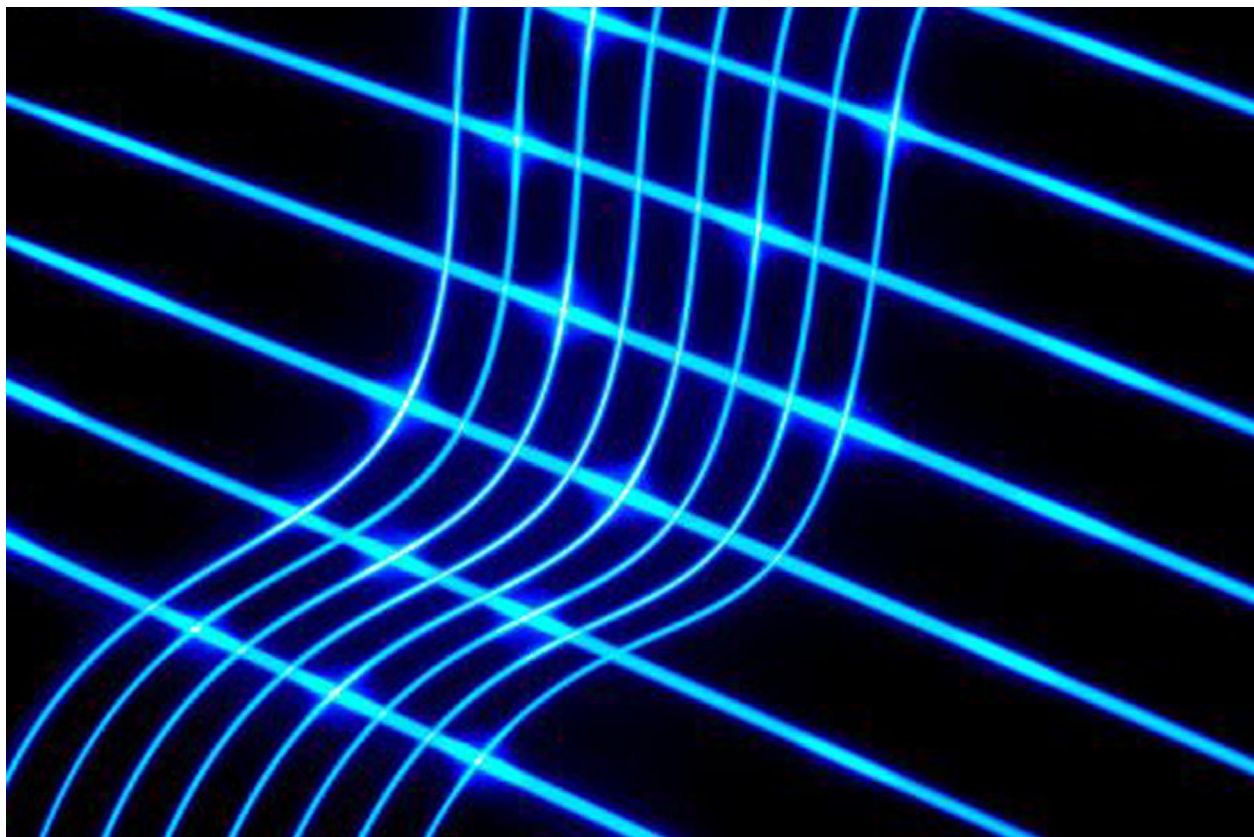
Le linee dei binari proseguono idealmente sul ponte e delimitano una zona adibita agli eventi su di esso.

L'ultima griglia, infine, è quella che prende vita da un contesto più ampio, quello della città di Milano, questa maglia, la cui inclinazione collega virtualmente definisce tutte le aree libere, dedicate ad attività varie a scelta del visitatore, anche alla semplice sosta.

Di seguito vediamo nello specifico la struttura e le origini delle tre griglie.



# Dalla linea alla griglia



## La griglia del parcheggio

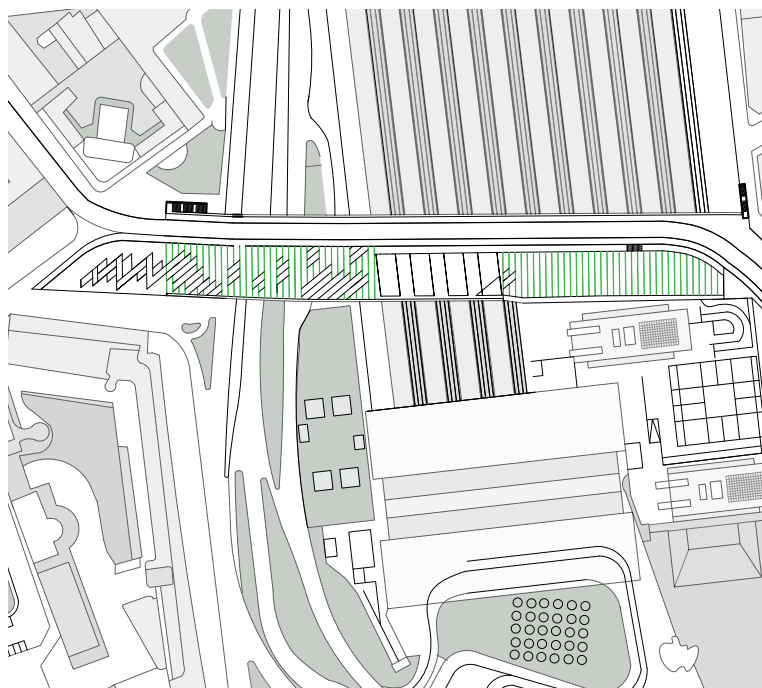
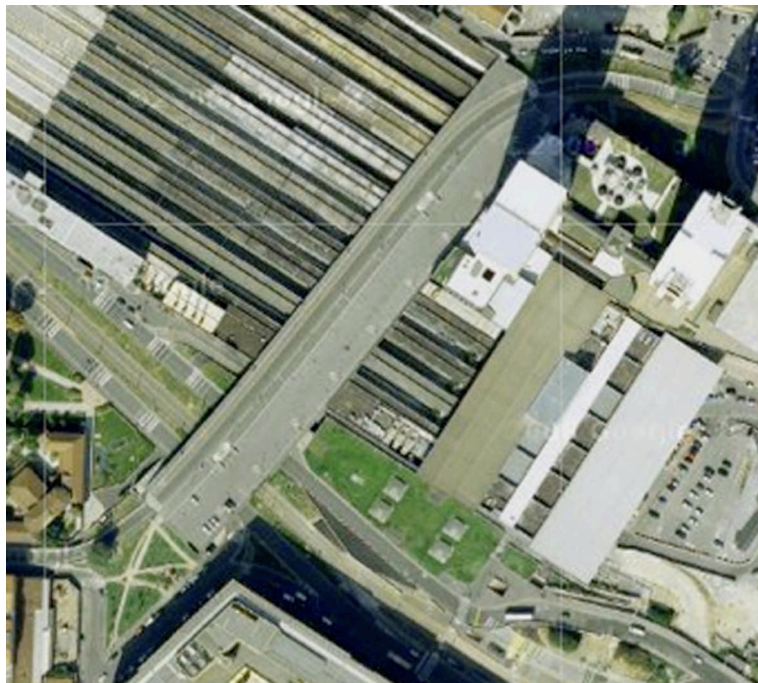
La prima griglia di cui è necessario parlare, è quella che si riferisce direttamente al cavalcavia stesso, essa si origina dalle linee del parcheggio già esistenti nel luogo.

Attualmente la funzione principale del cavalcavia è proprio quella di parcheggio, anche se non viene utilizzato come tale; per questo motivo non abbiamo voluto sconvolgere completamente la sua natura e oltre che mantenere questa funzione ne abbiamo conservato la caratteristica fondamentale, la scansione delle linee.

Ogni linea è spessa 10 cm e la sua lunghezza corre lungo tutto lo spazio del cavalcavia (fatta eccezione per la parte carrabile e per i marciapiedi), questo accorgimento formale ci aiuta ad enfatizzarne la presenza e lo rende in elemento forte del progetto.

La scansione delle linee avviene ogni 2,5 metri, abbiamo infatti mantenuto quella originale del parcheggio; inoltre le linee stesse non sono sempre solo disegnate, ma, a seconda dei casi e della specifica funzione, possono anche “alzarsi” o essere in rilievo mantenendo comunque un aspetto bidimensionale dalla visione aerea.

Funzionalmente le aree caratterizzate unicamente da questa prima tipologia di griglia sono quelle adibite ad area di sosta dei veicoli.



## La griglia dei binari

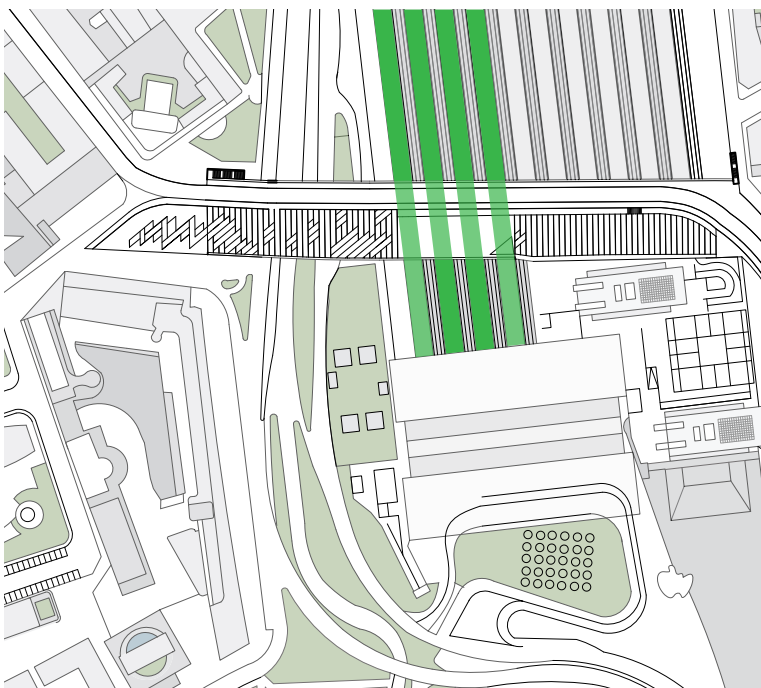
La seconda griglia di cui parliamo è quella relativa al contesto più ravvicinato, per il disegno di questa maglia ci siamo riferite ai binari sottostanti il cavalcavia facenti parte della vicina stazione di Parta Garibaldi.

Questo tipo di riferimento ci aiuta ad integrare il progetto e più in generale tutto il cavalcavia, nel suo contesto, guardando dall'alto infatti appare chiaro il netto differenziarsi di questo luogo dal suo intorno.

Questa seconda griglia ha delle linee spesse 8 metri e loro alternarsi avviene con intervalli di circa 5,8 metri, anche in questo caso la presenza della maglia non è definita nella parte carrabile e diversamente dalle altre non caratterizza tutta la lunghezza del cavalcavia, bensì esiste nella sola parte centrale.

Il risultato sono delle pensiline frangisole che continuano idealmente il percorso dei binari. Le coperture al contempo, delimitano uno spazio che è adibito ad area eventi, sotto di esse infatti sono posizionati dei palcoscenici che possono ospitare diversi tipi di performance.

Tra le tre maglie totali esistenti nel progetto questa, più delle altre crea, come già detto, continuità diretta con l'intorno, ed è come se sopra ai binari il cavalcavia scomparisse visivamente per mostrare il paesaggio urbano sottostante.





## La griglia verso il centro ovvero l'asse nord-sud

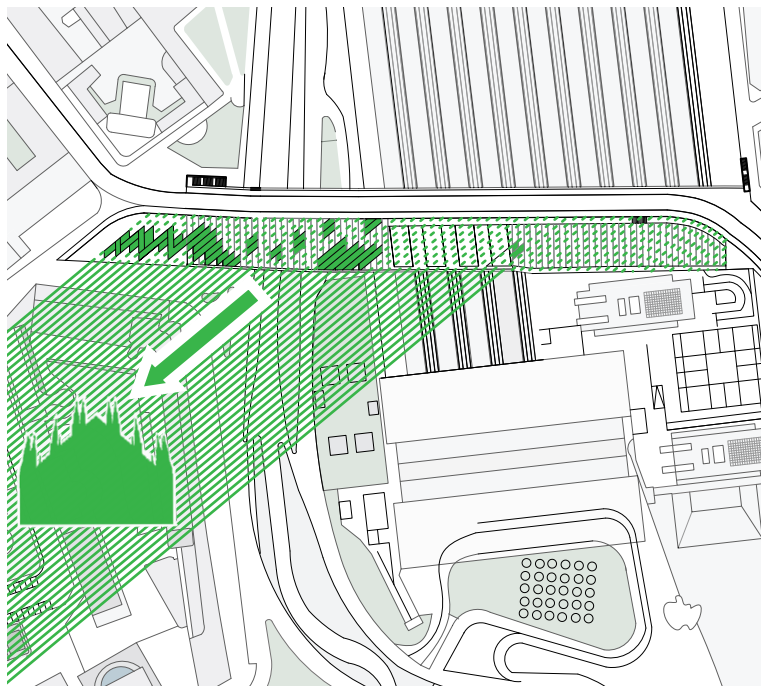
La terza ed ultima griglia che andiamo ad analizzare deriva da un contesto più ampio: se nella prima avevamo fatto riferimento al cavalcavia stesso e nella seconda al contesto più prossimo ad esso, ora prendiamo in considerazione una scala maggiore andando a considerare la città in cui esso stesso è inserito ed in particolare il centro di quest'ultima.

Come esposto nei capitoli precedenti il Cavalcavia Bussa è di fatto un luogo di frattura tra il centro città ed il quartiere Isola, e la creazione di quest'ultima maglia ha proprio lo scopo di ristabilire una connessione ideale tra questi due punti.

La griglia infatti ha la direzione dell'asse che collegherebbe il Cavalcavia E. Bussa a Piazza Duomo, che poi corrisponde anche all'asse Nord-Sud.

Le linee in questa maglia non hanno uno spessore, e si succedono ogni 2,5 metri, così come accadeva per la griglia del parcheggio, la stessa distanza è stata scelta volutamente uguale, dal momento che è la griglia più "ideale", per mantenere la continuità progettuale.

L'incontro tra queste due griglie crea quasi lungo tutto lo spazio delle aree più o meno grandi che hanno lo scopo di ospitare il visitatore e di lasciarlo libero di occupare lo spazio e il tempo come meglio crede.





La pianta di una città è costituita da un insieme di linee che generando strade, suddividono il territorio in spazi determinati e variamente utilizzabili.

Chi vive la città, inconsapevolmente, segue percorsi che qualcuno ha deciso e la loro disposizione all'interno del paesaggio urbano determina un'esperienza della città stessa positiva o negativa.

Il disegno della città e, in scala minore, di qualsiasi architettura, può essere determinato da una griglia che crea uno specifico schema compositivo.

La griglia ha storicamente dimostrato di essere uno strumento particolarmente efficace, essendo in grado di estendere "virtualmente" una struttura attraverso una vasta superficie e favorendo flessibilità e variabilità dello spazio nel tempo.

In alcuni esempi come la lottizzazione immobiliare e la griglia stradale di Manhattan, o la Land survey grid degli Stati Uniti è stata applicata un'astratta operazione formale che caratterizza la superficie, permeandola di un potenziale operativo.

Questa organizzazione offre leggibilità ed ordine alla superficie e al contempo permette l'autonomia e l'individualità di ciascuna parte, rimanendo aperta nel tempo ad alternative trasformazioni.

Con questo metodo si cerca di creare un ambiente che non sia tanto un oggetto "disegnato" quanto piuttosto un'ecologia di vari sistemi ed elementi che met-

tono in moto una diversa rete di interazioni.

Grazie alla sua versatilità può essere uno strumento utile in diversi contesti e scale progettuali. Per quanto riguarda un'area all'interno di una città o più limitatamente un edificio, la griglia può essere strettamente legata all'intorno o seguire delle direttrici date dal significato che assume l'intervento. Una delle tendenze contemporanee è proprio quella di caricare l'elemento architettonico di significati profondi grazie all'utilizzo di una griglia che si costruisce a partire da dei punti cardine ad alto contenuto simbolico.

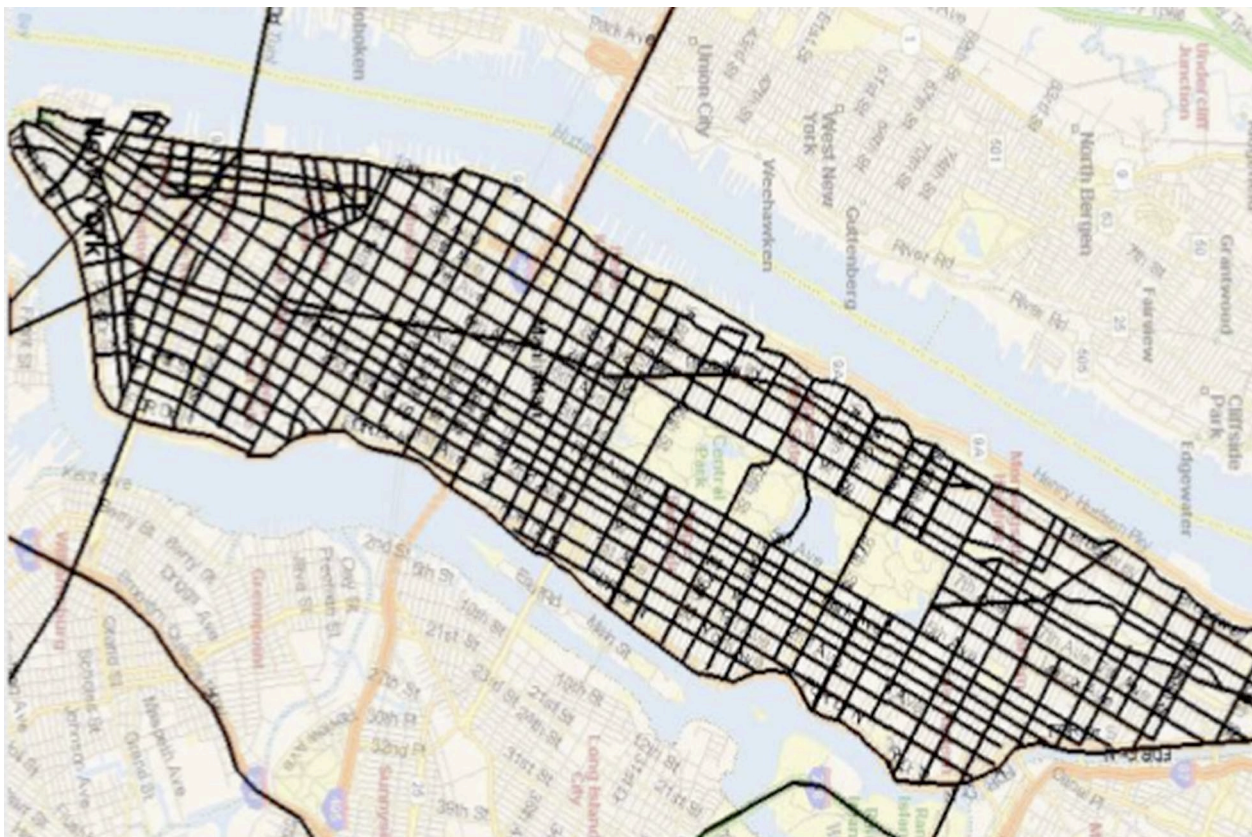
Anche nel caso di un vuoto urbano è facile riferirsi al disegno urbano esistente e tracciare delle linee guida generatrici di spazi, che diventano luoghi del progetto. Tramite questo approccio si riesce facilmente ad integrare il nuovo intervento con il contesto.

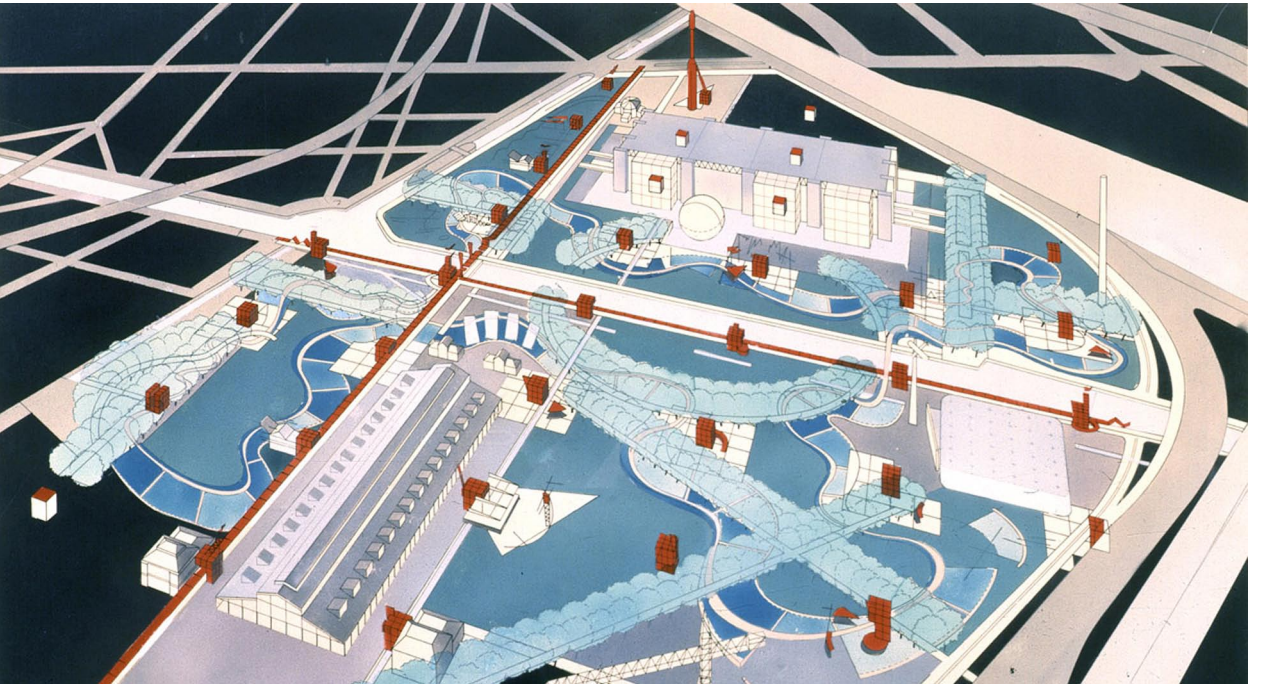
In altri casi, invece, può diventare una strategia progettuale quella di utilizzare una griglia che differisce drasticamente da quella esistente, dando così un momento di discontinuità che mette in rilievo il nuovo.

Infine la griglia può essere utilizzata come semplice supporto progettuale che non rivela esplicitamente la sua presenza, ma aiuta nella definizione del progetto.



# La griglia come strumento progettuale







## Parc de la Villette, Bernard Tschumi

Il parco della Villette fa parte del piano per l'aménagement de l'est de Paris, operazione di rinnovo urbano, approvata dal Consiglio Comunale il 23 novembre del 1983; questa ipotesi risulta articolata su modelli promossi ancora nella seconda metà dell'Ottocento dalla politica inventiva di Haussmann e proseguiti poi, a diverse riprese, attraverso l'operato dei sindaci della capitale all'interno di una politica celebrativa nazionale.

Il progetto della Villette è frutto di un grande concorso internazionale bandito nel 1983. Questa iniziativa venne attentamente preparata agli inizi degli anni Ottanta, al fine di rinnovare il significato del parco urbano, che in qualità di spazio pubblico doveva essere pensato in continuità e parte della città stessa. Il concorso stabilisce un'intenzionalità nel definire nuovamente, dopo decenni di disinteresse, il parco urbano come elemento qualitativo, parte della struttura della città.

Vennero riconosciuti nove premi ex-aequo, invitati poi a partecipare a una seconda fase, dove fu premiato Bernard

Tschumi. Il progetto prescelto viene a costituirsi attraverso la sovrapposizione di tre sistemi, entità tra loro indipendenti, che nella casualità del loro incontro generano, secondo Tschumi, "i nuovi luoghi della contemporaneità".

Il primo sistema (linee) è quello della circolazione ove due assi principali, rettilinei e ortogonali tra loro, sottolineati da pensiline ondulate, si intersecano e congiungono i punti estremi di accesso al parco.

Il secondo sistema (superfici) è costituito da grandi estensioni, destinate a prato, definite nella loro forma come spazi di risulta ottenuti dall'intersezione dei diversi percorsi. Infine le folies, un sistema puntiforme di oggetti (punti) collocati all'intersezione di un reticolo ortogonale che si sovrappongono in modo indifferente al sito; un'affermazione assoluta della regola imposta attraverso la geometria. Piccoli edifici-scultura che, dal punto di vista del linguaggio, fanno riferimento esplicito all'architettura costruttivista.

Nonostante le affermazioni del progettista sull'assenza di ordine gerarchico tra i sistemi di punti, linee e superfici, considerati nella composizione tra loro equivalenti, appare invece, nella realizzazione, che il sistema delle folies sia, insieme ai percorsi coperti (le linee), elemento essenziale nella definizione spaziale dei luoghi.

Il Parc de la Villette fu uno dei numerosi schemi emersi alla metà degli anni ottanta che proiettavano concetti spaziali che si presumeva fossero in risonanza con "l'era dell'informazione".

182. Planimetria del Parc de la Villette.

183. La folie davanti al Museo della Scienza e della tecnica, all'interno del Parc de la Villette.



## Parc de la Villette, 2<sup>a</sup> classificato al concorso, OMA

Per questo gruppo di architetti, capitanati da Rem Koolhaas, la griglia è vista come il motore di un progetto, capace di guidare la logica della forma e dell'organizzazione e al contempo di rispondere alle domande mutevoli della società. Un momento per sperimentare questa nuova concezione, si è verificato nel 1982, durante la competizione per il Parc de la Villette nella periferia industriale di Parigi.

Con il concorso per il Parc de la Villette si rendono conto delle difficoltà di trattare grandi parti abbandonate all'interno della città, specialmente quando le intenzioni dell'autorità che commissiona l'intervento sono tanto ambiziosi quanto incerti.

I 50 ettari di terra sono l'area dismessa del vecchio complesso del mattatoio del diciannovesimo secolo che un tempo occupava il luogo. C'erano molti problemi logistici, specialmente in termini di bonifica del sito e di modernizzazione dei servizi. Tutto era reso ancora più complicato da un elenco sconcertante ed approfondito di richieste programmatiche del cliente, unitamente ad un senso di incertezza riguardo a cosa, come, e quando le diverse parti di questo programma si sarebbero sviluppate. Il problema, allora, non riguardava tanto l'identità offerta dal progetto in termini di stile, rappresentazione, o composizione

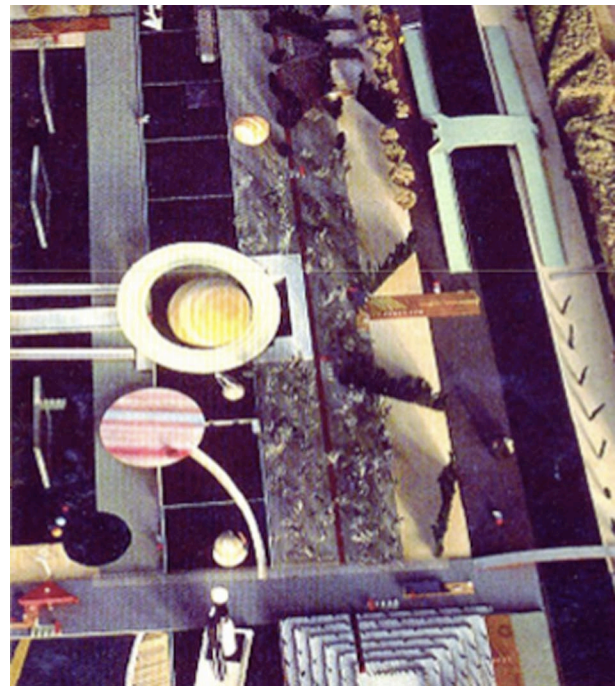
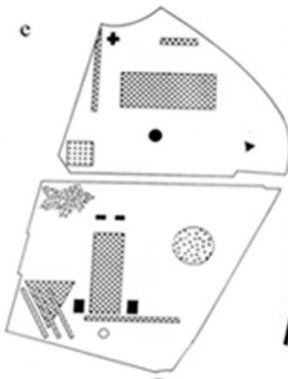
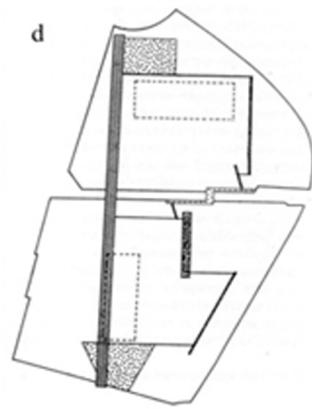
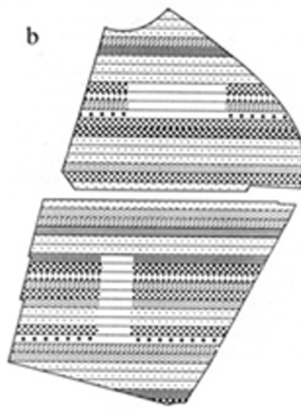
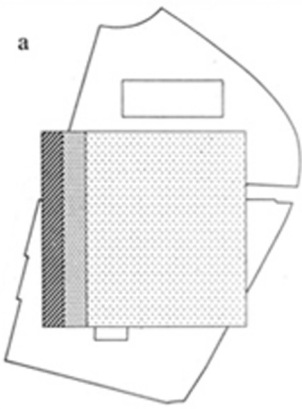
formale, quanto la necessità di organizzazione strategica.

La superficie doveva essere predisposta ed allestita in modo tale da poter anticipare ed accogliere qualsiasi cambiamento si fosse verificato nel tempo nelle richieste e nei programmi. L'OMA ha risposto con la sovrapposizione di quattro strati strategici per organizzare le diverse parti del programma: le "fasce parallele est-ovest" composte di varie superfici artificiali e naturali, la "griglia dei coriandoli" attrezzature atomizzate distribuite sul sito, il vario "percorsi, Mail e Promenade" e i "grandi oggetti" tra cui la foresta circolare, il museo e la grande Halle. I progettisti hanno descritto il loro progetto a più livelli come un "paesaggio di strumenti sociali", dove la qualità del progetto deriverebbe dagli usi, dalle giustapposizioni, e dalla prossimità di programmi che si avvicendano nel tempo.

Inoltre le aree verdi sono state disposte come delle quinte teatrali per dare maggior rilievo alle svariate attività presenti nel sito, creando l'illusione di trovarsi in un grande parco.

Nonostante fosse pienamente in linea con le richieste della commissione e ottimamente integrato con il contesto, si è preferito optare per l'opzione più alto accattivante per il pubblico.

184-185. OMA, Parc de la Villette: a. La superficie totale del programma; b. Le fasce parallele est-ovest; c. I coriandoli; d. I percorsi; e. Elementi a grande scala; f. Le connessioni.  
186. Vista del modellino del progetto.







## Museumquartier, Vienna -Ortner & Ortner 1986- 2001

Il MQW è un quartiere-museo situato al centro della città e fa da sfondo alla Maria Theresien Platz; è uno dei 10 complessi culturali più grandi del mondo.

Dal punto di vista architettonico rappresenta un affascinante mix tra antico e moderno, una simbiosi tra lo stile barocco delle antiche scuderie restaurate e linee d'avanguardia della nuova costruzione. Le maggiori strutture del nuovo distretto culturale sono il nuovo Museo Leopold, il Museo d'Arte Moderna Fondazione Ludwig Wien (MUMOK), la Kunsthalle e le sale del Festival di Vienna e il Centro di Danza. Altre istituzioni sono il Centro Architettura Vienna, il Museo per Bambini Zoom, il Teatro per Bambini, l'Art Cult Center con Museo del Tabacco ed il Quartiere 21, una piattaforma per iniziative culturali.

I progettisti Ortner & Ortner recuperano a fini espositivi il sistema urbano ormai consolidato delle Hofstallungen, comprendente le scuderie imperiali, il galoppatoio e una serie di padiglioni aggiunti negli anni Quaranta, e inseriscono tre nuove architetture museali.

Il sistema di nuova dotazione pertiene a una composizione di tipo additivo, in cui tre corpi di impianto quadrangolare, dall'altezza massima di 24 metri, si inseriscono tra le preesistenze secondo diverse direzioni.

Guardando fuori dalla cornice delle Hofstallungen, risulta infatti che le direzioni adottate si saldano ai tre orientamenti presenti nell'area: il Leopold Museum (40x45m), previsto per ospitare la collezione di Rudolf Leopold (5200 opere tra cui 46 quadri di Egon Schiele), riprende infatti direttrici esterne al lotto; il Museum Moderner Kunst (30x50m) rinvia all'orientamento del fronte urbano; la Kunsthalle (20x58m), collegata alla sala polifunzionale ricavata nel galoppatoio coperto, si adegua alle direzioni interne al complesso museale.

I tre grandi edifici si insinuano nella grande corte secondo assialità differenziate, che nei primi due casi prescindono completamente da quelle su cui si fondano le scuderie, nel tentativo di instaurare una continuità con l'intorno urbano. Il Leopold Museum, infatti, ripropone le direttrici dei due musei semperiani (il Museo di Belle Arti e il Museo di Storia Naturale), mentre l'orientamento del MUMOK tiene conto della giacitura dei lotti che prospettano su Breitegasse; la Kunsthalle invece si adegua alle direzioni dettate dai volumi delle scuderie. Infine, è evidente che i tre edifici si inseriscono nello spazio operando una trasformazione dei consueti rapporti di proporzione e dimensione.

187. Leopold Museum, espone la collezione di arte austriaca del XIX e XX sec.

188. Museum Moderner Kunst Stiftung Ludwig Wien (MUMOK), espone parte della collezione Ludwig di arte contemporanea.

## Jüdisches Museum, Berlino di Daniel Libeskind

Lo Jüdisches Museum è un museo di Berlino dedicato alla storia degli ebrei. Situato nel quartiere di Kreuzberg, il museo raccoglie duemila anni di storia e cultura ebraica. Il museo occupa due edifici, uno già esistente, il barocco Berlin-Museum o Kollegienhaus, e uno contemporaneo, costruito appositamente per ospitare il museo. Originariamente il museo aveva sede in un edificio sito in Oranienburger Straße, ma venne chiuso nel 1938 dal regime nazista. L'idea di riaprire tale museo iniziò a circolare nel 1971 e nel 1975 venne fondato un comitato che promuovesse tale progetto.

Il palazzo che ospita il museo è stato progettato da Daniel Libeskind ed ultimato proprio nel 1999, mentre l'inaugurazione ufficiale è avvenuta nel 2001.

L'edificio che ospita il museo si distingue notevolmente dalla tipologia solita dei musei, poiché la linea guida seguita per la realizzazione del progetto è stata quella di raccontare la storia degli ebrei, in particolare degli ebrei in Germania. L'edificio stesso può essere considerato un'opera d'arte, poiché mescola architettura e scultura. Libeskind ha battezzato il suo progetto *between the lines* (tra le linee) e nei punti in cui le due linee si intersecano si formano zone vuote, o *voids*, che attraversano l'intero museo. L'architettura rende tangibile la storia ebraico-

tedesca, propone interrogativi e invita a riflettere. L'edificio visto dall'alto ha la forma di una linea a zig-zag e per questa ragione è stato soprannominato *blitz*, che in tedesco significa fulmine. La forma dell'edificio ricorda una stella di David decomposta e destrutturata. L'edificio è interamente ricoperto da lastre di zinco e le facciate sono attraversate da finestre molto sottili e allungate, più simili a squarci o ferite che a vere e proprie finestre, disposte in modo casuale.

Il museo non ha un ingresso dalla strada, ma vi si accede dall'adiacente Berlin-Museum. Una scala e un sentiero sotterraneo collegano i due edifici, questo a simboleggiare quanto la storia ebraica e quella tedesca siano collegate e connesse fra loro. La scala conduce ad un sotterraneo, composto di tre corridoi, denominati assi che simboleggiano i diversi destini del popolo ebraico: l'asse dell'Olocausto conduce ad una torre che è stata lasciata vuota, denominata la Torre dell'Olocausto; l'asse dell'Esilio conduce ad un giardino quadrato esterno, denominato Giardino dell'Esilio, racchiuso fra 49 colonne; l'asse della continuità, collegato agli altri due corridoi, che rappresenta il permanere degli ebrei in Germania nonostante l'Olocausto e l'Esilio.

*189. Vista aerea del Jüdisches Museum, si nota perfettamente la forma a zig-zag dell'edificio.*

*190. Facciata in zinco del Jüdisches.*







# Bibliografia

AA.VV. (1990), Milano. Architetture per la città 1980-1990, Milano, Segesta

VV. (1992), Concorso di idee per il polo direzionale-finanziario dell'area Garibaldi-Repubblica, Abitare, Segesta

AA.Vv. (2001), Allegato a Casabella 690, Milano

AA.VV. (2207), Milano Boom - Porta Nuova, Lotus 131, Milano

VV. (2003), Milano verso la città nuova, Milano, Skira

AA. VV. (2007), Parking, Milano, Gribaudo

Amorosi, G. (1981), A Milano fra passato ed avvenire, 1927-1967 : i problemi dell'urbanistica, gli studi e le soluzioni, le opere, idea del futuro, Milano, Romano Amodeo

Andreani, F.; introduzione di Portoghesi, P.; bibliografia generale a cura di Sardo, N. e Cucchiella, S. (1995), Parcheggi : storia, opere e idee per realizzare parcheggi in nome dell'abitare, Roma, Gangemi

Boatti, A. (2007), Urbanistica a Milano : sviluppo urbano, pianificazione e ambiente tra passato e futuro, Novara, CittàStudi

Brambilla, C. - Cusmano, G. (2000), Progettare e realizzare i parcheggi, Rimini, Maggioli

Calzini R. (1951), Milano ha cinquant'anni, 1900-1950. Ritratto di una metropoli, Milano, La Rinascente

Campos Venuti, G. (1986), Un secolo di urbanistica a Milano, Milano, Clup

Cappiello, V. (2006), Dalle aree dismesse verso nuovi paesaggi, Roma, Aracne

Castellaneta C. (1975), Storia di Milano, Milano, Rizzoli

- Chiodi, G. - Pellizzi, G. Sul problema dei parcheggi: l'esperienza delle città straniere. 1, Amburgo e Parigi, Touring club italiano
- Comune di Milano, Associazione interessi metropolitani (1992), Progetti per Milano : concorso di idee per il polo direzionale-finanziario nell'area Garibaldi Repubblica, Milano, Abitare Segesta cataloghi
- Daddi, I. (1993), I parcheggi e la città : tipologie e sistemi, Roma, NIS
- De Sanctis, D. - Gatti A. (1993), L'architettura del parcheggio : problemi, proposte, progetti, Roma, Officina
- Diappi, L. (2009), Rigenerazione urbana e ricambio sociale : gentrification in atto nei quartieri storici italiani, Milano, Angeli
- Dodi L., L'urbanistica milanese dal 1860 al 1945, in "Urbanistica", 18-19
- Doni, M. - Fiorillo, G. - Troglio, E. ; rel. Federico Oliva ; correl. Andrea de Bernardi (2004/05) Garibaldi-Isola : evoluzione, frammenti, unita', Milano, Politecnico
- Finessi, B. (2008), Fabio Novembre, Milano, Skira
- Gambi L. - Gozzoli M.C. (1982), Milano, Bari, Laterza
- Guaralda, M. (2006), Infrastrutture viarie dismesse o declassate ed il progetto del paesaggio, Milano, Clup
- Hadid, Z.- Giovanni, P. (2004), Zaha Hadid: Car Park and Terminus Strasbourg, Lars Muller Publishers  
Leone, U. (2003), Aree dismesse e verde urbano : nuovi paesaggi in Italia, Bologna, Patron  
Marani, P. C., - Pavoni, R. (2006), Musei. Trasformazioni di un'istituzione dall'età moderna al contemporaneo, Milano, Marsilio
- Mazzette A. (1998), La città che cambia, Milano, Angeli
- NewHouse, V. (2006), Towards a new museum, The Monacelli press
- Novembre, F. (2010), Il Design spiegato a mia madre, Milano, Rizzoli
- Pietromarchi, B. (2005), Il luogo (non) comune : arte, spazio pubblico ed estetica urbana in Europa, Barcellona, Actar
- Rovelli, R. - Senes, G. - Fumagalli, N. (2004), Ferrovie dismesse e greenways : il recupero delle linee ferroviarie non utilizzate per la realizzazione di percorsi verdi, Milano, Associazione italiana Greenways



Suma, S. (2007), Musei II, Milano, Hoepli

Terzago, G. - Ditta, E. (1998), La disciplina dei parcheggi : aspetti normativi, giurisprudenziali e pratici, Milano, Giuffrè

Verri P. (1783-1798), Storia di Milano, Milano, Marelli

Zaffagnini, M. - Gaiani, A. - Ghirardelli, M. (1993), Il parcheggio come luogo urbano, Rimini, Maggioli,

# Sitografia

[http://archiviostorico.corriere.it/2006/marzo/26/Cavalcavia\\_Bussa\\_pista\\_ciclabile\\_che\\_co\\_7\\_060326024.shtml](http://archiviostorico.corriere.it/2006/marzo/26/Cavalcavia_Bussa_pista_ciclabile_che_co_7_060326024.shtml)

<http://asso.noblogs.org/post/2007/05/10/fatti-un-giro-nel-quartiere-noi-saremo-sul-cavalcavia-bussa/>

[http://it.wikipedia.org/wiki/Isola\\_%28quartiere\\_di\\_Milano%29](http://it.wikipedia.org/wiki/Isola_%28quartiere_di_Milano%29)

[http://it.wikipedia.org/wiki/Cimitero\\_Monumentale\\_di\\_Milano](http://it.wikipedia.org/wiki/Cimitero_Monumentale_di_Milano)

<http://it.wikipedia.org/wiki/Paris-Plage>

[http://it.wikipedia.org/wiki/Torri\\_Garibaldi](http://it.wikipedia.org/wiki/Torri_Garibaldi)

<http://members3.boardhost.com/milanohtc/msg/1295915622.html>

<http://milanophotogallery.wordpress.com/2008/04/28/le-torri-fs-in-porta-garibaldi/>

<http://sites.google.com/site/skydaxter/home/Porta-Nuova/torri-garibaldi>

<http://www.02blog.it/post/3970/grattacieli-milanesi-le-torri-ex-fs-alla-stazione-garibaldi>

<http://www.02blog.it/post/7311/foto-cosplayer-e-otaku-sul-cavalcavia-bussa>

[http://www.archiportale.com/progetti/cesar-pelli/milano/masterplan-area-garibaldi-repubblica\\_3456.html](http://www.archiportale.com/progetti/cesar-pelli/milano/masterplan-area-garibaldi-repubblica_3456.html)

<http://www.ciclabile.it/post/2008/09/29/Cavalcavia-Bussa-spezzone-spezzato.aspx>

<http://www.cinemaperto.wide.it/index.php?/project/cavalcavia-bussa-luglio-2009/>

<http://www.cronacamilano.it/cronaca/3453-festa-zona-isola-cavalcavia-bussa-sabato-11-dicembre-2010-programma-musica-giochi-cani-orari.html>

<http://www.esterni.org/ita/contenuti/index.php?ref=giranovoci>

<http://www.greenways.it/>

[http://www.ilturista.info/blog/8614-Le\\_nuove\\_attrazioni\\_a\\_New\\_York\\_City/](http://www.ilturista.info/blog/8614-Le_nuove_attrazioni_a_New_York_City/)

[http://www.paris.fr/english/visit/highlights/paris-plages/rub\\_8208\\_stand\\_34146\\_port\\_18969](http://www.paris.fr/english/visit/highlights/paris-plages/rub_8208_stand_34146_port_18969)

<http://www.porta-nuova.com/index.php?id=home>

<http://www.porta-nuova.com/it/progetti/>

<http://www.repubblica.it/2006/07/sezioni/cronaca/spiagge-in-citta/spiagge-in-citta/spiagge-in-citta.html>

<http://www.savethedate.it/eventi/milano/freedom-day-berlino-milano-anniversario-caduta-muro-di-berlino-9-15-novembre-2009.html>

<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=70902711>

<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=480480>

<http://www.travelblog.it/post/8528/la-spiaggia-e-la-piscina-galleggiante-di-berlino>

<http://www.zonaisola.it/>



# Indice Immagini

1. Vista di una stazione ferroviaria. Pag.4
2. Situazione di traffico a Milano. Pag.7
3. Automobile GuidaMi. Pag.8
4. Biciclette noleggiabili del servizio BikeMi. Pag.8
- 5 - 6. Immagine storica del quartiere Isola. Pag.10
7. Milano in una mappa del 1710. Pag.13
8. Situazione dell'area nel 1884, prima degli interventi del Piano Beruto. Pag.14
9. Cesare Beruto, particolare del Progetto del Piano Regolatore della città di Milano, prima versione, 1884. Pag.14
10. Piano Pavia Masera del 1912, come si può notare prevede un'ulteriore espansione del tessuto urbano esistente. Pag.17
11. Particolare del Piano Pavia Masera e degli interventi previsti nell'ambito Isola-Garibaldi. Pag.17
12. Mappa del 1934, l'Isola ed i quartieri adiacenti appaiono già insediati e compiuti. Pag.18
13. Particolare del Piano Albertini, con gli interventi previsti nel quartiere Isola. Pag.18
14. Mappa delle principali distruzioni belliche subite nel centro storico. Pag.21
15. 1943: la zona compresa tra San Babila e Largo Augusto dopo un bombardamento aereo; sullo sfondo è visibile la guglia del duomo. Pag.21
16. Planimetria generale di Milano con le principali indicazioni previste dal piano AR. Si notino i due grandi assi attrezzati, al cui incrocio è prevista la realizzazione del quartiere per affari. Pag.23
17. Schema compositivo del gruppo AR, progetto presentato al concorso di idee per il Centro Direzionale, 1946. Pag.24
18. Vista prospettica del progetto per il Nuovo Centro Direzionale del gruppo AR, partecipante al concorso del 1946. Pag.24
19. Piano Regolatore Generale, 1953. Il piano non ripropone alcune idee fondamentali emerse dal concorso di idee del 1945, in particolare la vocazione policentrica e regionale del piano AR. Pag.27
20. Veduta zenitale dell'area del Centro Direzionale nel piano del '53, con in bianco il tracciato dell'asse attrezzato; a destra il prolungamento dell'asse attrezzato da piazza Baiamonti a piazzale Lagosta. Pag.28
21. Planimetria del Piano particolareggiato del Centro Direzionale, 1955. Pag.28
22. Planivolumetrico del Piano Particolareggiato del 1955. Pag.31
23. Piano Regolatore del 1953. Pag.31
24. Il peso degli interventi nel PP per il Centro Direzionale del 1955, in primo piano l'effettiva realizzazio-

- ne di una sola parte dell'Asse Attrezzato, ovvero il Cavalcavia E. Bussa. Pag.32
25. Comune di Milano, parcolare della Variante Generale al Piano Regolatore, 1980. Pag.35
26. PIO Isola-Garibaldi con rappresentate le "Modalità di intervento ed interventi programati", in blu le zone soggette a PP, in rosso ed arancio i piani di zona ex lege 167; in giallo e verde i piani di recupero; in marrone le zone soggette a recupero e ristrutturazione. Pag.35
27. Piano di Inquadramento Operativo della zona speciale Garibaldi Repubblica con l'indicazione dell'azionamento funzionale, 1987. A lato è riportata una delle tavole illustrative del PIO che specifica l'azionamento, sia per quanto concerne lo spazio non edificato (viabilità, verde, connessioni pedonali, parcheggi) sia per lo spazio edificato destinato alle nuove funzioni che il PIO localizza e qualifica nelle singole parti dell'area. Pag.36
28. Gae Aulenti, planimetria del progetto; legenda: 1 piazza della stazione; 2 piazza verde; 3 piazza sospesa, 4 ponte mercato; 5 ricomposizione del tessuto. Pag. 39
29. Lodovico Belgiojoso, asonometria del progetto. Pag.39
30. Guido Canella, planimetri del progetto. Pag.40
31. Ignazio Gardella, planimetria generale; legenda: 1 via M. Gioia; 2 viale della Liberazione; 3 via Sturzo; 4 parco; 5 zone basamentali contenenti attrezzature di servizio; 6 percorsi pedonali; 7 pozzo di luce; 8 ristrutturazione. Pag.40
32. Vittorio Gregotti, planimetria generale del progetto; legenda: 1 terrapieno verde con viali alberati e prati; 2 piazza attrezzata; 3 piazza del mercato; 4 mercato coperto; 5 attrezzature sportive e sociali; 6 verde attrezzato; 7 luna park; 8 piazza della stazione; 9 stazione autobus, tram, taxi; 10 stazione MM; 11 piazza coperta; 12 attrezzature sociali sportive di quartiere; 13 residenze a schiera; 14 residenze a gradoni; 15 residenze a corte con servizi; 16 edifici poticati; 17 ampliamento uffici; 18 parcheggi; 19 deviazione linea tranviaria; 20 sottopassi stradali. Pag.43
33. Franca Helg, planimetria generale del progetto; legenda: 1 commercio; 2 stazione garibaldi; 3 scale mobili di collegamento tra la stazione e la piazza sopraelevata; 4 tessuti esistenti; 5 completamento del tessuto ricettivo e terziario; 6 nuova residenza; 7 attività terziarie; 8 collegamenti pedonali attrezzati; 9 nuova edificazione a destinazione mista; 10 parcheggi coperti; 12 parcheggi in superficie; 13 campo giochi; 14 verde pubblico. Pag.43
34. Vittoriano Viganò, planimetria generale. Pag.44
35. Marco Zanuso, planimetria generale del progetto. Pag.44
36. Individuazione delle aree di intervento del Progetto Passante. Pag.49
37. Vista tridimensionale del team vincitore capitanato dall'arch. Nicolini. Pag.51
38. Immagine del plastico del team vincitore capitanato dall'arch. Nicolini. Pag.51
39. Planivolumetrico del progetto vincitore. Pag.52
40. Le funzioni previste dal progetto vincitore. Pag.53
41. La viabilità prevista dal progetto vincitore. Pag.53
42. Planivolumetrico del progetto di Emilio Battisti. Pag.55
43. Plastico del progetto di Salvatore Bisogni. Pag.55
44. Inquadramento del progetto di Alberico Belgiojoso. Pag.55
45. Planimetria del progetto di Guido Canella. Pag.57
46. Planimetria del progetto di Bernard Huet. Pag.57
47. Assonometria del progetto di Aldo Rossi. Pag.57

48. Immagine attuale del quartiere Isola. Pag.60
49. Persone all'ora di punta, Milano. Pag.63
50. La composizione familiare degli intervistati nel quartiere Isola per epoca d'arrivo confrontata con quella degli immigrati a Milano negli ultimi 10 anni. Pag.65
51. Alloggi degli intervistati per periodo di insediamento ed epoca di costruzione nel confronto con gli alloggi per epoca di costruzione di Milano. Pag.65
52. Precedente domicilio degli immigrati nel quartiere Isola negli ultimi 10 anni. Pag.67
53. Precedente domicilio degli immigrati nel quartiere Isola negli ultimi 10 anni. Pag.67
- 54 - 55. Fattori di disagio e di pregio del quartiere. Pag.68
56. Cena in piazzale Minniti. Pag.71
57. La cena coi piatti degli abitanti. Pag.73
58. Proiezione in piazza Minniti. Pag.73
59. Allestimento set fotografico all'Isola. Pag.74
60. Girano Voci all'Isola. Pag.77
61. Workshop Esterni, lascia un pensiero o un disegno. Pag.77
62. Gruppo di abitanti del quartiere. Pag.79
63. Suonatori di Capoeira. Pag.79
64. Viafarini. Pag.81
65. aMAZE cultural lab., workshop bambini. Pag.81
66. artandgallery, Arpa di Luce, progetto Soundlight. Pag.82
67. bioforme. Pag.82
68. Casa Rustici Comolli, Terragni e Lingeri, 1934-38. Pag.85
69. Veduta delle ex torri FS, viste dal Cavalcavia E. Bussa. Pag.87
70. rispetto delle due torri e planimetria generale delle torri Fs. Pag.88
71. Cimitero Monumentale, tomba della famiglia Campari di Giannino Castiglioni. Pag.88
72. Cimitero Monumentale, progettato dall'architetto Carlo Maciachini. Pag.91
73. Torre dell'acqua, vista dal Viale don Luigi Sturzo. Pag.92
- 74 - 75. Area dello scalo Farini, immagini rappresentati il degrado della zona. Pag.94
- 76 - 77. Immagini caratteristiche dell'Isola. Pag.97
78. Render dei nuovi progetti per Milano - Porta Nuova. Pag.98
79. Planimetria della Biblioteca degli Alberi. Pag.101
80. Particolare tettoie in vetro, edificio della Piazza Circolare di Cesar pelli e EDAW. Pag.103
81. Vista aerea del Centro Espositivo di +Arch. Pag.103
82. Vista prospettica dell'Hotel di Valentino Benati. Pag.104
83. MOdaM di Pierluigi Nicolini. Pag.104
84. Vista del centro espositivo per eventi di Nicolas Grimshaw. Pag.104
85. Vista prospettica delle residenze in corso Como di Studio Munoz+Albin. Pag.107
86. Vista prospettica delle residenze in corso Como di Studio Munoz+Albin. Pag.108
87. Vista aerea delle ex Varesine dello Studio Kohn, Pedersen, Fox. Pag.108
88. Vista degli edifici di Boeri. Pag.109
89. Render della nuova sede della Regione Lombardia, progetto di Pei, Cobb, Freed & Partners. Pag.110
90. Vista frontale della prima torre, completata il luglio scorso. Pag.113



91. Particolare della vista laterale della torre completata. Pag.114
92. Vista dello spazio interno delle torri, piano terra. Pag.114
93. Simulazione della vista dalla torre Branca. Pag.116
94. Simulazione della vista dal Duomo. Pag.116
95. Simulazione della vista del nuovo quartiere di Porta Nuova. Pag.118
96. Schizzo progettuale che enfatizza il ruolo del cavalcavia E. Busa. Pag.121
- 97 - 100. Immagini del vecchio ponte sulla ferrovia. Pag.122-123
101. Vista dell'orizzonte dal cavalcavia E. Busa. Pag.125
102. Vista dal cavalcavia verso Isola. Pag.126
103. Vista verso il centro. Pag.126
104. Vista di una torri ex-FS, e in secondo piano di una delle nuove torri. Pag.126
105. Vista della rampa di accesso da via Quadrio. Pag.127
106. Scala di via Pepe. Pag.127
107. Veduta degli scavi di Pompei, Pompei. Pag.129
108. Vista di una strada ad alta percorrenza. Pag.130
109. Vista della stazione di Milano centrale, anche le stazioni, in quanto luoghi di transito, sono definite come nonluoghi. Pag.130
110. Via di Bologna occupata dagli abitanti del quartiere. Pag.133
111. Quartiere di Lavapies, la nuova piazza creata da Esterni. Pag.133
112. Immagine di non ponte. Pag.134
113. Vista del cavalcavia E. Busa. Pag.134
114. Immagine di non collegamento. Pag.135
115. Vista del cavalcavia E. Busa. Pag.135
116. Immagine di non piazza. Pag.136
117. Vista del cavalcavia E. Busa. Pag.136
118. Immagine di non parcheggio. Pag.137
119. Vista del cavalcavia E. Busa. Pag.137
120. Venditore ambulante, fiera Rebel8 2009. Pag.139
121. Locandina dell'evento Isola pepe verde. Pag.140
122. Locandina del Milano Clown Festival del 2010 e Clown che si esibisce sul cavalcavia Busa. Pag.140
123. Cospayer sul cavalcavia Busa. Pag.143
124. Oh-bej abusej sul cavalcavia Busa. Pag.143
125. Persone che assistono ad una proiezione di Cinemaperto. Pag.143
126. Vista delle due torri realizzate per festeggiare il ventennio dalla caduta del muro di Berlino. Pag.144
127. Fotogramma del video "Immorale" di J-ax, interamente girato tra Busa e il centro di Milano. Pag.144
128. Vista della High Line di New York. Pag.146
129. South Hunsville, Aldridge Creek Greenway. Pag.149
130. West Manhattan Greenway, tratto sottostante al Riverbank State Park. Pag.150
131. Greenway del Knoxville Park, Tennessee (Usa). Pag.153
132. Veduta del paesaggio della Valle Maggia. Pag.153
133. Valle Maggia, percorso 1. Pag.154

134. Nella piantina sono evidenziati i percorsi presenti nella Valle Maggia e nelle valli circostanti, in particolare, quello di nostro interesse è il numero 2. Pag.156
135. Percorso della tratta ferroviaria San Lorenzo al Mare- Ospedaletti. Pag.159
136. Veduta del linea ferroviaria prima dell'intervento di riqualificazione. Pag.159
137. Percorso della Valle Maggia, la pista nel tratto Cipressa. Pag.160
138. Percorso della Valle Maggia, la pista in Valle Armena. Pag.160
139. Percorso della Valle Maggia, scala di accesso all'Aurelia. Pag.163
140. Veduta del paesaggio della Valle Maggia. Pag.163
141. Parigi, Promenade Plantee,vista su di un canale. Pag.165
142. Parigi, Promenade Plantee,connessione tra la nuova e la vecchia struttura. Pag.166
143. Parigi, Promenade Plantee,vista di Avenue Daumensil, il viadotto ospita negozi e gallerie d'arte. Pag.166
144. New York, High Line, come si nota dall'immagine, i binari originali sono stati mantenuti e valorizzati con l'aiuto del verde. Pag.169
145. New York, High Line, vista di un tratto del percorso che interseca gli edifici e sovrasta la strada carrabile. Pag.170
146. New York, High Line, vista notturna di un tratto del percorso. Pag.170
147. USA, Route 66, immagine di un tratto desertico attraversato dalla strada. Pag.173
148. USA, Route 66, in primo piano un cartello stradale che ricorda al viaggiatore che si trova sulla storica strada americana. Pag.174
149. USA, Route 66, sulla mappa è segnato il percorso della strada che attraversa diversi stati giungendo quasi fino alla East Coast. Pag.177
150. USA, Route 66, in primo piano una stazione di servizio situata lungo la Route. Pag.177
151. USA, Route 66, l'insegna del museo dedicato alla famosa strada. Pag.178
152. Render del Brooklin Bridge Park, progettato da Michael van Valkenburg. Pag.181
153. Render dell'East River Esplanade a Manhattan. Pag.182
154. West Harlem Waterfront, vista al tramonto di un tratto del percorso. Pag.182
155. Vista di una porzione del West Harlem Waterfront, progettato dal gruppo W Architecture. Pag.182
156. Vista generale del Brooklyn Bridge Anchorage. Pag.185
157. Render della Queens Plaza a Long Island City. Pag.185
158. Render dell'Eib's Pond Park Thresholds, a Staten Island. Pag.186
159. Vista panoramica di 55 Water Street, Manhattan, New York. Pag.186
160. Vista generale del Seattle Sculpture Park, Seattle. Pag.189
161. Seattle Sculpture Park, Seattle, vista di una scultura all'interno del parco. Pag.189
162. Paris-plage, un tratto dell'autostrada occupata da alberi tipici delle zone di mare. Pag.191
163. Paris-plage sulle rive della Senna. Pag.192
164. Vista panoramica della spiaggia artificiale nelle vie di Berlino. Pag.192
165. Vista panoramica di 55 Water Street, Manhattan, New York. Pag.192
166. Immagine dell'idea di progetto. Pag.194
167. Immagine evocativa del progetto. Pag.196
168. Car Park & Terminus Hoenheim-Nord, Strasburgo, Zaha Hadid. Pag.198
169. Car Park & Terminus Hoenheim-Nord, Strasburgo, Zaha Hadid. Vista delle coperture. Pag.198
170. Concorso per il padiglione italiano Expo 2010, Massimiliano Brugia, 3° classificato. Pag.201

171. Seduta And, Fabio Novembre. Pag.201
172. Aquatorium, Chattanooga, Tennessee, SITE architects. Pag.202
173. Aquatorium, Chattanooga, Tennessee, SITE architects. Planimetria. Pag.202
174. Griglia astratta di luce colorata. Pag.205
175. Vista del cavalcavia E. Bussa. Pag.206
176. La griglia del parcheggio. Pag.206
177. Vista del quartiere Isoa. Pag.207
178. La griglia dei binari. Pag.207
179. Vista del centro di Milano. Pag.208
180. La griglia verso il centro. Pag.208
181. Griglia stradale di Manhattan. Pag.211
182. Planimetria del Parc de la Villette. Pag.212
183. La folie davanti al Museo della Scienza e della tecnica, all'interno del Parc de la Villette. Pag.212
- 184-185. OMA, Parc de la Villette: a. La superficie totale del programma; b. Le fasce parallele est-ovest; c. I coriandoli; d. I percorsi; e. Elementi a grande scala; f. Le connessioni. Pag.215
186. Vista del modellino del progetto. Pag.215
187. Leopold Museum, espone la collezione di arte austriaca del XIX e XX sec. Pag.216
188. Museum Moderner Kunst Stiftung Ludwig Wien (MUMOK), espone parte della collezione Ludwig di arte contemporanea. Pag.216
189. Vista aerea del Judisches Museum, si nota perfettamente la forma a zig-zag dell'edificio. Pag.219
190. Facciata in zinco del Judisches. Pag.219