



# POLITECNICO DI MILANO

SCUOLA DI ARCHITETTURA E SOCIETÀ'

Corso di Laurea Magistrale in Architettura

A. A. 2011/2012

## UNA NUOVA SEQUENZA URBANA: PROGETTO DI SPAZI PUBBLICI A GALLARATE

Candidato: David Costa matr. 766588

Relatore: Prof. Ilaria VALENTE

Correlatore: Prof. Andrea OLDANI

# INDICE

---

---

INDICE DELLE FIGURE	4
INDICE DELLE TAVOLE	8
ABSTRACT	9
INTRODUZIONE	12
1. IL CONTESTO DI RIFERIMENTO. LA CITTÀ DI GALLARATE	15
1.1 Aspetti storici	17
1.2 Area di progetto	25
1.3 Connessioni e trame	29
1.4 Spazi aperti e suoli	33
1.5 Elementi emergenti e labili	36
1.6 Elementi di impostazione della logica progettuale	39

# INDICE

---

---

2. IL PROGETTO	48
2.1 Masterplan	49
2.2 Casi studio	57
2.3 Edificio alto	70
 BIBLIOGRAFIA	 80

## INDICE DELLE FIGURE

---

Fig. 1 Il cimitero di Boito	20
Fig. 2 Gli strati della città	23
Fig. 3 Relazioni	24
Fig. 4 Vista dell'area di progetto	25
Fig. 5 Area di progetto, parcheggio	25
Fig. 6 Lo scalo ferroviario in disuso	26
Fig. 7 Area di carico e scarico merci	26
Fig. 8 Il viadotto sulla ferrovia	27
Fig. 9 Un ingresso alla piazza della Libertà	28
Fig. 10 Chiesa di S. Paolo Apostolo	28
Fig. 11 Santa Maria Assunta, Basilica di Gallarate	28
Fig. 12 Mappa descrittiva della città	31
Fig. 13 Mappa descrittiva del contesto	32
Fig. 14 Via Galvaligi	33
Fig. 15 Fermata autobus linea sub-urbana	34
Fig. 16 Il museo MAGA	34

## INDICE DELLE FIGURE

---

---

Fig. 17 Tessuti, connessioni e spazi aperti	35
Fig. 18 Elementi emergenti, consolidati e ambiti di labilità	38
Fig. 19 Planimetria generali di progetto	42
Fig. 20 Planimetria, edificio polifunzionale e mercato	43
Fig. 21 Il masterplan	49
Fig. 22 Collegamento tra il cavalcavia e l'area	51
Fig. 23 Edificio alto	52
Fig. 24 Edificio alto e mercato coperto	53
Fig. 25 Mercato aperto settimanale e parcheggio	55
Fig. 26 Piazza Giovanni XXIII	56
Fig. 27 <i>La Ferriera</i>	57
Fig. 28 <i>La Ferriera</i> , pianta del piano tipo	59
Fig. 29 <i>La Ferriera</i> , schema della composizione volumetrica	59
Fig. 30 <i>Palazzo INA</i>	60
Fig. 31 <i>Palazzo INA</i> , sezione	61
Fig. 32 <i>Palazzo INA</i> , schema della misura	61

## INDICE DELLE FIGURE

---

Fig. 33 <i>Perry Street Towers</i>	62
Fig. 34 <i>Perry Street Towers</i> , piano tipo	63
Fig. 35 <i>Perry Street Towers</i> , schema della misura	63
Fig. 36 <i>Torre De La Musica</i>	64
Fig. 37 <i>Torre De La Musica</i> , sezione	65
Fig. 38 <i>Torre De La Musica</i> , schema della circolazione	65
Fig. 39 <i>Torre Galfa</i>	66
Fig. 40 <i>Torre Galfa</i> , piano tipo	67
Fig. 41 <i>Torre Galfa</i> , schema della struttura	67
Fig. 42 <i>Torre in piazza Tirana</i>	68
Fig. 43 <i>Torre in piazza Tirana</i> , prospetto	69
Fig. 44 <i>Torre in piazza Tirana</i> , schema del programma	69
Fig. 45 Vista assonometrica	70
Fig. 46 Piano terra	71
Fig. 47 Prospetto Nord	72
Fig. 48 Piano quinto, albergo	74

## INDICE DELLE FIGURE

---

Fig. 49 Piano ottavo, SPA	74
Fig. 50 Piano nono, piazza	75
Fig. 51 Sezione A-A	76
Fig. 52 Piano quindicesimo, galleria d'arte	77
Fig. 53 Sezione C-C	77
Fig. 54 Schema strutturale	78
Fig. 55 Schema della misura, pianta	79
Fig. 56 Viste	79
Fig. 57 Schema della misura, prospetto	79

# INDICE DELLE TAVOLE

---

Tavola 01: interpretazione dei caratteri morfologici del contesto  
viste della città di Gallarate

Tavola 02: planimetria generale di progetto, scala 1:2000  
sezioni ambientali e schemi strategici

Tavola 03: masterplan, scala 1:1000  
sezioni, scala 1:1000

Tavola 04: edificio alto  
casi studio

Tavola 05: edificio alto, scala 1:200

Tavola 06: edificio alto, scala 1:200

Tavola 07: edificio alto, scala 1:200

Tavola 08: edificio alto, scala 1:200

Tavola 09: edificio alto, viste



## ABSTRACT

---

Il dibattito architettonico contemporaneo affronta il tema della progettazione relazionata alla presenza di nodi infrastrutturali importanti, ambiti che suscitano un marcato interesse progettuale in una città che necessita di ridefinire il rapporto tra spazi aperti, spazi costruiti e spazi di relazione. Nel secolo scorso, queste aree svolgevano un ruolo importante per l'industria e il commercio, configurate come scali merci e depositi in un contesto urbano che non presentava limitazioni spaziali come quelle odierne. La trasformazione dei centri abitati ha costretto lo spostamento di tali spazi in zone periferiche; di conseguenza, all'interno delle città gli scali ferroviari dismessi e i depositi abbandonati sono alla ricerca di una nuova identità e rappresentano una grande risorsa per la ridefinizione dello spazio pubblico. L'architetto ha, quindi, il compito di far coesistere il vecchio e il nuovo, realizzando un progetto, che attribuisca nuove

## ABSTRACT

---

nuove funzioni e che dia importanza ad aree altrimenti lasciate a se stesse.

L'obiettivo del progetto è la realizzazione di un nuovo sistema di connessioni, che permetta di dare origine a delle relazioni tra i due margini della ferrovia e di congiungere la nuova stazione e la stazione degli autobus con la restante porzione di territorio destinata a trasformazione, in particolare con gli spazi urbani aperti, posti nelle vicinanze dell'area di progetto. Al fine del raggiungimento di tale obiettivo, il lavoro è stato affrontato, dapprima, mediante lo studio urbano della porzione di città adiacente l'area di trasformazione e, in seguito, ponendo l'attenzione sulle funzioni presenti, sia negli spazi aperti che chiusi, ospitate in futuro.

Le funzioni dell'intera area di trasformazione si sviluppano dai margini verso l'interno, e confluiscono in una direzione che origina un nuovo edificio alto, sviluppato formalmente e

# ABSTRACT

---

---

tipologicamente focalizzandosi sull'analisi critica e sullo studio delle caratteristiche intrinseche ed estrinseche di diverse opere architettoniche, che acquisterà il ruolo di nuovo caposaldo urbano, generando, infine, a nuove relazioni e restituendo all'area quel ruolo di importanza che un tempo ricopriva.

## INTRODUZIONE

---

Il dibattito architettonico contemporaneo ha affrontato il tema della progettazione relazionata alla presenza di nodi infrastrutturali importanti, come assi ferroviari e vie di comunicazione, che spesso attraversano i centri abitati. Questi ambiti suscitano un marcato interesse progettuale in una città necessita di ridefinire il rapporto tra spazi aperti, spazi costruiti e spazi di relazione. Nel secolo scorso, queste aree svolgevano un ruolo importante per l'industria e il commercio. Erano utilizzate, infatti, come scali merci e depositi in un periodo commerciale, che non aveva limitazioni spaziali come quelle odierne. La trasformazione dei centri abitati ha costretto lo spostamento di tali spazi in zone periferiche; in conseguenza a ciò, all'interno delle città gli scali ferroviari dismessi e i depositi abbandonati sono alla ricerca di una nuova identità e rappresentano una grande risorsa per la ridefinizione dello spazio pubblico. L'architetto ha, quindi, il compito di far coesistere il vecchio e il nuovo, realizzando un progetto, che attribuisca nuove funzioni e che dia

---

Costa David\_766588

## INTRODUZIONE

---

importanza ad aree altrimenti lasciate a se stesse. L'obiettivo del progetto è la realizzazione di un nuovo sistema di connessioni, che permetta di dare origine a delle relazioni tra i due margini della ferrovia e di congiungere la nuova stazione e la stazione degli autobus con la restante porzione di territorio destinata a trasformazione, in particolare con gli spazi urbani aperti, posti nelle vicinanze dell'area di progetto. Per fare ciò, è stato studiato il contesto, in modo da progettare nuove funzioni, che si inseriscano in modo consapevole in un ambito difficile. Il lavoro è stato affrontato, dapprima, mediante lo studio urbano della porzione di città vicino all'area di trasformazione e, in seguito, ponendo l'attenzione sulle funzioni che quest'area ospiterà. Esse saranno sia all'aperto, come ad esempio, il nuovo spazio del mercato settimanale, sia in spazi chiusi, quali un'area commerciale, un albergo, uffici e servizi pubblici. Queste ultime sono inserite in un edificio alto polifunzionale, sviluppato in altezza, che assume il ruolo di elemento principale del progetto.

---

Costa David\_766588

# INTRODUZIONE

---

Le funzioni dell'intera area di trasformazione si sviluppano dai margini verso l'interno, e confluiscono in una direzione che origina un nuovo caposaldo. Lo studio, che ha portato allo sviluppo formale e tipologico dell'edificio, si è focalizzato sull'analisi critica di alcune opere architettoniche. Le architetture sono state studiate nelle loro caratteristiche intrinseche ed estrinseche mediante un metodo grafico, che ha messo in evidenza i temi fondamentali di ogni opera. Questo approfondimento ha contribuito al progetto dell'edificio polifunzionale, che si inserisce nel contesto come elemento di spicco dell'intera zona, dando vita a nuove relazioni e restituendo all'area quel ruolo di importanza che un tempo ricopriva.

---

---

Cap. 1

IL CONTESTO DI  
RIFERIMENTO,  
LA CITTÀ DI GALLARATE

## GALLARATE

---

L'area di progetto si trova nella città di Gallarate. Nello specifico è posta vicino al centro storico, adiacente alla stazione delle Ferrovie dello Stato.

Gallarate è un comune della provincia di Varese, che si estende su una superficie di 20,97 Km<sup>2</sup> e conta poco più di cinquantamila abitanti. La città sorge nella zona pianeggiante della provincia, nel Basso Varesotto, limitata dai rilievi delle colline moreniche di Crenna e Cajello. Il territorio è attraversato dal torrente Arno e appartiene al Parco Lombardo del Ticino, pur non essendo lambito dalle acque del fiume azzurro. Oggigiorno, Gallarate è un centro industriale in ogni settore. In passato la produzione era concentrata prevalentemente in alcune grandi industrie. Con il passare degli anni, è andata, però, frazionandosi in piccole e medie entità e nell'artigianato. Il commercio, tradizionalmente vivacissimo, ha assunto nuovo vigore e una diversa configurazione con l'avvento del terziario.



## 1.1 Aspetti storici <sup>1</sup>

Alcune testimonianze archeologiche datano le origini di questo nucleo urbano al II millennio a.C., anche se la maggior parte dei reperti ritrovati in questa zona sono di natura gallica. Non ci sono pervenute, però, documentazioni attendibili del periodo. Sono solo stati fatti alcuni ritrovamenti, che attestano l'appartenenza della città alla provincia della Gallia Cisalpina sotto la dominazione romana. Il nome della città potrebbe infatti derivare direttamente dalla popolazione dei galli o da un certo *Galerius*, sebbene non sia possibile stabilirlo con precisione data la scarsità di nozioni storiche. I primati storiciografici risalgono all'anno 974, in cui in una pergamena,

<sup>1</sup> Per un approfondimento sugli aspetti storici si rimanda ai testi in bibliografia.

## GALLARATE

---

conservata nell'Archivio di Stato di Milano, viene citato un *locus et fundus Galeratis*, cioè un piccolo villaggio di nome *Galeratis*. Si tratta del più antico documento in cui ricorra il nome di Gallarate. Durante l'epoca medioevale, nel 1287, Ottone Visconti distrusse il borgo di Castelseprio e la città divenne capitale del Contado del Seprio, partecipando attivamente alle vicende di questa zona. Proprio da questo nuovo ruolo, Gallarate trasse grandi profitti, trasformandosi in un ricco centro commerciale. Nel Trecento, si avviò una prestigiosa crescita economica e mercantile, che accompagnò la città durante tutta l'epoca viscontea-sforzesca sino agli inizi del dominio francese, due secoli più tardi. Questo soprattutto grazie alle due case di frati di ordine minore, i cosiddetti Umiliati, che lavoravano e tessevano la lana. Dalla loro attività sorsero alcune officine tessili, che diedero vita ad un vivace commercio di manufatti. Gallarate, già teatro di cruenta lotte fra Visconti e Torriani, perse definitivamente la sua autonomia col dominio francese

## GALLARATE

---

e spagnolo nei secoli XVI-XVIII. Diventò così un feudo, che passò nelle mani di celebri famiglie italiane (tra cui i Bentivoglio, i Caracciolo, i Pallavicino, gli Altemps, i Visconti e i Castelbarco), senza però abdicare al ruolo primario nell'economia dell'Alto Milanese. Dal 1786 al 1787 fu designata capoluogo di una delle provincie austriache dall'imperatore Giuseppe II. La dominazione napoleonica vide la cittadina partecipare della grande Rivoluzione Industriale, mentre nel periodo della Restaurazione ebbero luogo molti dibattiti romantici, preparatori delle lotte di Indipendenza e del Risorgimento. Dopo la Restaurazione, sancita dal Congresso di Vienna (1814-15), nella città ci furono notevoli fermenti di libertà.

Con il decreto del 19 dicembre 1860, firmato dal Principe Eugenio di Savoia-Carignano, Gallarate fu insignita del titolo di città. Solo qualche anno più tardi, i confini di Gallarate si espansero considerevolmente fino a dare origine a una vera e propria città.

Nel 1861 ebbe origine il progetto del nuovo cimitero gallaratese,

## GALLARATE

---

quando Andrea Ponti, facendosi interprete dell'esigenza cittadina, affermò, in una lettera indirizzata al Comune, che si sarebbe occupato personalmente di trovare un architetto che avrebbe realizzato il nuovo Camposanto. Era stata infatti constatata da tempo l'insufficienza del vecchio cimitero, dovuta anche al fatto che c'era stato un incremento della mortalità, causato dalla diffusione di un'epidemia di colera. Il Consiglio comunale di Gallarate deliberò in maniera definitiva nell'aprile 1864 la costruzione del nuovo cimitero ed incaricò ufficialmente l'architetto Camillo Boito per la sua realizzazione. Già nel gennaio 1864, il progetto era definito, come testimoniano i numerosi disegni datati dell'architetto, conservati oggi presso l'Archivio di Stato di Varese. Boito inizialmente propose due soluzioni, corredate da una serie di disegni di particolari costruttivi, a cui vennero apportate delle modifiche in corso d'opera. Secondo un cronista dell'epoca, l'inizio dei lavori risale al settembre 1864 ed esattamente un anno più tardi avvenne la prima sepoltura.

Costa David\_766588



Fig. 1 Il cimitero di Boito

## GALLARATE

---

Una descrizione del complesso, risalente al 1865, permette di leggere con attenzione le opere realizzate e oggi visibili, mettendo in evidenza le modifiche subite dal progetto iniziale. Il disegno che più si avvicina al complesso effettivamente realizzato non reca né la data né la firma dell'autore, anche se una scritta su un foglio testimonia la paternità boitiana dell'opera. Rifacendosi a tale documento è possibile analizzare la planimetria del cimitero. Essa mostra un impianto architettonico improntato a simmetria ed equilibrio nelle singole parti. È ben visibile una razionale suddivisione del terreno, per lo più occupato dai campi destinati alle sepolture e da giardini. Quattro emicicli caratterizzano ciascuno dei lati del rettangolo entro cui è disegnato l'intero complesso. Pur prevalendo l'ordinamento a campo, l'intervento architettonico non risulta carente; è costituito in prevalenza dalle cappelle funerarie allineate lungo il muro d'ingresso del cimitero e all'interno del mausoleo Ponti, che occupa l'emiciclo più grande. Fin dal primo sguardo al complesso edilizio, così

come oggi appare, risultano evidenti due diversi registri linguistici utilizzati per la realizzazione del cimitero: è chiara la differenza stilistica tra le cappelle del muro di cinta e quella centrale, per la famiglia Ponti. Le prime sono realizzate con murature di mattoni a vista e presentano decorazioni costituite da semplici motivi, che sottolineano la linearità e la compattezza della cinta muraria; uno stile più colto e monumentale è utilizzato per la cappella Ponti, i mattoni a vista sono sostituiti da una pietra bianca d'Angera finemente lavorata, che rivela maggior preziosità ed eleganza.

Nel dicembre 1926, il governo fascista decise l'istituzione della nuova provincia di Varese. In seguito a ciò, il circondario di Gallarate, comprendente anche comuni di un certo rilievo demografico, come Busto Arsizio, Legnano, Saronno e Rho, venne spartito tra la nuova provincia e quella di Milano. Così facendo, Gallarate perse notevole importanza. Ancora oggi, si possono scorgere alcune tracce di vecchie ciminiere e opifici dai vaghi connotati liberty, sorsi in quegli anni.

# GALLARATE

---

Di recente sono stati tramutati in centri artigianali, a testimonianza di un'importante archeologia industriale. Nel dopoguerra, l'imprenditoria gallaratese diede avvio, nella brughiera circostante, all'industria aeronautica italiana, ampliando così le proprie possibilità di sviluppo commerciale.



Fig. 2 Gli strati della città



Fig. 3 Relazioni



## 1.2 Area di progetto

L'area di progetto si trova nel cuore di Gallarate a poche centinaia di metri dal centro storico della città. Più precisamente, è collocata tra la linea ferroviaria e il Sempione, adiacente alla stazione delle Ferrovie dello Stato. Questo spazio, di proprietà della società Trenitalia, comprende al suo interno il vecchio scalo ferroviario della città, ormai in disuso. La porzione di territorio destinata a trasformazione si pone in un importante contesto infrastrutturale: è situata tra la linea storica ferroviaria principale SS33, che connette Milano alla Svizzera, e l'asta del Sempione. Il centro della città risulta così essere un nodo nel quale confluiscono le direttrici principali che danno origine a nuove relazioni con l'esterno della città. Al fine di procedere ad una descrizione più accurata, è stato fondamentale recarsi a Gallarate per osservare direttamente tutti gli elementi rilevanti della città, in modo tale da poter individuare con

Costa David\_766588



Fig. 4 Vista dell'area di progetto



Fig. 5 Area di progetto, parcheggio

esattezza l'area di trasformazione su cui realizzare il progetto. Dapprima è stato fatto un rilievo fotografico della zona della stazione ferroviaria, della piazza antistante, dell'attuale stazione degli autobus e del deposito adiacente ad essa; in seguito l'attenzione si è spostata all'interno dell'area di progetto.

Attraverso fotografie di particolari sono stati analizzati gli spazi e il perimetro, osservando accuratamente il rapporto tra lo spazio e l'infrastruttura ferroviaria da una parte e il Sempione dall'altra. All'interno dello scalo ferroviario è presente un edificio di notevole lunghezza, in stato di semi-abbandono, suddiviso strutturalmente in tre parti: la prima estremità è uno stabile adibito a magazzino; la porzione centrale è costituita da una struttura in legno con capriate a vista, che non assolve ad alcun tipo di funzione specifica; adiacente a essa si trova l'ultimo settore dell'edificio, costituito da dei pilastri e una copertura in cemento armato. In tutto lo scalo sono presenti situazioni di abbandono e degrado.



Fig. 6 Lo scalo ferroviario in disuso



Fig. 7 Area di carico e scarico merci

## GALLARATE

---

A Sud dell'area di progetto, gli edifici ferroviari, che in passato erano adibiti a magazzini ed uffici, sono oggi completamente in disuso. Oltre il confine Sud-Ovest, rappresentato da una rete metallica, c'è un parcheggio delimitato da un muretto e vegetazione incolta. Dall'accesso al parcheggio si giunge su viale del Sempione, posto a una quota inferiore. Sull'incrocio si affaccia il palazzo della pretura. Attraversando l'asta del Sempione si raggiunge una zona verde recintata, che affianca il cimitero comunale. Proseguendo in direzione Sud-Ovest si arriva al museo di arte MAGA. A Nord dell'asse ferroviario, a margine dei binari, ci sono delle aree verdi private, che corrispondono ai giardini delle palazzine antistanti di media altezza, e un edificio industriale dismesso. Nella stessa porzione di territorio sono presenti anche la chiesa e l'oratorio di S. Paolo Apostolo. Attraverso il sottopassaggio pedonale si accede all'interno della stazione, che esternamente si affaccia su una piazza. Da questo punto, il centro storico e la basilica di Santa

---

Costa David\_766588



Fig. 8 Il viadotto sulla ferrovia

# GALLARATE

---

Maria Assunta, in piazza della Libertà, sono facilmente raggiungibili a piedi in pochi minuti.



Fig. 10 Chiesa di S. Paolo Apostolo

Costa David\_766588



Fig. 9 Un ingresso alla piazza della Libertà



Fig. 11 Santa Maria Assunta, Basilica di Gallarate

## 1.3 Connessioni e trame

Analizzando il territorio gallaratese e le infrastrutture cittadine, si nota come la città sia sorta attorno a piccoli nuclei abitativi, che presentano forme e trame irregolari del suolo; in seguito, le espansioni e le nuove urbanizzazioni hanno dato origine a una regolarizzazione delle trame. Esse sono disposte in modo parallelo e perpendicolare rispetto alle direttrici considerate principali, come l'asta del Sempione e il tracciato storico della SS33. Ciò ha permesso all'urbanistica della città una conformazione degli isolati più regolare, con strade tendenzialmente diritte e, di conseguenza, collegamenti semplici.

Le connessioni con i nuclei urbani più distanti, man mano ci si allontana dal centro storico della città, si presentano con una maglia abbastanza regolare, nelle porzioni di territorio dove le quote del terreno sono costanti, mentre diventano più frastagliati dove i

cambi di quota sono frequenti.

Se ci si concentra sul suolo destinato al progetto, è possibile notare come l'asse ferroviario rappresenti un margine netto, superato con difficoltà, quasi fosse una spaccatura della città all'interno del territorio stesso. Gli attraversamenti, quindi, sono considerati delle connessioni importanti per far dialogare i due margini. In questo quartiere sono presenti sia un sottopassaggio stradale (ad altezza limitata) a circa trecento metri a nord della stazione, sia un attraversamento pedonale, posto al di sotto dei binari con l'ingresso all'interno della stazione ferroviaria. A sud dell'area di progetto, a circa ottocento metri dalla stazione, c'è un cavalcavia a tre corsie con un marciapiede stretto e pericoloso per il passaggio dei pedoni. All'interno dell'attraversamento in stazione, il transito delle biciclette è consentito solo a mano ed è unicamente indicato dalla segnaletica orizzontale, senza alcuna barriera protettiva sul viadotto.



Fig. 12 Mappa descrittiva della città



Fig. 13 Mappa descrittiva del contesto



## 1.4 Spazi aperti e suoli

La città di Gallarate è stata costruita su un suolo abbastanza pianeggiante con alcuni dislivelli. Le infrastrutture e le architetture, quando si presentano suoli di questo tipo, devono essere in grado di collegare punti nevralgici della città posti a quote diverse. La zona che circonda l'area di progetto ha suoli che differiscono molto tra di loro, ad esempio lo spazio del vecchio scalo ferroviario è posto a una quota leggermente superiore rispetto all'asse del Sempione. Attualmente, buona parte di quest'area è in disuso e al suo interno sono stati abbandonati rifiuti e rottami ferroviari. La scarsa vegetazione presente sul suolo è completamente trascurata e incolta. Adiacente a quest'area è stato ricavato un parcheggio, delimitato da un piccolo muretto e qualche arbusto da una parte e da via Galvaligi dall'altra. La via è l'elemento che delimita il sito di trasformazione a sud. Accanto alla stazione, c'è uno spazio stradale, delimitato dalla



Fig. 14 Via Galvaligi

# GALLARATE

---

segnaletica orizzontale, dove attualmente fermano gli autobus di linea sub-urbana; il marciapiede è parzialmente coperto da una piccola pensilina, sotto cui si trova una panchina per l'attesa dei mezzi pubblici. Il deposito autobus, incluso nell'area di progetto, trova posto nelle immediate vicinanze. Davanti all'ingresso della stazione si apre un piazzale con alcuni posti auto e un disegno del verde appena accennato.

Il progetto ha come tema principale l'incontro tra la rete infrastrutturale e un sistema di spazi aperti posti a quote differenti. In questa porzione del territorio gallaratese, a sud dell'area di progetto, sono presenti: il cimitero comunale, un piccolo parco ad uso pubblico e poco più distante il museo MAGA, il Museo di Arte di Gallarate, contornato da spazi verdi e un parcheggio. Inoltre, c'è il suolo destinato alla sede ferroviaria, che rappresenta il margine Nord-Est dell'area di progetto.

Superato quest'ultimo, il tessuto diventa abbastanza regolare

---

Costa David\_766588



Fig. 15 Fermata autobus linea sub-urbana



Fig. 16 Il museo MAGA

per circa due chilometri; su esso si sviluppano molte abitazioni, la chiesa di S. Paolo Apostolo con lo spazio dell'oratorio e una vecchia area industriale dismessa, destinata, come vedremo in seguito, a verde attrezzato.

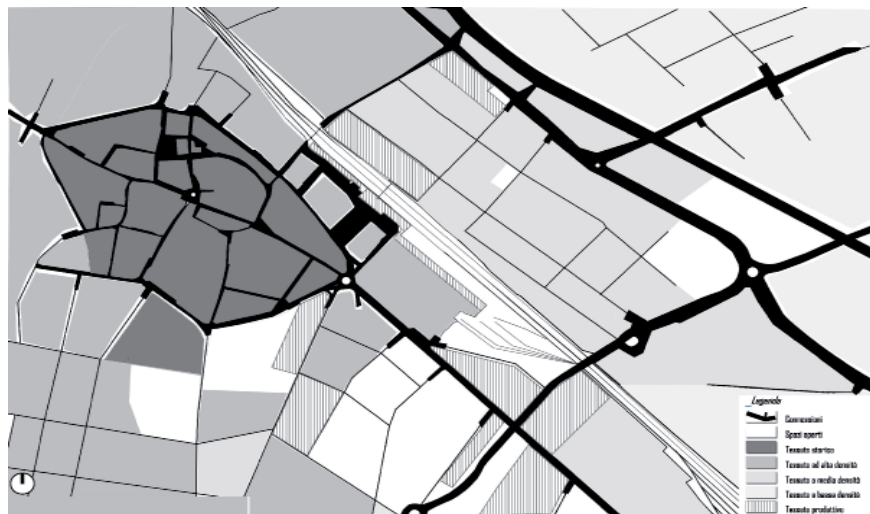


Fig. 17 Tessuti, connessioni e spazi aperti

## 1.5 Elementi emergenti e labili

Al termine della prima fase di descrizione impostata sulla scala vasta del territorio gallaratese, è stata osservata con grande attenzione la porzione di città posta nelle vicinanze del sito di trasformazione. Sono stati così individuati diversi elementi: alcuni denominati emergenti e altri che possono essere considerati labili.

Le presenze del cimitero, del museo MAGA, della chiesa di S. Paolo Apostolo, dell'ospedale e di tutto il nucleo del centro storico più antico di Gallarate, si pongono all'interno di questa zona della città come elementi importanti, emergenti, che hanno una certa rilevanza sul territorio. Questi capisaldi dovranno connettersi al progetto e rappresentare i punti nevralgici dell'intera porzione di territorio. Il sedime ferroviario, il piccolo parco attrezzato accanto al cimitero e la vecchia area industriale dismessa, sono considerati elementi

labili per motivi differenti, quali ad esempio il degrado e la trascuratezza delle aree verdi e la mancanza di una identità e una forma. Gli edifici dismessi e in stato di semi-abbandono sono il punto di partenza per la realizzazione di un progetto, che ha lo scopo di connettere gli spazi tra loro, facendoli interagire con il nuovo intervento. Il progetto ha come obiettivo la rideterminazione del margine rigido, costituito dalla ferrovia, e di renderlo parte di un rinnovato sistema di spazi pubblici, in modo tale da generare una linea meno netta e marcata nella percezione comune. Il piccolo parco è stato considerato il punto di mezzeria dello sviluppo di un asse che collega il MAGA con l'area di progetto, originando una connessione verde che si estende da Sud-Ovest a Nord-Est. Il margine ferroviario è pensato come uno spazio pedonale, che prosegue con una fascia verde a fianco della ferrovia verso la zona sud della città.

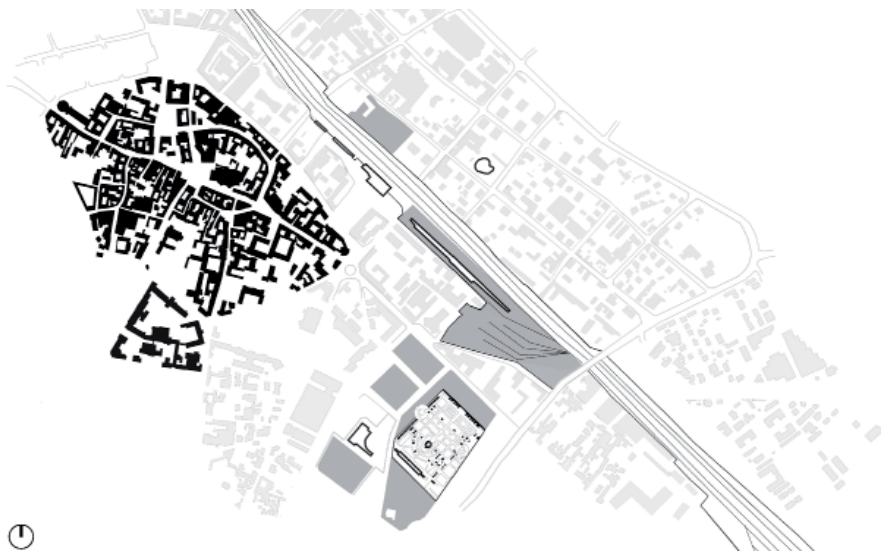


Fig. 18 Elementi emergenti, consolidati e ambiti di labilità

## 1.6 Elementi di impostazione della logica progettuale

Assi principali, edificio polifunzionale, punti emergenti e direttrici, connessioni, architettura del suolo sono le parole chiave della strategia di progetto. Gli assi principali su cui poggia tutto il progetto sono due: il primo è costituito dall'asse della ferrovia. Le giaciture del progetto, individuate in tre fasce, sono parallele ad essa. Le funzioni di stazione degli autobus con annessi servizi, mercato coperto, servizi sportivi, connessione con il lato opposto della ferrovia e con il viadotto, sono disposte lungo questi assi e diventano percorsi di collegamento. Il secondo, è l'asse che, a partire dal museo MAGA, taglia ortogonalmente la direzione dei binari; su questa linea è inserito il progetto dell'edificio alto polifunzionale. Presenze importanti come il museo MAGA e il cimitero comunale del Boito si collocano all'interno della città come punti emergenti e individuano alcune aste principali.

Gli assi sono stati tracciati partendo da questi elementi e tagliando ortogonalmente l'asse ferroviario. All'interno dell'area, delimitano alcune rette che, nella fase di studio, sono state utilizzate come assi direttrici. È stato considerato più importante l'asse del MAGA, poiché incide l'area; questa linea rappresenta il secondo asse fondamentale del progetto. In questo punto è collocata una lama, che taglia ortogonalmente la giacitura dei tre percorsi, e si pone come un portale bidirezionale. Tutto il disegno è improntato seguendo una logica finalizzata alla riconversione di punti: la prima è rappresentata dall'accostamento di un percorso ciclopedonale al cavalcavia, posto a sud dell'area, elemento che rafforza un collegamento preesistente; la seconda è l'inserimento di un ponte pedonale in prossimità del mercato coperto. Quest'ultimo ha lo scopo di connettere il nuovo sistema progettato con il margine ferroviario opposto e con il sistema di spazi aperti in direzione della chiesa, dell'oratorio e dell'area destinata a verde.



Oltre a quanto descritto in precedenza, un elemento rilevante, che ha contribuito alla logica compositiva è stato il progetto del suolo, che ha svolto il compito di collegare punti strategici a quote diverse. Tutto ciò non si pone come semplice abbellimento o come arredo urbano, ma come struttura organizzatrice dell'intero progetto. C'è un rapporto diretto tra l'edificio e il disegno del suolo, inoltre entrambi gli elementi appartengono alla morfologia del sito. L'obiettivo del progetto è connettere punti nevralgici con funzioni come servizi alla stazione, servizi commerciali, mercato, parcheggio e servizi terziari, ed elementi di connessione, posti a quote differenti. Questo è possibile per mezzo di movimenti di suolo, nella fattispecie gradini e rampe con pendenze basse, caratterizzate da salite e discese indipendenti le une dalle altre. L'edificio alto rappresenta il punto risolutivo dell'intero progetto. Si assesta, come abbiamo già visto, su uno dei due assi principali in modo trasversale rispetto al fascio dei binari e ai percorsi.



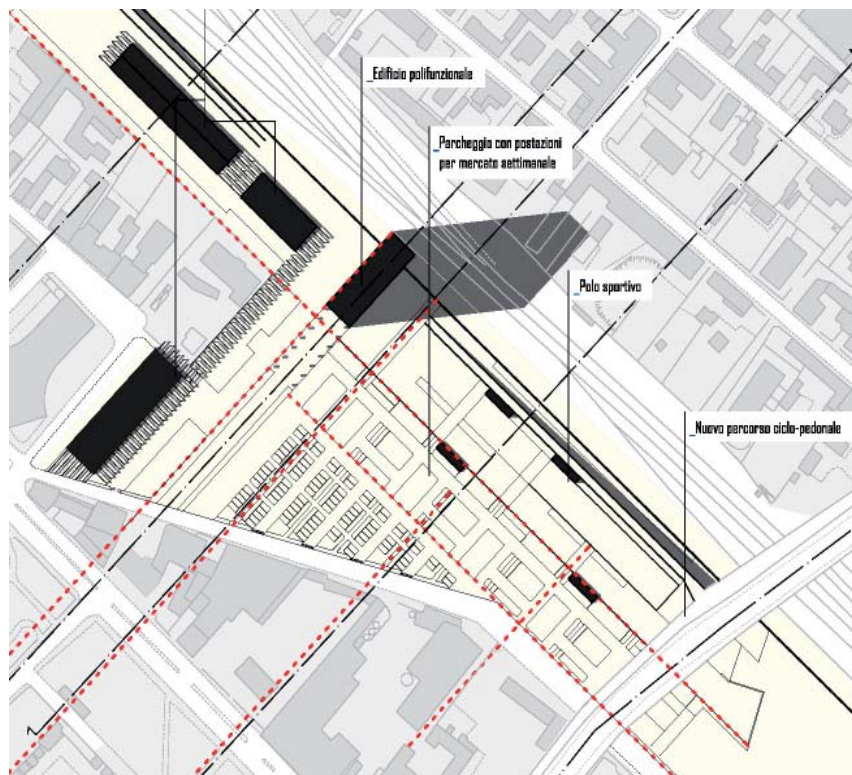


Fig. 20 Planimetria, edificio polifunzionale e mercato

## GALLARATE

---

Costituisce il vero e proprio punto di snodo, nonché un portale tra l'area di progetto prevalentemente dedicata ai servizi al coperto, come stazione, stazione degli autobus e mercato al coperto e l'area di progetto studiata per essere uno spazio aperto, quale la parte di servizi sportivi, il sito dedicato al mercato cittadino, il parcheggio e il parco. In seguito alla lettura ed interpretazione dei luoghi e degli spazi che lo circondano, sono state considerate le giaciture della città nei pressi dell'area destinata alla trasformazione: esse sono perpendicolari all'asta del Sempione e all'asse ferroviario. Una in particolare è stata individuata come una direzione importante, infatti essa percorre una strada, che dal MAGA si dirige verso la ferrovia, fino ad incidere l'area di progetto perpendicolarmente ai binari. Tutta la zona è fortemente condizionata dalla presenza dell'asse ferroviario; la posizione della stazione, e il possibile collegamento con il cavalcavia, hanno portato alla decisione di valutare il margine dei binari come l'asse principale del progetto.

Lungo questa direzione sono presenti i vecchi magazzini ferroviari, che possono essere recuperati, in particolare l'edificio aperto con le capriate in legno a vista. Il punto di incontro dei due assi principali origina un segno retto lungo il quale sarà disposto l'edificio simbolo del progetto. All'interno dell'area saranno ricavati spazi con funzioni diverse, di conseguenza la struttura sarà un edificio alto polifunzionale. Quest'ultimo sarà considerato come una lama che dividerà gli spazi all'interno dell'area di progetto: la zona sud ospiterà servizi all'aperto, mentre quella nord offrirà tutti i servizi al chiuso. I servizi all'aperto prevedono un piccolo polo sportivo, un parcheggio e uno spazio destinato al mercato cittadino. Per quanto riguarda la parte dei servizi al chiuso, si possono individuare tre macro aree: il mercato coperto, che è stato diviso in due parti, una lungo l'asse principale e una lungo l'asse secondario; la nuova stazione degli autobus con la biglietteria e le sale d'attesa, che sarà ricavata con l'aggiunta di un edificio accanto

all'attuale deposito; la stazione ferroviaria già esistente. La fascia, che corre parallela ai binari, rappresenta un camminamento pedonale. Dalla parte opposta rispetto alla stazione ferroviaria, è prevista la realizzazione di un collegamento al cavalcavia, a cui sarà aggiunto un percorso ciclo-pedonale. Inoltre, in posizione intermedia tra il sottopassaggio della stazione e il viadotto, è stato progettato un passaggio sopraelevato per collegare i due margini della ferrovia. L'asse secondario, sul quale si trova l'edificio, avrà una pavimentazione diversa; oltre a ciò, questa direttrice darà origine a linee parallele costanti, che rappresentano il collegamento delle fasce pedonali con la zona del mercato e del parcheggio. L'ingresso a quest'ultimo è possibile da via del Sempione. Per quanto riguarda il progetto sulla stazione esistente, l'idea sarebbe quella di realizzare una piccola piazza pedonale al posto della vecchia stazione degli autobus e di sistemare lo spazio antistante all'edificio ferroviario con il disegno di suolo esistente, ormai perso.

## GALLARATE

---

---

Inoltre, è stato aggiunto un ingresso ad un possibile parcheggio sotterraneo a servizio della stazione.

---

---

Cap. 2

# IL PROGETTO

---

Costa David\_766588



## 2.1 Masterplan

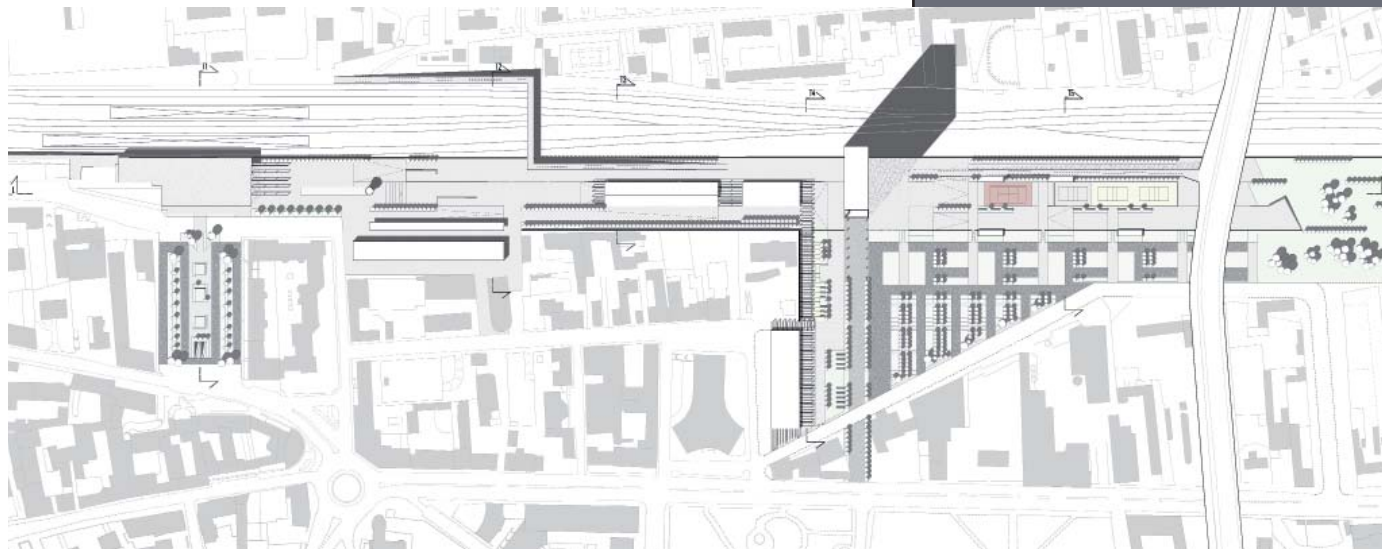


Fig. 21 Il masterplan

## PROGETTO

---

Le tre grandi fasce percorrono la direzione parallela alla ferrovia e hanno un dislivello massimo di nove metri. La quota zero di progetto è stata posta sull'asse del museo MAGA, di conseguenza la piazza antistante la stazione è posta ad una quota di -1 metri e il cavalcavia, a sud dell'area, è a una quota di +8 metri.

I percorsi sono il tema principale del progetto; per mezzo dello studio dell'architettura del suolo si sono potuti collegare i diversi tipi di funzioni.

Il progetto di suolo ha organizzato il territorio imponendo un nuovo ordine; esso è pensato come entità fisica autonoma e indipendente dagli edifici che lo occupano. Costituisce la struttura organizzativa del progetto ed è divisa in tre grandi fasce, che muovendosi generano percorsi e sollevandosi originano nuove connessioni. Per di più, all'interno di questi tre grandi percorsi sono ospitate aree verdi di diversa dimensione, poste in modo longitudinale rispetto al tracciato.

## PROGETTO

---

Queste permettono di ottenere un percorso alternato tra il verde, l'edificio e la pavimentazione.

La prima fascia, la più vicina alla ferrovia, ha origine dalla quota -1 della piazza vicino alla stazione; uno spazio destinato a bar della stazione è adiacente a un'area verde, che permette un filtro tra la piazzetta e il sedime ferroviario. Da lì, si snoda un percorso che prosegue, con una lieve pendenza, fino ad incontrare una porzione di terreno più elevata, che costituisce un punto di sosta ad un'altezza superiore. In direzione Sud-Est, è posto l'attraversamento sopraelevato della ferrovia; esso è accessibile per mezzo di una rampa con pendenza al 6%. Il percorso continua fino a giungere alla base dell'edificio con forma di lama, considerato il *landmark* del progetto. Superato l'edificio, il primo percorso giunge fino al cavalcavia a sud dell'area, che ha una quota di +8 metri. Questa rampa è costeggiata da un'area verde con alberi, che hanno una funzione filtrante sull'asse ferroviario.

---

Costa David\_766588



Fig. 22 Collegamento tra il cavalcavia e l'area

## PROGETTO

---

Dalla zona sud dell'area, dove c'è il parco che affianca la ferrovia, ha origine il secondo percorso. Questa fascia è caratterizzata dai servizi, che si dispongono lungo l'intera lunghezza dell'area di progetto. In questa zona c'è una transizione tra pavimentazione vegetale e minerale e, man mano ci si avvicina alla stazione, troviamo un piccolo centro sportivo, posto ad una quota più alta rispetto al percorso pedonale; dopodiché, il suolo scende fino alla quota zero, in corrispondenza dell'edificio alto. Oltre l'edificio, proseguendo verso la stazione, il percorso sale di quota e incontra il mercato coperto, inserito all'interno di due edifici larghi come il percorso. Il collegamento tra i due edifici è caratterizzato da piccoli portali in alluminio, che segnano il percorso del mercato; questi poi continuano in direzione ovest, lungo un'altra rampa che scende e porta ad un'altra struttura che ospita una parte supplementare del mercato coperto.

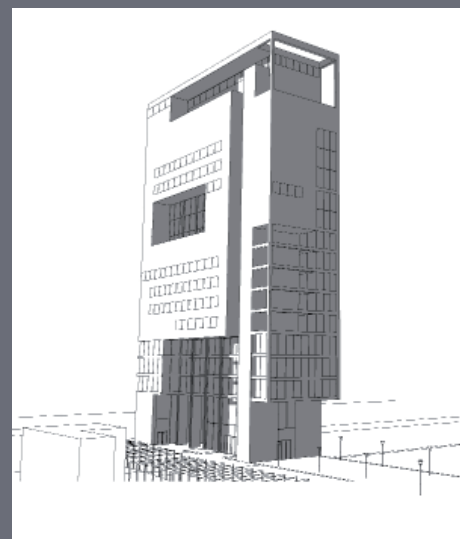


Fig. 23 Edificio alto

## PROGETTO

---

Il viale costituito dalle strutture in alluminio, affiancato da un percorso pedonale verde con sedute, è a sua volta costeggiato da un altro collegamento, percorribile con auto e furgoni di piccole dimensioni, per permettere esclusivamente il carico e lo scarico merci. Al termine del mercato coperto, per mezzo di una rampa in discesa, si raggiunge, grazie al movimento del suolo, un punto ad una quota più alta; passando oltre, troviamo sette scalini che permettono di raggiungere la piazza che affianca la stazione ferroviaria.

Da questo punto, con una piccola rampa accanto all'ingresso della stazione degli autobus, inizia il terzo percorso. La breve salita, che giunge fino al secondo ingresso della stazione degli autobus, costeggia gli edifici del mercato coperto, fino ad arrivare all'ingresso vetrato dell'edificio. Da questo punto in poi, il percorso sale di cinquanta centimetri, in un primo momento, per poi riscendere verso il mercato e il parco pubblico.

Costa David\_766588

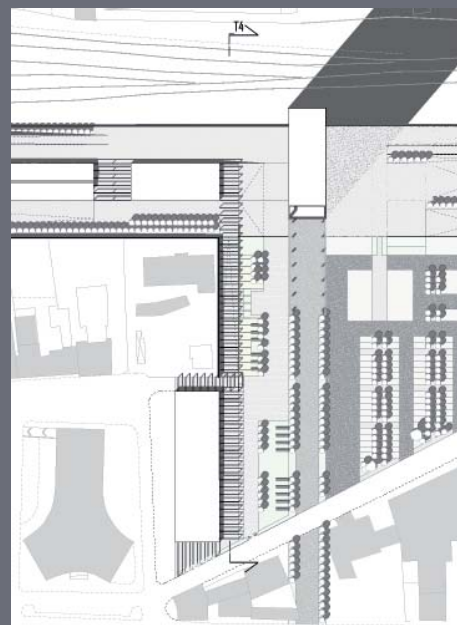


Fig. 24 Edificio alto e mercato coperto

## PROGETTO

---

In questa zona sono presenti alcune sedute vicine all'area sportiva, un punto informazioni e un piccolo spazio commerciale. La terza fascia si snoda sotto il cavalcavia, in direzione del parco, dove presenta una chiusura, costituita da una seduta.

Al di sotto della terza fascia, ad altezza di poco inferiore, c'è l'area destinata ad ospitare il mercato cittadino settimanale. L'organizzazione di quest'area è stata studiata in modo da poter permettere percorsi alternativi all'interno del mercato. Inoltre questo spazio, nei giorni in cui non c'è il mercato, è adibito a parcheggio. Adiacente ad esso è situata l'area di parcheggio vera e propria, progettata in modo tale da permettere l'ingresso e l'uscita rapida dei mezzi; infatti, i posti auto sono stati disposti lungo una sola direzione e ciò ha consentito la compresenza di più ingressi. Questa soluzione dà anche ai furgoni del mercato una maggiore libertà di manovra, di ingresso e di uscita dall'area.

## PROGETTO

---

Accanto a quest'area, è presente una fascia di quindici metri, che rappresenta l'asse immaginario di collegamento tra l'edificio polifunzionale e il museo MAGA. La linea, che avrà una pavimentazione differente dal resto del progetto, è percorsa da due file di alberi che, vicino all'edificio, diventano lampioni; così facendo, si costituisce un viale che conduce ad uno degli ingressi.

La pavimentazione delle tre fasce differisce l'una dalle altre, ma la direzione del disegno al suolo è la medesima. Questo indica la via principale da percorrere, che costituisce anche la direzione principale del progetto. Le pavimentazioni con differenti direzionalità sono state studiate per far emergere episodi di natura diversa rispetto al percorso pedonale, che affianca la ferrovia. Il viale alberato, che segna il secondo asse fondamentale, ha una pavimentazione orientata in modo perpendicolare alle fasce. Al termine della striscia verde, essa è delimitata da due linee più scure per evidenziare la direzionalità della direttrice.

---

Costa David\_766588

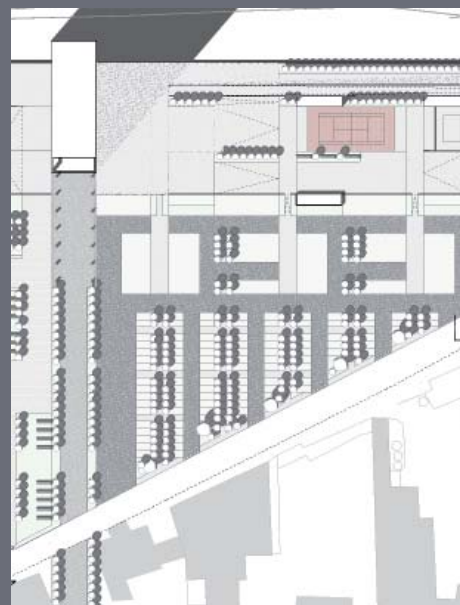


Fig. 25 Mercato aperto  
settimanale e parcheggio

## PROGETTO

---

Il viale carrabile per il carico e lo scarico delle merci del mercato coperto è pavimentato con una doppia direzione, per permettere una distinzione dai viali pedonali. A sud dell'edificio sono presenti porzioni pavimentate in modo perpendicolare alle fasce; queste segnano i percorsi che conducono al mercato all'aperto e al parcheggio.

Nella zona adibita a parcheggio, oltre a zone verdi piantumate, sono state collocate delle alberature per l'ombreggiamento dei posti auto, e, nella parte adiacente alla terza fascia, trovano posto strisce d'acqua alternate a manto erboso.

La piazza Giovanni XXIII, davanti alla stazione, è stata sistemata per mezzo di una ri-pavimentazione, uniforme a tutto il progetto; sono state inserite nuove aree verdi ed una rampa di accesso ad un parcheggio interrato a servizio della stazione ferroviaria; i posti auto in superficie sono destinati alla sosta temporanea per recarsi alla stazione.

Costa David\_766588

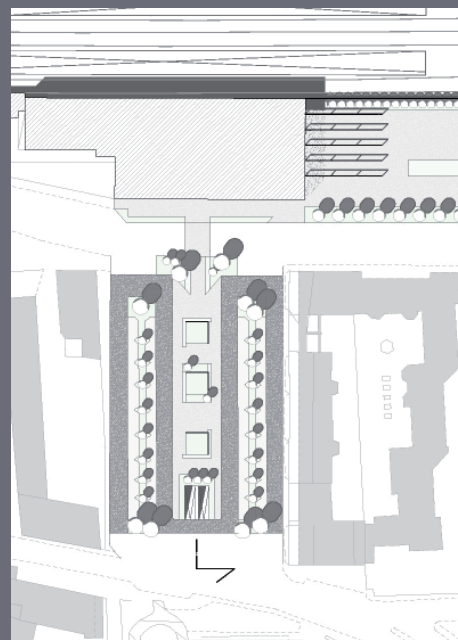


Fig. 26 Piazza Giovanni XXIII



## 2.2 Casi studio

Il lavoro di tesi si è poi concentrato sul progetto dell'edificio alto polifunzionale, fulcro dell'area di trasformazione. Per poter affrontare il tema ho compiuto un percorso di studio sul tipo dell'edificio a torre. La ricerca è stata svolta mediante lo studio , attraverso la redazione di diagramma interpretativi delle determinanti architettoniche di ogni realizzazione, tentando di risalire alle ragioni profonde che hanno portato all'impiego di differenti soluzioni progettuali. I progetti su cui si è concentrata maggiormente la mia attenzione, sono i seguenti:

- *La Ferriera* di Livio Vacchini, Locarno;
- *Palazzo INA* di Piero Bottoni, Milano;
- *Perry Street Towers* di Richard Meier, New York;
- *Torre De La Musica* di Anton Garcia Abril, Valencia;
- *Torre Galfa* di Melchiorre Bega, Milano;
- *Torre in piazza Tirana* di Quattroassociati, Milano.

Lo studio interpretativo delle opere è stato compiuto secondo un metodo di descrizione grafica dei concetti compositivi espressi dagli architetti. Tutti gli edifici sono stati analizzati sulla base di diversi temi: contesto, struttura, programma, perimetrazione, circolazione, misura e composizione volumetrica.

## *La Ferriera* di Livio Vacchini, Locarno (2000-2003)

L'edificio è composto da due prismi rettangolari separati da una galleria centrale interna all'edificio, la quale permette l'accesso al complesso. La struttura è delineata esternamente e costituisce un involucro; ha una maglia quadrata in acciaio, di 1.7 metri di lato; anch'essa è parte integrante della particolarità dell'edificio, in quanto denomina un prospetto molto regolare e semitrasparente, che lascia intravedere l'edificio all'interno. L'intera struttura poggia su otto pilastri posti sul perimetro. Si accede all'edificio tramite la galleria al suo interno.



Fig. 27 *La Ferriera*

# PROGETTO

Al piano terra ci sono negozi, mentre negli altri piani trovano spazio degli uffici. Lo spazio pubblico, che entra ed è parte integrante dell'edificio, è stata la motivazione della scelta dell'architettura di Vacchini.

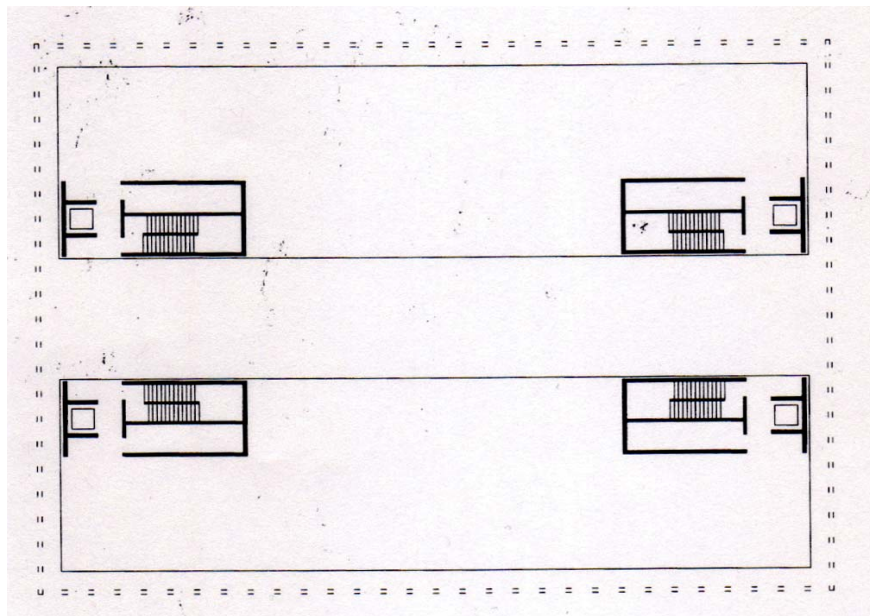


Fig. 28 *La Ferriera*, pianta del piano tipo

Costa David\_766588

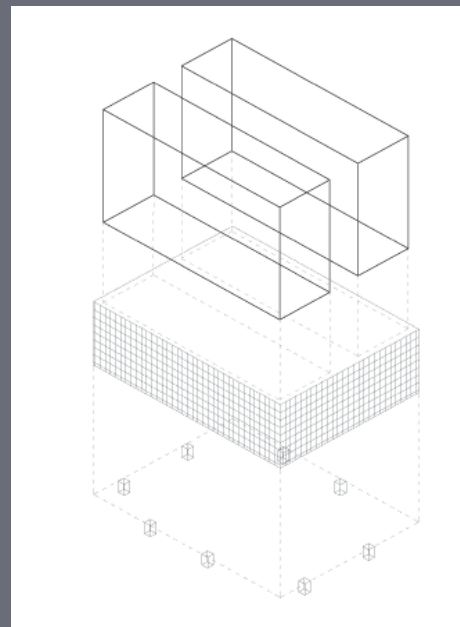


Fig. 29 *La Ferriera*, schema della composizione volumetrica

## *Palazzo INA* di Piero Bottoni, Milano (1955-1957)

Situato in corso Sempione a Milano, il *Palazzo INA* di Piero Bottoni si presenta con una forma a lama e si attesta in modo perpendicolare all'asse stradale. È un edificio di diciannove piani: esso proponeva il concetto razionalista dell'unità lamellare. Il primo e il decimo piano sono considerati pubblici, mentre i restanti sono adibiti a residenza; l'edificio è diviso così in due parti, come se fossero due volumi separati e sovrapposti. Le risalite sono quattro, con altrettanti ingressi sul prospetto principale; ogni vano scala serve tre unità. La struttura è a pilastri e travi continue, arretrate rispetto al prospetto, in modo da permettere maggior libertà compositiva. . Il prospetto principale ha quattro terrazze, disposte lungo l'intero edificio, mentre il prospetto secondario raddoppia la quantità di terrazzi. Il tema degli alloggi in linea, sviluppati in altezza, ha permesso di ottenere più unità immobiliari, secondo il fine del piano INA Casa, elaborato negli anni



Fig. 30 *Palazzo INA*

del dopoguerra. Il tema dello spazio pubblico inserito in un piano alto dell'edificio è la motivazione di interesse che ha condotto alla scelta del *Palazzo INA*.

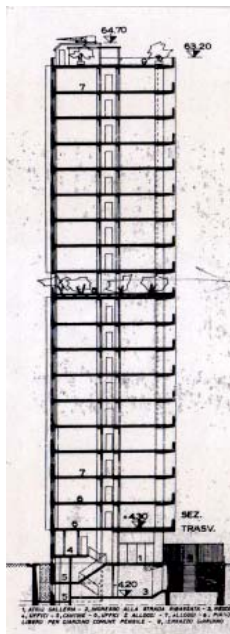


Fig. 31 *Palazzo INA*, sezione

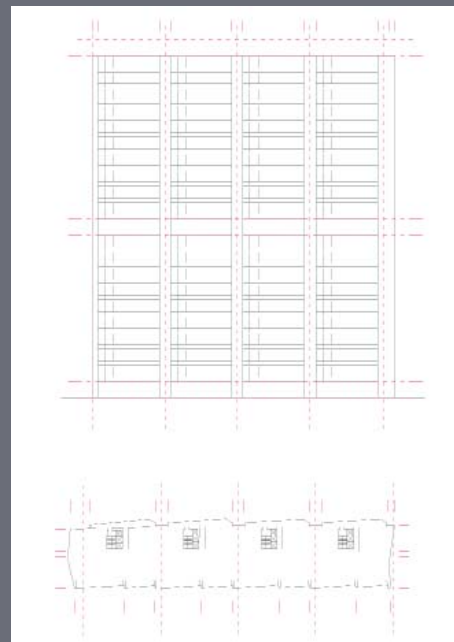


Fig. 32 *Palazzo INA*, schema della misura

## *Perry Street Towers* di Richard Meier, New York (1999-2002)

Le due torri di *Perry Street* sono poste di fronte al fiume *Hudson*; sono perfettamente inserite nel contesto urbano del reticolo di *Manhattan* e gli assi del tessuto hanno svolto un ruolo determinante per la loro forma. La struttura in pilastri tondi, posti quasi sul perimetro degli edifici, permette di avere una pianta totalmente libera; questo fa sì che il proprietario possa interpretare gli spazi interni a suo piacimento. Il nucleo in cemento armato è collocato nella parte posteriore dell'edificio e si distingue dai nuclei abitativi, bianchi con vetro, per il rivestimento in cemento grigio. Meier realizza questi edifici scostandosi dallo *skyline* della città, in quanto essi sono privi di simmetrie e hanno una forma irregolare; inoltre l'utilizzo del colore bianco, caratteristico dell'architetto, è contrastante rispetto agli edifici circostanti. Il piano libero, studiato da Meier, è il tema di interesse delle tori di *Manhattan*.



Fig. 33 *Perry Street Towers*

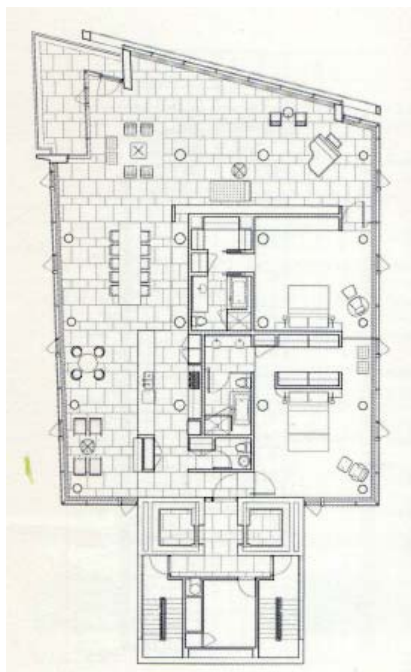


Fig. 34 *Perry Street Towers*,  
piano tipo

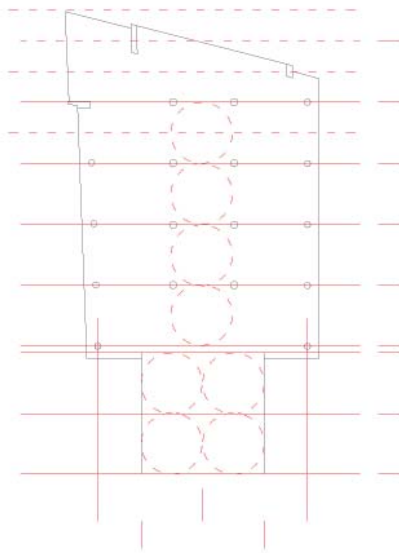


Fig. 35 *Perry Street Towers*, schema  
della misura

*Torre De La Musica* di Anton Garcia Abril, Valencia (2010, progetto in fase di realizzazione)

È un progetto in costruzione a Valencia; inserita nel *Quatre musica carrieres PAI*, la torre alta cento metri è posta all'interno di una piattaforma urbana quadrata, chiamata *zoccolo*. Non è solo una torre, ma anche un centro culturale e commerciale, progettato per la musica di questo secolo. All'interno troveranno posto auditorium, biblioteca, area mediatica, produzioni audiovisive e circa un centinaio di appartamenti. La torre è costituita da quattro vani di risalita interni e due esterni, che permettono l'accesso diretto ai piani più alti. È caratterizzata da numerosi svuotamenti interni, che le conferiscono leggerezza, nonostante il fatto che la struttura portante sia visibile su tutti i prospetti. La forma è quadrata con partizioni interne che seguono lo schema del quadrato. La torre è stata scelta per il suo tema principale: lo svuotamento di parti dell'edificio.

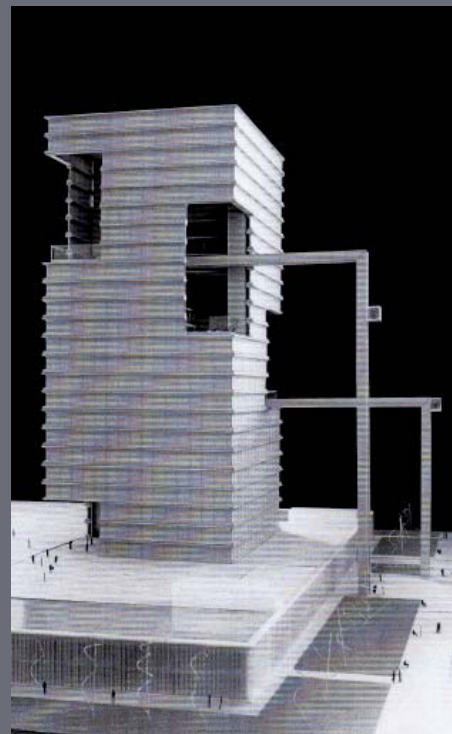


Fig. 36 *Torre De La Musica*



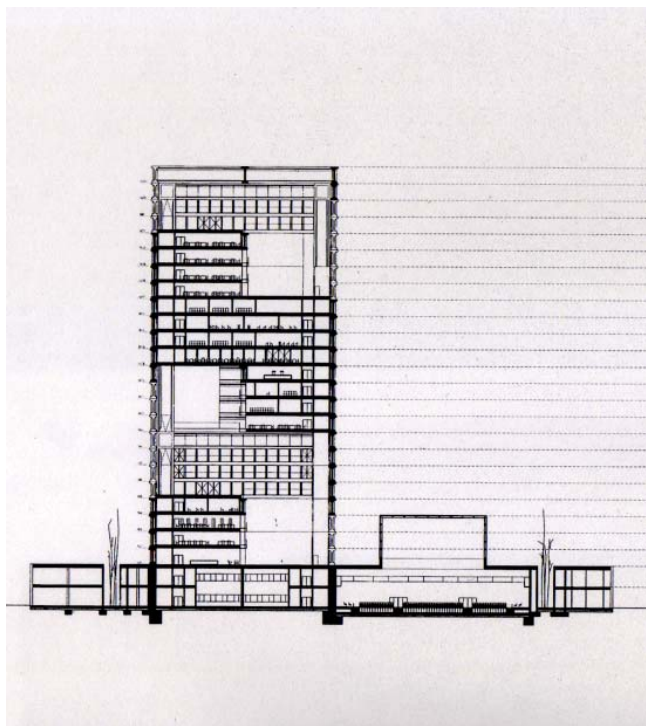


Fig. 37 *Torre De La Musica*, sezione

Costa David\_766588

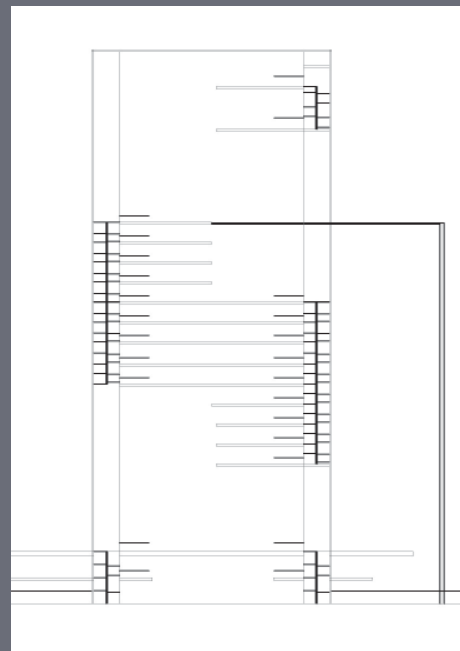


Fig. 38 *Torre De La Musica*, schema della circolazione

## *Torre Galfa* di Melchiorre Bega, Milano (1956-1959)

L'edificio di Bega ha forma rettangolare, la base è formata dal piano terra e dal primo piano, che sono più grandi dei restanti ventisette. Questo tema è riproposto sulla sommità in modo contrario, infatti l'ultimo piano, che ospita gli impianti tecnologici è più piccolo. La struttura in cemento armato è nascosta da un *curtain wall* sul prospetto principale. Quello secondario evidenzia i vani di risalita dell'edificio. La struttura arretrata comporta un vincolo per la disposizione interna, ma allo stesso tempo il prospetto interamente vetrato conferisce una sensazione di leggerezza ad un edificio così massiccio. Il trattamento della pelle esterna e della struttura della *Torre Galfa* ha portato alla scelta dell'edificio milanese.



Fig. 39 *Torre Galfa*

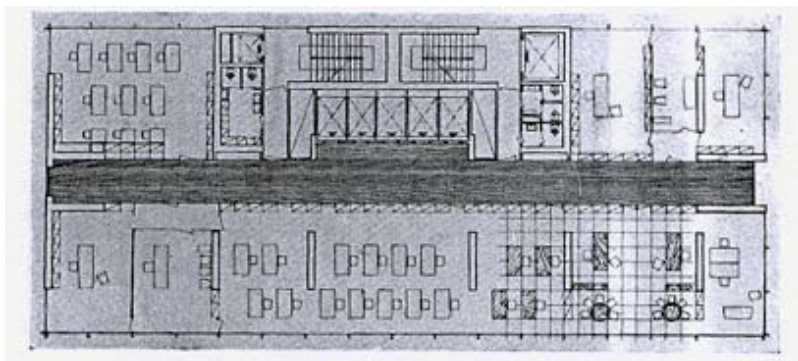


Fig. 40 *Torre Galfa*, piano tipo



Fig. 41 *Torre Galfa*, schema della struttura

## *Torre in piazza Tirana* di Quattroassociati, Milano (2003-2006)

Il progetto della *Torre in piazza Tirana* a Milano affronta il tema dell'edificio residenziale posto nelle vicinanze della linea ferroviaria. L'edificio, caratterizzato da diversi volumi composti, è organizzato con un unico vano scala, che serve quattro alloggi per ogni piano. La struttura a setti portanti permette una pelle esterna in cemento, che alterna vuoti e pieni. Le linee verticali sono predominanti nell'edificio, infatti una fessura, alta circa cinquanta metri, taglia l'architettura lungo l'asse est-ovest. A metà dell'edificio trova posto un giardino pensile, mentre sulla sommità della torre sud è presente una lanterna, che ospita la palestra condominiale. L'inserimento di un edificio alto vicino all'asse ferroviario è il tema d'interesse di questa architettura.



Fig. 42 *Torre in piazza Tirana*



Fig. 43 *Torre in piazza Tirana*, prospetto

Costa David\_766588

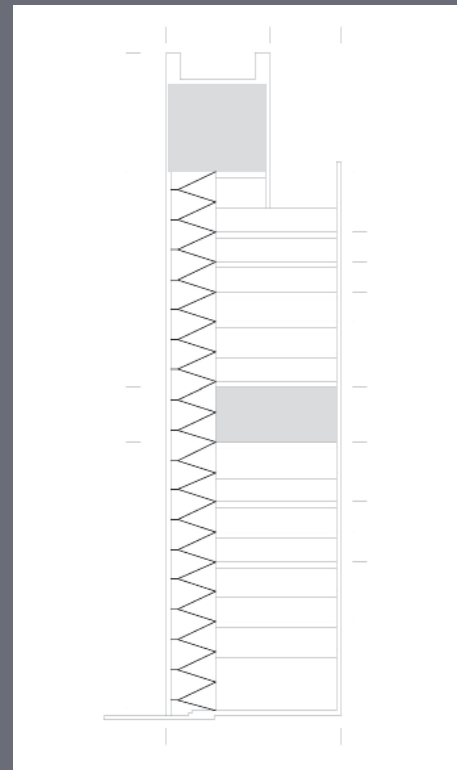


Fig. 44 *Torre in piazza Tirana*, schema del programma

## 2.3 Edificio alto

L'edificio completa e dà continuità all'area di progetto, interagisce con essa in modo uniforme. Infatti, al suo interno, ospita funzioni diverse, ma ben collegate tra loro. In questo modo, ci sono diversi tipi di collegamento, verticali e orizzontali. Le funzioni presenti all'interno della lama sono: centro commerciale, albergo con sala bar-colazione, palestra con centro benessere, piazza interna con giardino, sala lettura e biblioteca, uffici terziari e ristorante panoramico. L'altezza totale dell'edificio è di 65 metri. Il prospetto principale, rivolto a nord, è caratterizzato da un basamento arretrato, che conferisce leggerezza e profondità alla struttura. I pilastri in facciata sono contornati da vetrate continue, interrotte solamente dalle solette dei livelli del centro commerciale. Al centro del prospetto una grande apertura evidenzia i piani adibiti a piazza pubblica. Finestre a nastro consentono l'illuminazione.

Costa David\_766588

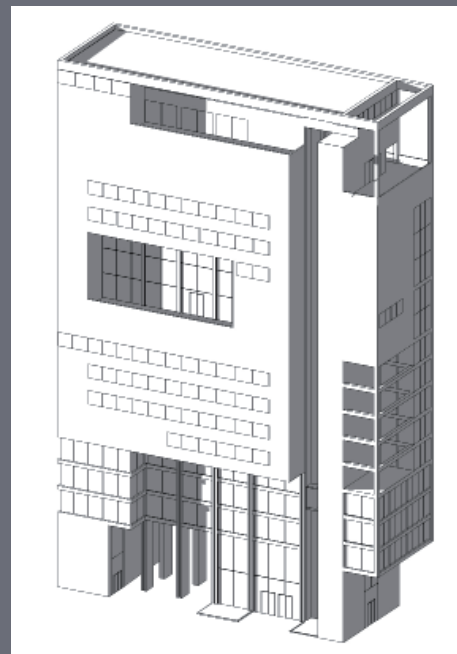


Fig. 45 Vista assonometrica

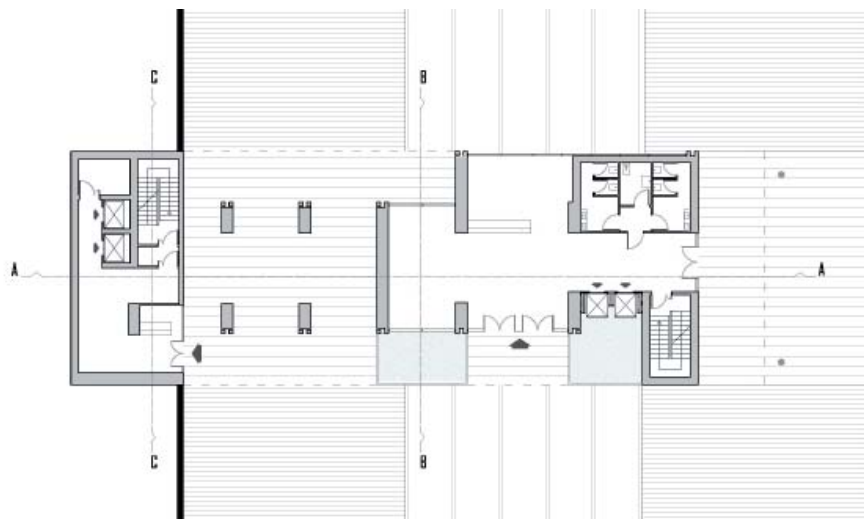


Fig. 46 Piano terra

## PROGETTO

---

Sulla parte di destra è presente un'incisione che percorre l'edificio in tutta la sua interezza, da uno specchio d'acqua, situato ai suoi piedi, fino alla copertura sulla sommità; in questo spazio sono collocati gli ascensori panoramici. Nel prospetto sud, solo una parte del basamento è arretrata, mentre la restante porzione è allineata al resto dell'edificio. Le logge appartengono alle camere *business* dell'albergo. La pelle, in corrispondenza della piazza coperta, presenta una rastrematura, che scherma la vetrata retrostante. Osservando la parte superiore dell'edificio, si scorge un taglio orizzontale, che è stato ricavato per dotare gli spazi espositivi della galleria d'arte di una parte all'aperto. Percorrendo il viale pedonale alberato (asse di collegamento con il MAGA) si giunge ad un ingresso posto sul prospetto ovest. Questo è totalmente in aggetto rispetto al basamento. Una cornice strutturale evidenzia la linearità dell'edificio e contrasta la forma curva del museo MAGA. Il prospetto est, rivolto verso l'asse ferroviario, si presenta più lineare e pulito.

Costa David\_766588

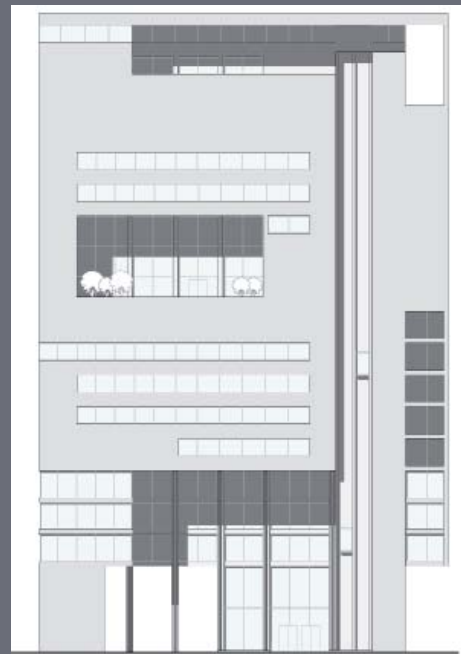


Fig. 47 Prospetto Nord



## PROGETTO

---

Questo permette, a chi arriva a Gallarate, di notare subito l'importanza dell'edificio.

Il primo blocco è costituito da un centro commerciale disposto sui primi tre livelli, collegati mediante scale e ascensori; presenta postazioni per i negozi di diversa forma e dimensione.

Il secondo blocco, che occupa i successivi tre livelli, è adibito ad albergo: al quarto piano, posto ad un'altezza di +20.5 metri dal suolo, c'è la reception con la sala d'aspetto e la sala ristoro-colazione, che include anche un bar. Per mezzo degli ascensori, è possibile salire ai due livelli delle camere. Sono presenti quattro camere singole, quattordici doppie, suddivise in *standard*, *business* e *suite*.

Al settimo livello, c'è l'ingresso alla palestra; il piano ospita la reception, gli spogliatoi maschile e femminile e una sala *fitness*. Una scala interna da accesso all'ottavo piano, dove si trova il centro benessere, attrezzata con diverse cabine massaggi, un'area destinata a *frigidarium*, *tepidarium*, *calidarium*, secondo il modello delle terme romane

saune e bagni turchi, *solarium* e vasca idromassaggio.

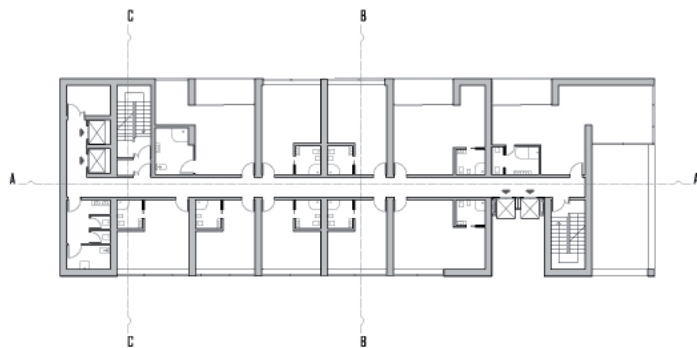


Fig. 48 Piano quinto, albergo

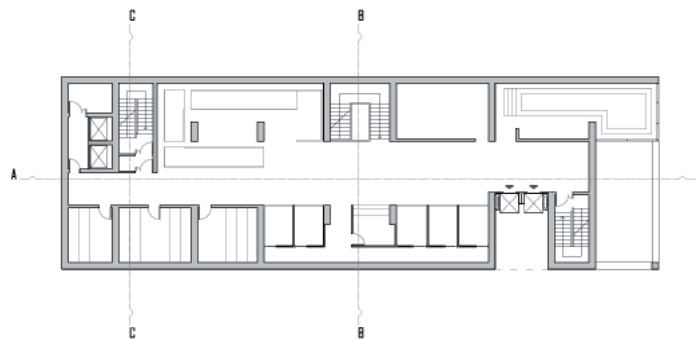


Fig. 49 Piano ottavo, SPA

# PROGETTO

Il nono e decimo livello sono destinati allo svago: una piazza a doppia altezza, che ospita un giardino di tipo giapponese con sedute, un terrazzo all'aperto e una rampa che conduce alla sala riviste. Da quest'ultima, una scala di discesa permette l'accesso alla biblioteca.

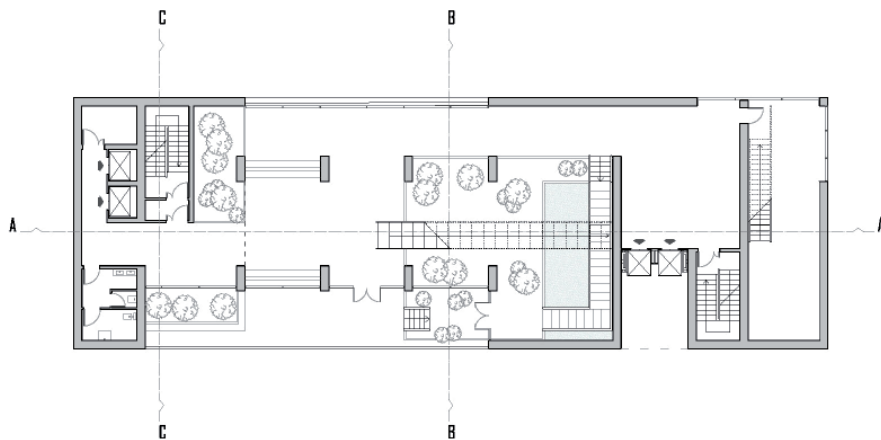


Fig. 50 Piano nono, piazza

Costa David\_766588

## PROGETTO

---

Il quinto blocco è destinato agli uffici: l'undicesimo piano ospita un ufficio destinato ad una piccola impresa. Il dodicesimo e tredicesimo piano, sempre adibiti ad ufficio, sono suddivisi in stanze, in grado di accogliere studi di diverso tipo, come ad esempio, studi medici e legali.

I livelli quattordici e quindici, sono destinati ad una galleria d'arte. Il collegamento interno avviene mediante una rampa gradonata inserita in uno spazio a doppia altezza, che può ospitare sculture alte. Inoltre il percorso espositivo, prevede uno spazio all'aperto utilizzabile nella stagione estiva.

Gli ultimi due livelli sono occupati da un ristorante panoramico. Il piano sedici ha una sala interna e uno spazio esterno, mentre l'ultimo piano ospita una sala con pareti finestrate e la cucina.

La copertura è piana; l'ultima soletta è di spessore maggiore rispetto a quelle interne, per permettere un maggiore isolamento termoacustico.



Fig. 51 Sezione A-A

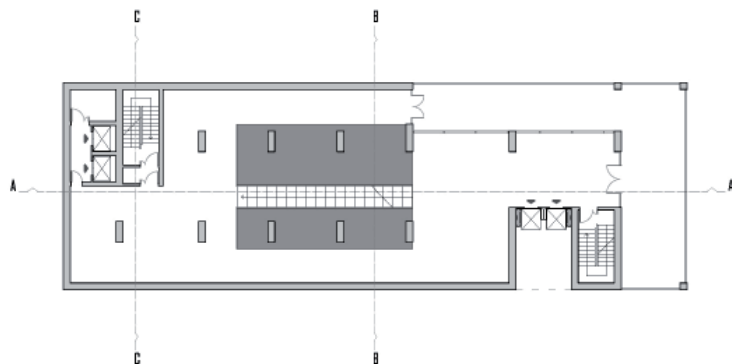


Fig. 52 Piano quindicesimo, galleria d'arte

Il rivestimento esterno è di tipo cementizio, con vetrate costituite da vetro triplo basso emissivo, che facilita l'ingresso della luce e impedisce la dispersione del calore. Le pareti di tipo curtain wall e le finestre a nastro hanno un telaio in alluminio di cinque centimetri, per dare una maggiore continuità al vetro. I parapetti delle terrazze sono in cemento per conferire linearità al prospetto, mentre nelle logge dell'albergo sono in vetro.

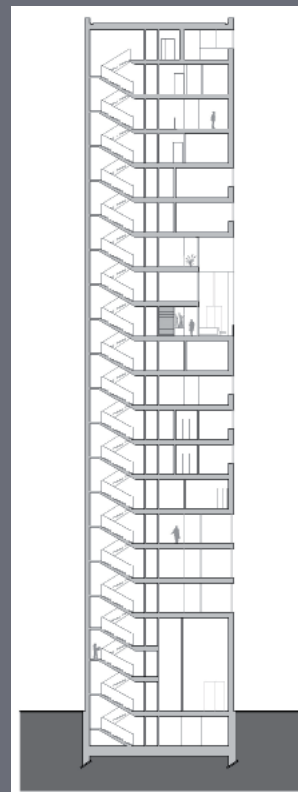


Fig. 53 Sezione C-C

# PROGETTO

---

Il piano interrato è riservato agli impianti tecnologici; in ogni piano è presente uno spazio ispezionabile per favorire l'ingresso e l'uscita delle tubazioni. L'intero edificio è sorretto da una struttura in cemento armato, costituita da pilastri rettangolari, interpiano di tre metri e solette da cinquanta centimetri.

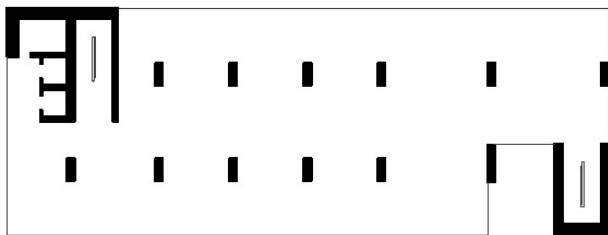


Fig. 54 Schema strutturale

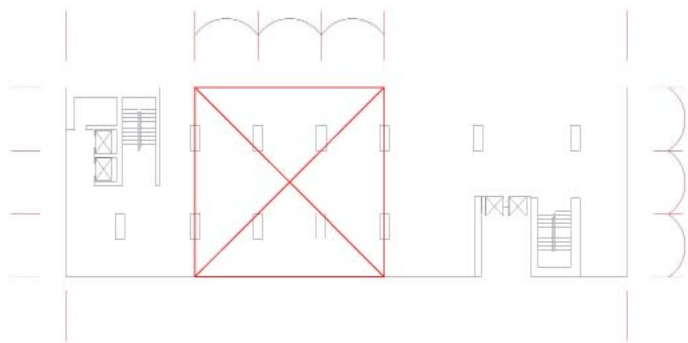


Fig. 55 Schema della misura, pianta

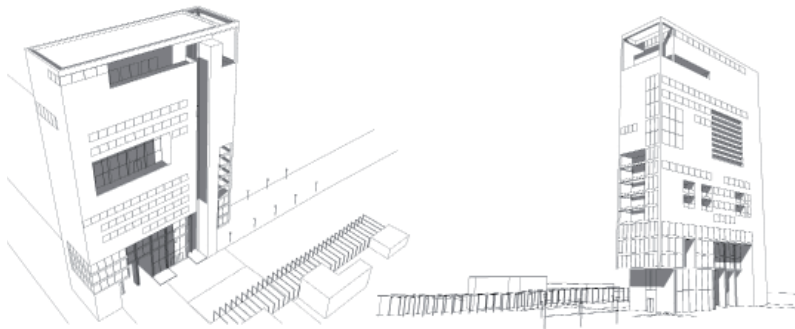


Fig. 56 Viste

Costa David\_766588

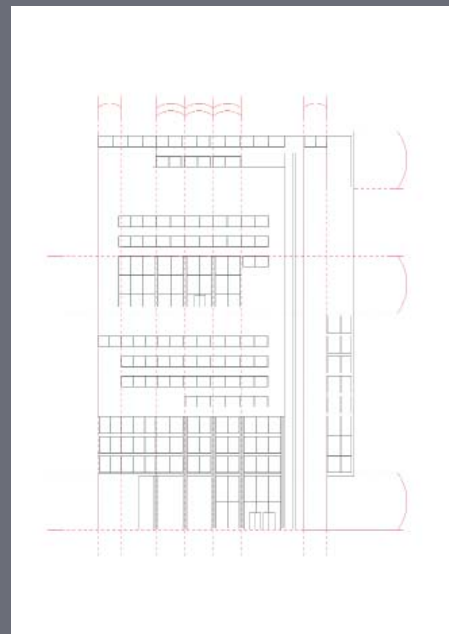


Fig. 57 Schema della misura, prospetto

---

---

# BIBLIOGRAFIA

Costa David\_766588



## BIBLIOGRAFIA

---

BERTOZZI ELIO, *Gallarate : pianta, storia, arte, stampe antiche*, Milano, Ricciardi, 1995.

ANGELO VITTORIO MIRA BONOMI, *La città e la sua storia : analisi culturale delle presenze architettoniche-monumentali in Gallarate e nel Seprio - Testo della conferenza tenuta a Gallarate presso Museo archeologico, storico, artistico nel novembre 1991*, Gallarate, 1991.

MACCHIONE PIETRO - GRAMPA ALBERTO, *Terra di pionieri. L'industria a Gallarate e nei Centri della Brughiera. Con un saggio di Raffaella Ganna.*, Azzate, Macchioni Editore, 1999.

AA.vv., *Radici - Archeologia, cultura e storia di un territorio*, in "Rassegna gallaratese di storia e d'arte : atti della giornata di studio "La ricerca archeologica nel territorio varesino" 19 gennaio 2008" Milano, Franco Angeli Editore, 2009.

## BIBLIOGRAFIA

---

AA.VV., *Le strutture territoriali del gallaratese : atti del Convegno di studi Gallarate, 11 marzo 1988*, in "Rassegna gallaratese di storia e d'arte : pubblicazione trimestrale della Societa gallaratese per gli studi patri " 126, Gallarate, 1988.

ZUCCONI GUIDO - CASTELLANI FRANCESCA, *Camillo Boito. Un'architettura per l'Italia unita*, Padova, Marsilio 2000.

AA.VV., *Tracce*, Varese, Lativa Editore, 1982.

GERRI ENRICO, *L'architettura di Camillo Boito a Gallarate* in "Tracce" del 3 luglio 1982, Varese, Lativa Editore, 1982.

ALBERTO GRIMOLDI (a cura di), *Omaggio a Camillo Boito - scritti di A. Bellini*, Milano, Franco Angeli Editore, 1991.

## BIBLIOGRAFIA

---

KENNETH FRAMPTON, *Richard Meier*, Milano, Mondadori Electa, 2003.

ALDO AYMONINO - VALERIO PAOLO MOSCO, *Spazi pubblici contemporanei - Architettura a volume zero*, Milano, Skira Editore, 2006.

PIERLUIGI NICOLINI - FRANCESCO REPISHTI, *Dizionario dei nuovi paesaggisti*, Milano, Skira Editore, 2003.

SERENA MAFFIOLETTI, *La città verticale - Il grattacielo - Ruolo urbano e composizione*, Venezia, Cluva Editrice, 1990.

MARIO PANIZZA, *Mister Grattacielo*, Bari, Editori Laterza, 1987.

ANTONINO TERRANOVA, *Grattacieli*, Milano, Edizioni White Star, 2003.

FRANCO PURINI, *Comporre l'architettura*, Roma-Bari, Laterza, 2000.

## BIBLIOGRAFIA

---

MARCO BOVATI e ANDREA DI FRANCO (a cura di), *Edifici alti e paesaggio - Progetti strategie ricerche per la città contemporanea*, Segrate, Maggioli Editore, 2010.

STEFANO ZIRONI, *Melchiorre Bega architetto*, Editoriale Domus della collana *La ruota della fortuna*, GIANNI MAZZOCCHI (diretta da), Vol. VIII, Cernusco sul Naviglio, Garzanti Editore, 1983.

MARIA VITTORIA CAPITANUCCI, *Verso l'Expo. La nuova architettura*, Milano, Skira 2009.

GIANCARLO CONSONNI, LODOVICO MENEGHETTI, GRAZIELLA TONON (a cura di), *Piero Bottoni : opera completa*, Milano, Fabbri, 1990.

AA.VV., *Quattroassociati, edificio a torre in piazza Tirana, Milano*, in "d'Architettura" 34/2007.

## BIBLIOGRAFIA

---

GUILLERMO VÁSQUEZ CONSUEGRA, *Documenti di architettura*, Milano. Electa 2005.

LAURA MONTEDORO, *Lingeri, Terragni e Bottoni in Corso Sempione a Milano : due interpretazioni del rapporto casa-città. 1933-36, 1953-58*, Cremona, Ronca, 2004.

PETER EISENMAN, *La base formale dell'architettura moderna*, Bologna, Pendragon, 2009.

THOMAS WEAVER, *David Chipperfield architectural works 1990-2002*, Barcelona, Ediciones Polígrafa, 2003.

PAOLA PUCCI, *I nodi infrastrutturali: luoghi e non luoghi metropolitani*, Milano, Franco Angeli, 1996.

## BIBLIOGRAFIA

---

RICHARD INGERSOLL, *Sprawltown: cercando la città in periferia*, Roma, Meltemi, 2004.

KENNETH FRAMPTON, *Tettonica e architettura: poetica della forma architettonica nel 19<sup>o</sup> e 20<sup>o</sup> secolo*, Milano, Mondadori Electa, 2003.

ILARIA VALENTE, *Lo spazio aperto: sfondo, figura, frammento dell'architettura delle connessioni*, in "Territorio" 20, Milano. Franco Angeli, 2002.

ILARIA VALENTE, *Spazi di relazione e reti infrastrutturali*, in "Territorio" 39, Milano. Franco Angeli, 2006.

ILARIA VALENTE, *Strategie di progetto per il territorio delle infrastrutture*, in "Territorio" 40, Milano. Franco Angeli, 2007.

## BIBLIOGRAFIA

---

LUIGI COCCIA, *Architettura del suolo*, Firenze. Alinea 2005.

AA.VV., *Studio Ensemble - Anton Garcia Abril, Torre de la Musica, Valencia*, in "El Croquis", 142, 2008.

AA.VV., *Livio Vacchini, La Ferriera, Locarno*, in "Casabella" 724, 2004.

# BIBLIOGRAFIA

---

## BIBLIOGRAFIA ON LINE

SITO UFFICIALE DEL COMUNE DI GALLARATE:

<http://www.comune.gallarate.va.it/>

SITO UFFICIALE DELLA PROVINCIA DI VARESE:

<http://www.provincia.va.it/>

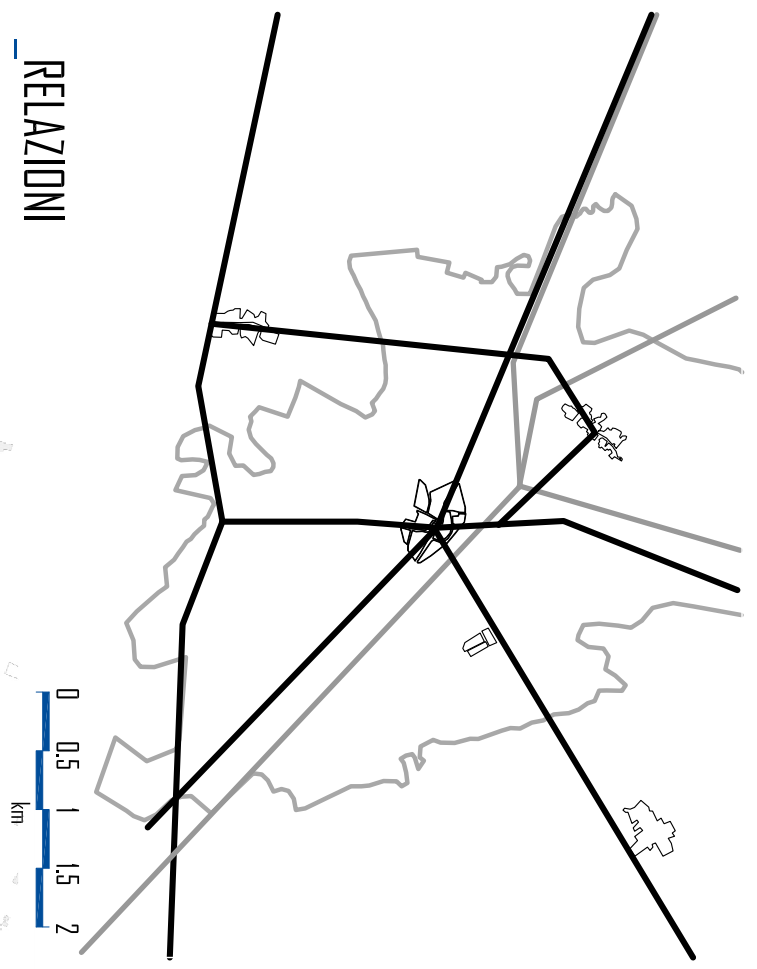
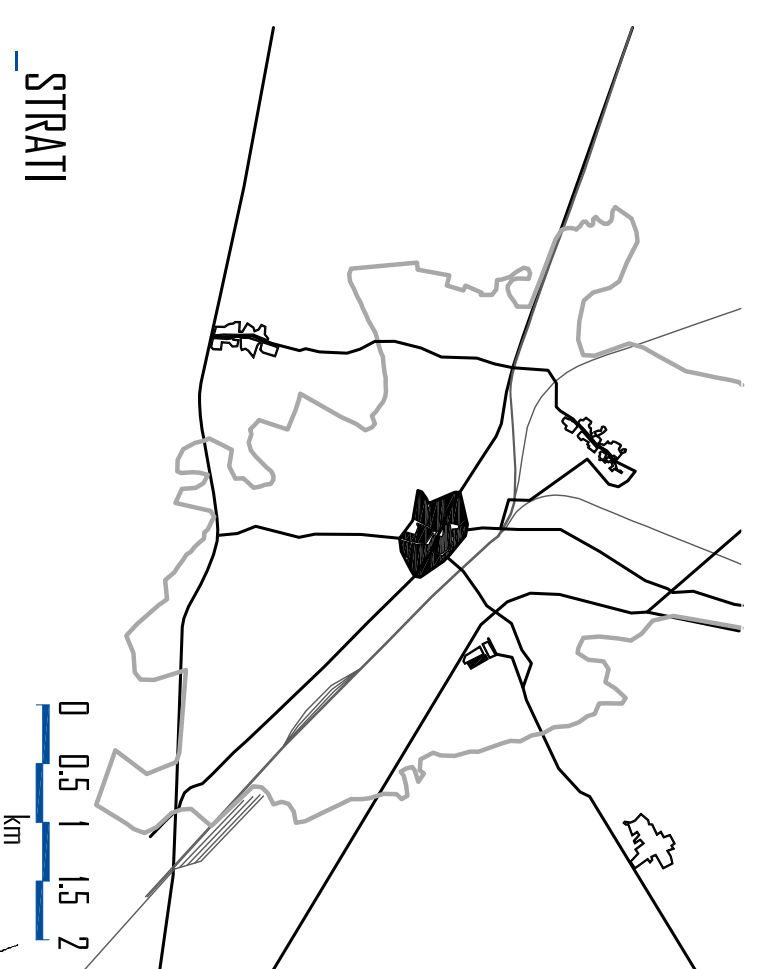
SITO DELLA PROLOCO DI GALLARATE:

<http://www.prolocogallarate.it/>

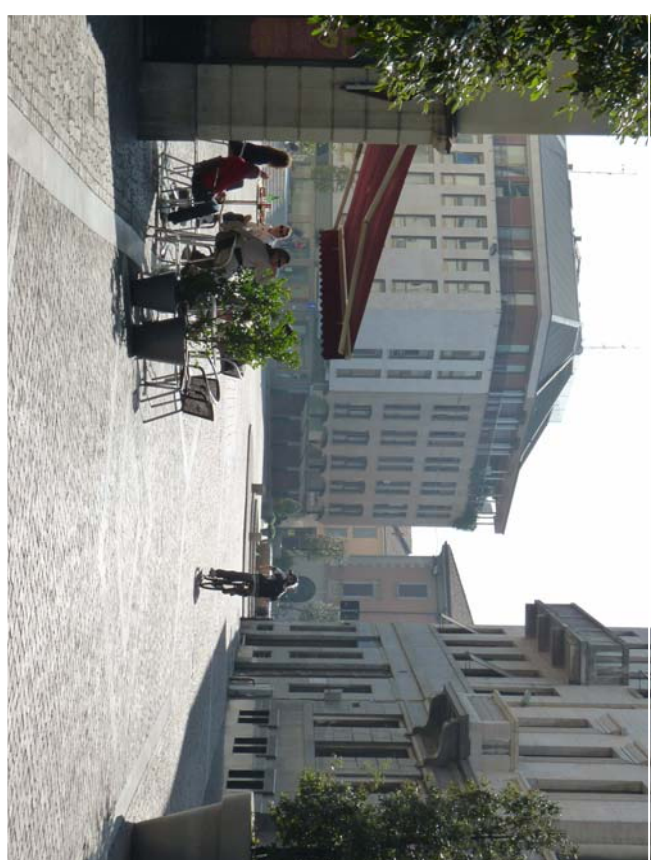
SITO DEI COMUNI ITALIANI:

<http://www.comuni-italiani.it/>





Basilica-S. Maria Assunta



Piazza della Libertà



Ingresso al centro storico da via Casselli



Biblioteca civica L. Milano



Vista su via Lantini



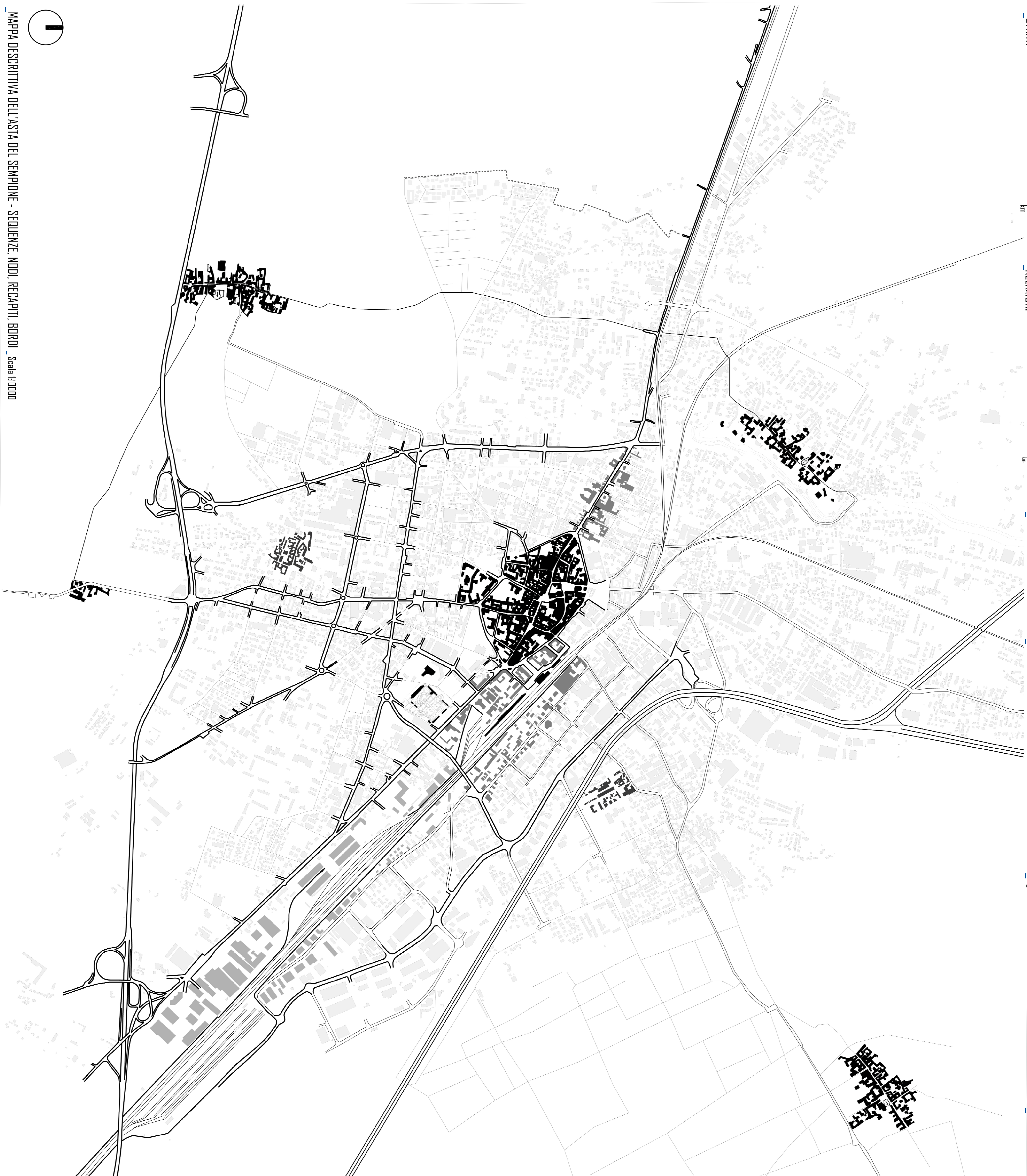
Vista su piazza S. Lorenzo



Prefettura di Gallarate



Vista del Sempione

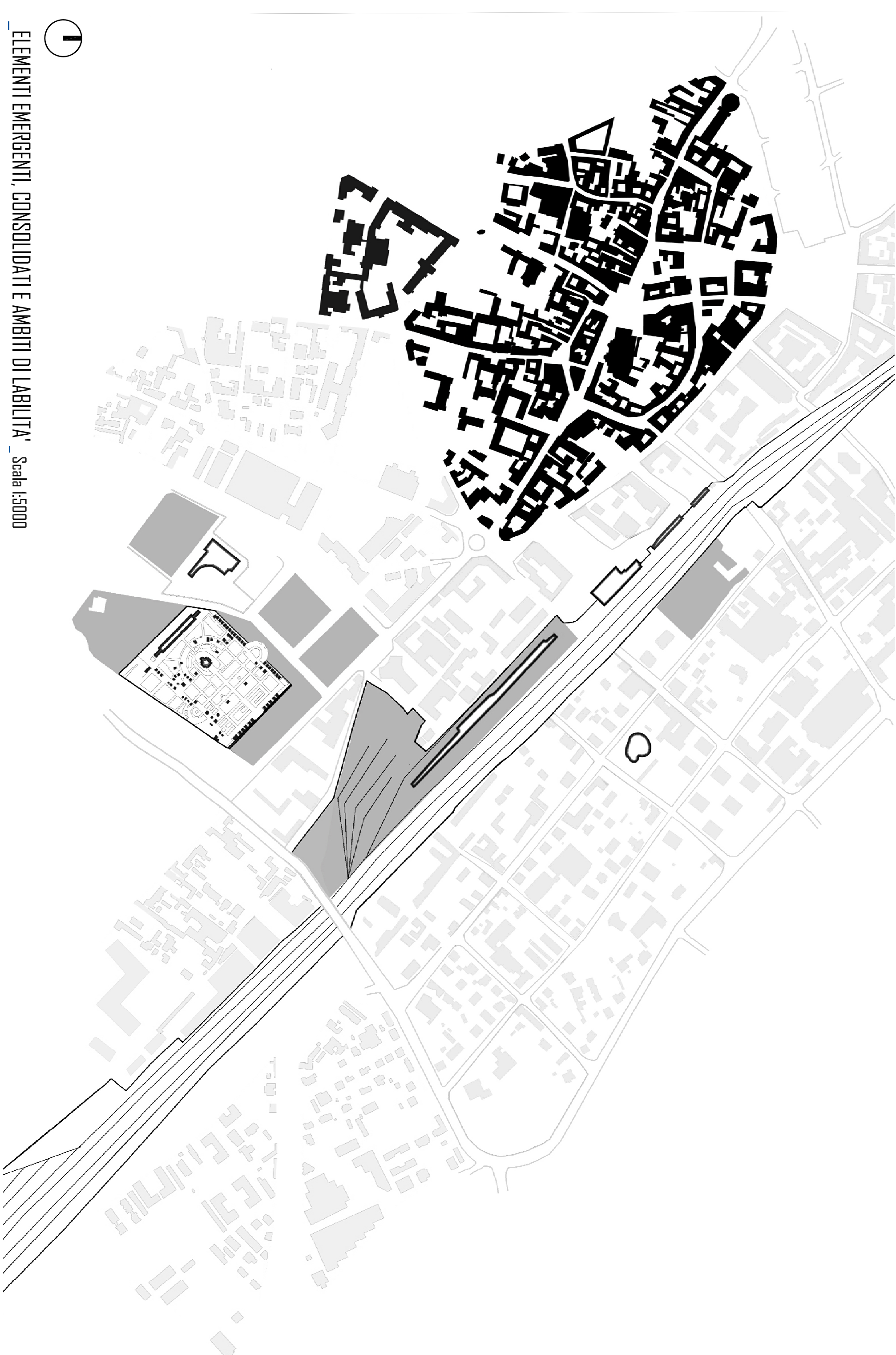


MAPPA DESCRITTIVA DELL'ASTA DEL SEMPIONE - SEQUENZE, NODI, RECAPITI, BORDI. \_Scala 1:1000

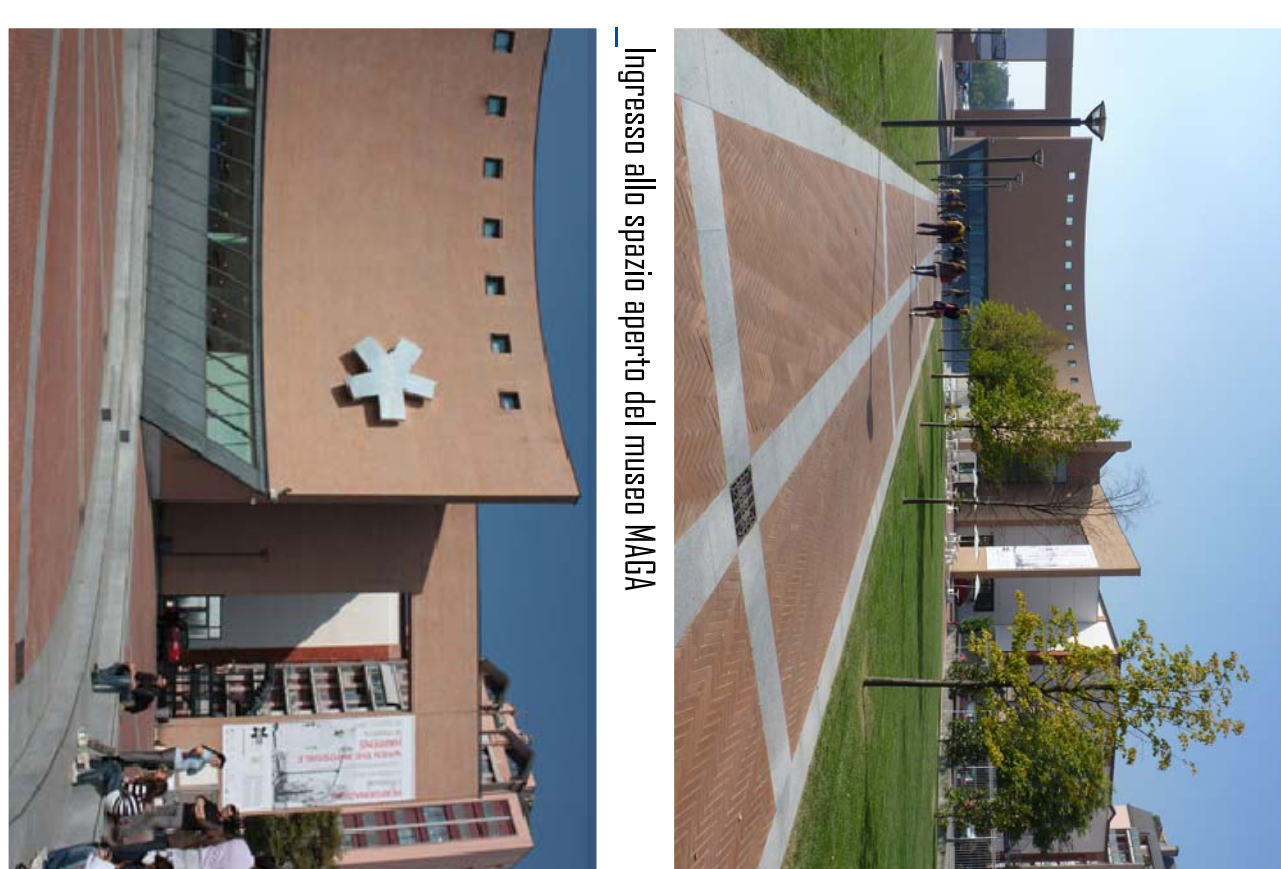


TESSUTI CONNESSIONI, SPAZI APERTI. \_Scala 1:500

- Leggenda**
- Connessioni
  - Spazi aperti
  - Tessuto storico
  - Tessuto ad alta densità
  - Tessuto a media densità
  - Tessuto a bassa densità
  - Tessuto produttivo



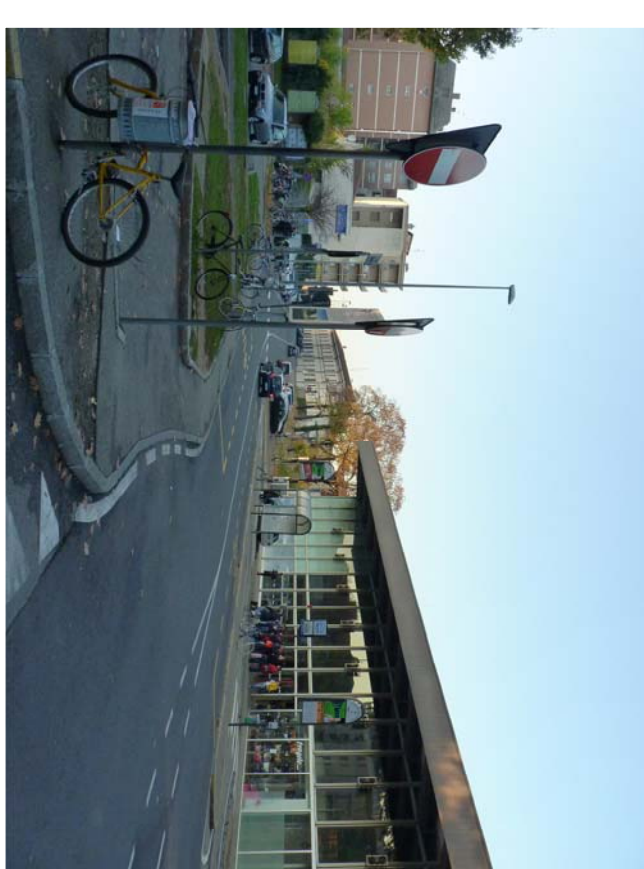
ELEMENTI EMERGENTI, CONSOLIDATE AMBITI DI LABILITÀ. \_Scala 1:500



Ingresso del museo MACA



Vista sulla stazione ferroviaria



Ingresso della stazione



Vista su piazza Giovanni XIII



Chiesa di S. Paolo Apostolo



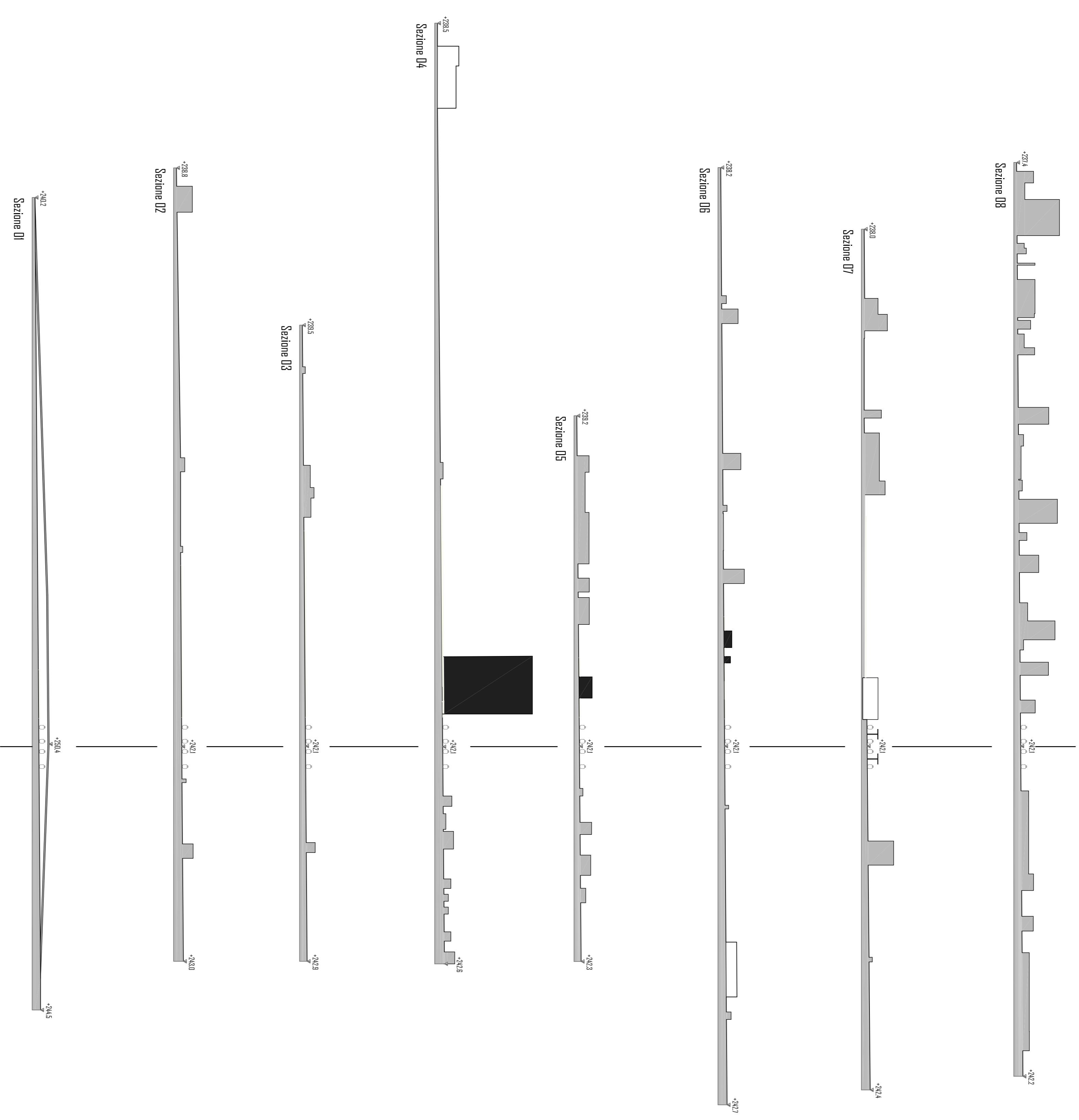
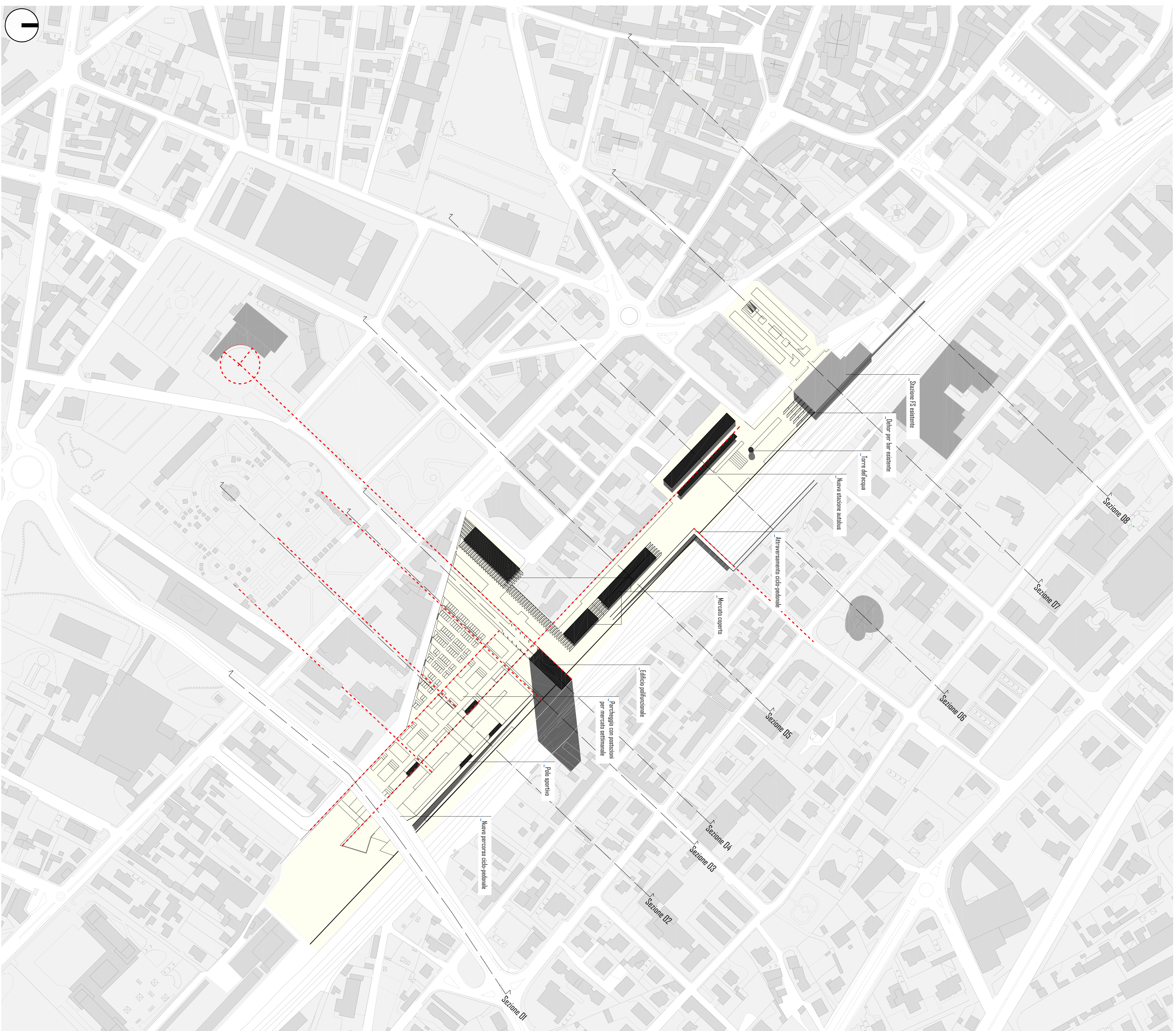
Polytechnic di Milano  
Scuola di Architettura e Società

Corso di Laurea Magistrale in Architettura a.a. 2011/12  
Progettazione Architettonica

Una nuova sequenza urbana; progetto di spazi pubblici a Gallarate  
Tesi di laurea di David Costa, matricola 765588

Relatore: prof. Maria Valente  
Correlatore: prof. Andrea Ulami

Interpretazione dei caratteri morfologici del contesto  
Viste della città di Gallarate



PLANIMETRIA GENERALE DI PROGETTO



Polytechnic of Milan  
Scuola di Architettura e Società

Corso di laurea Magistrale in Architettura a.a. 2011/12  
Progettazione Architettonica

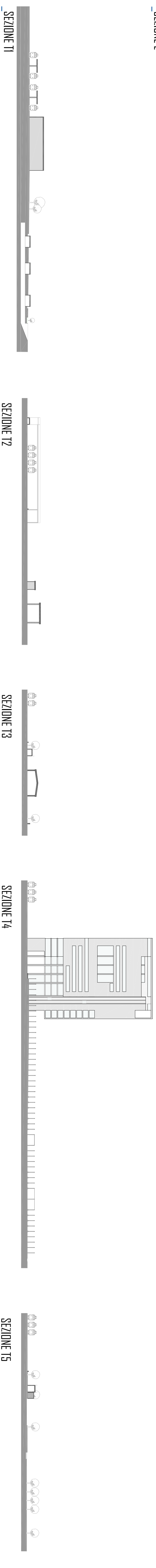
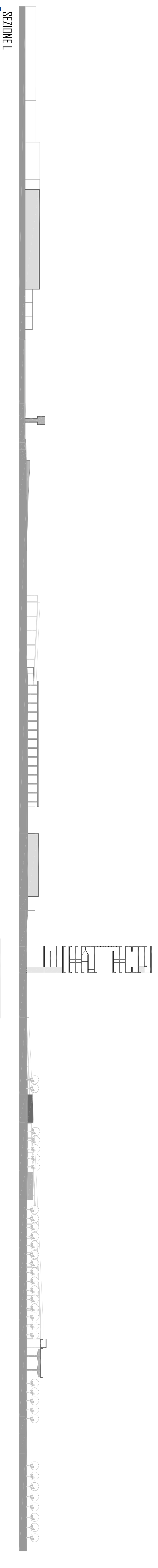
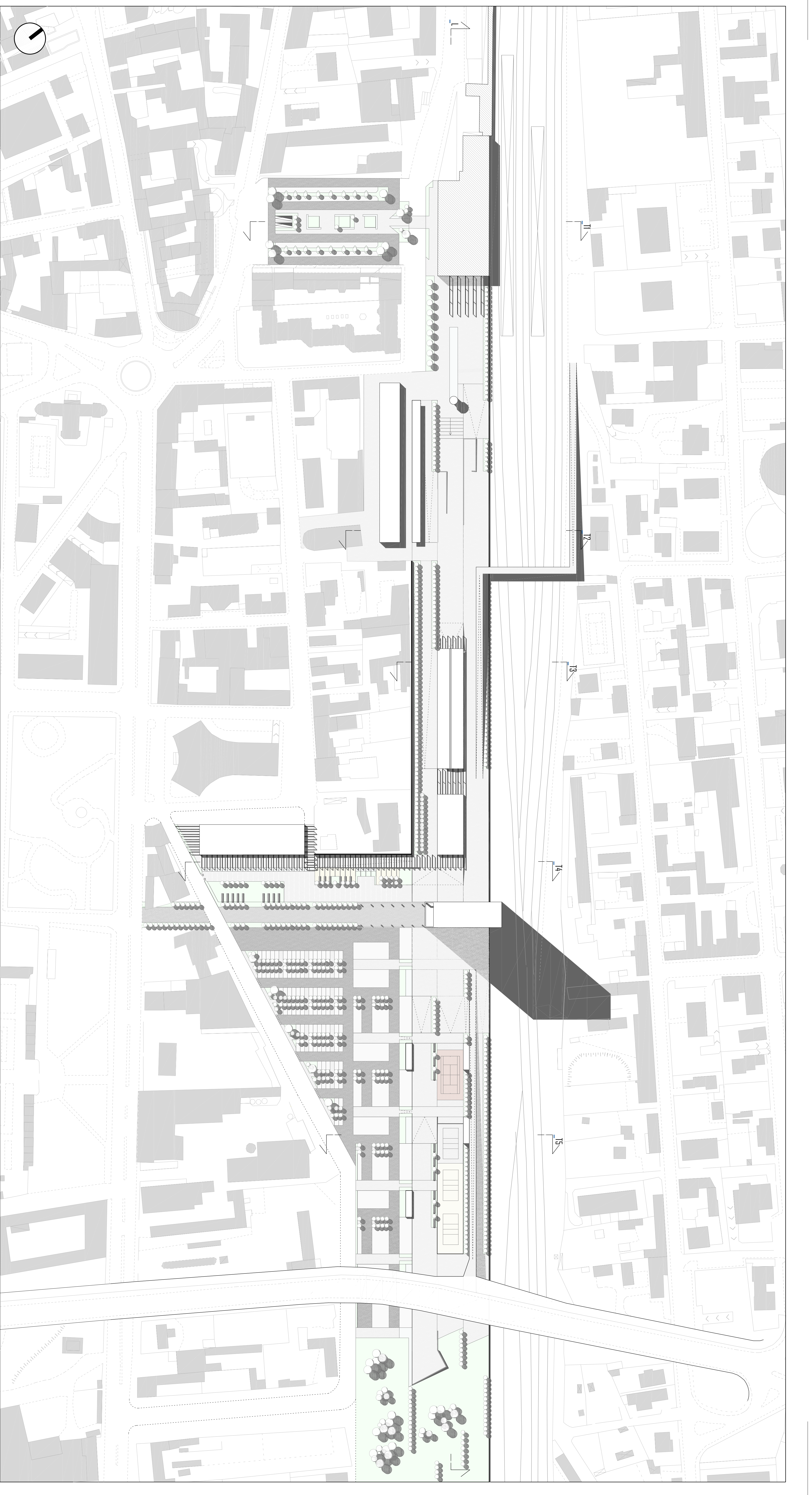
Una nuova sequenza urbana: progetto di spazi pubblici a Gallarate  
Tesi di laurea di David Costa, matricola 795588

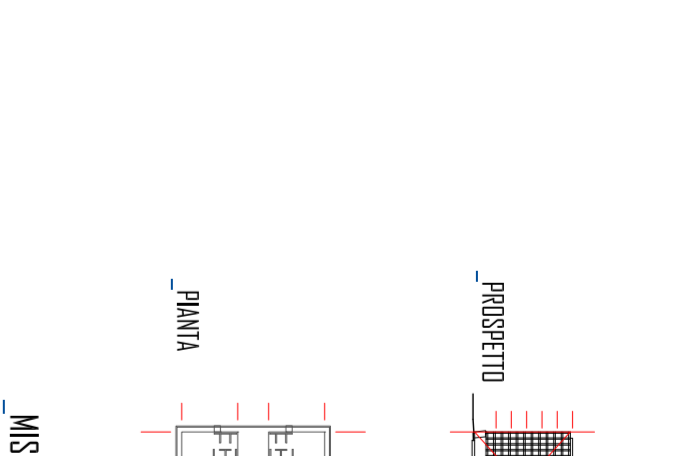
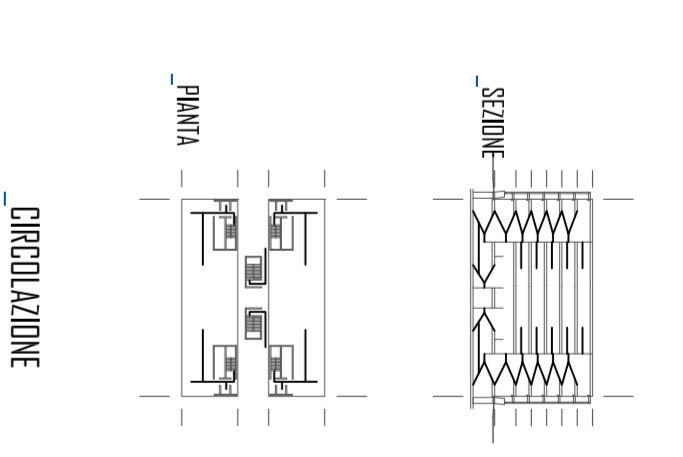
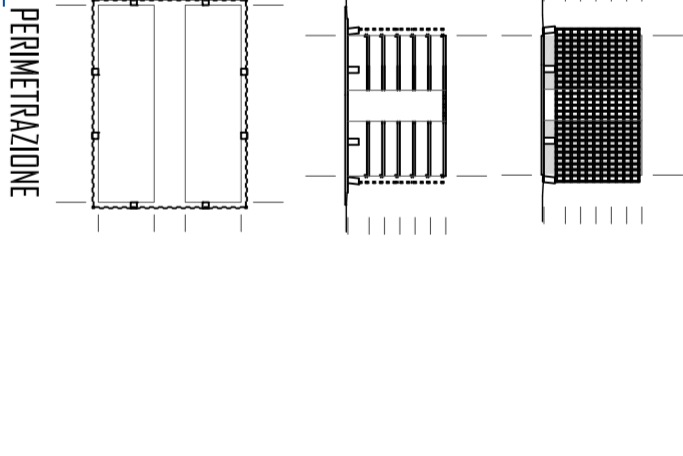
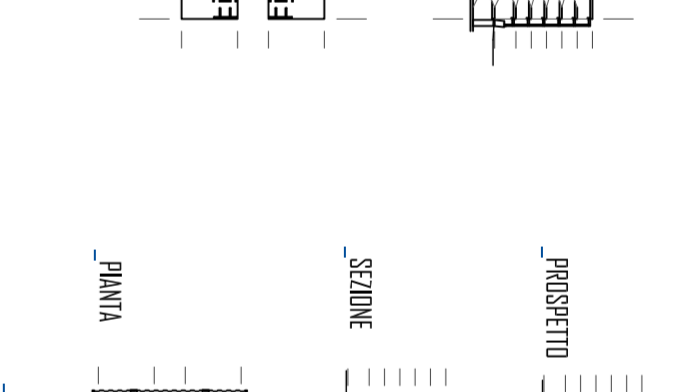
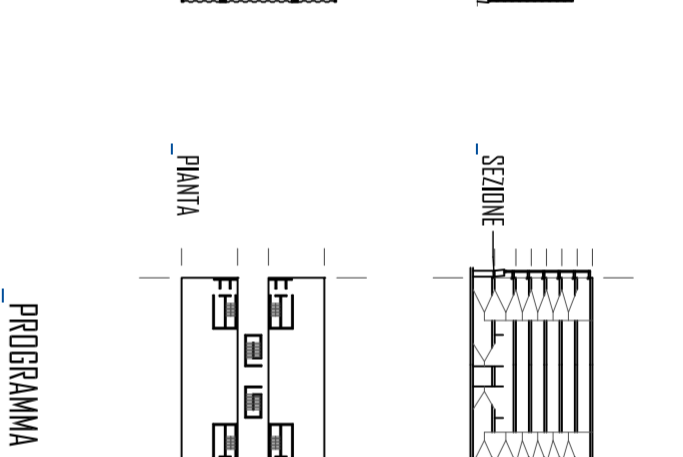
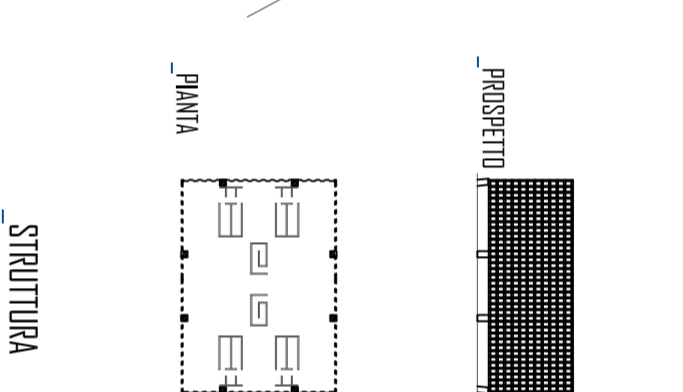
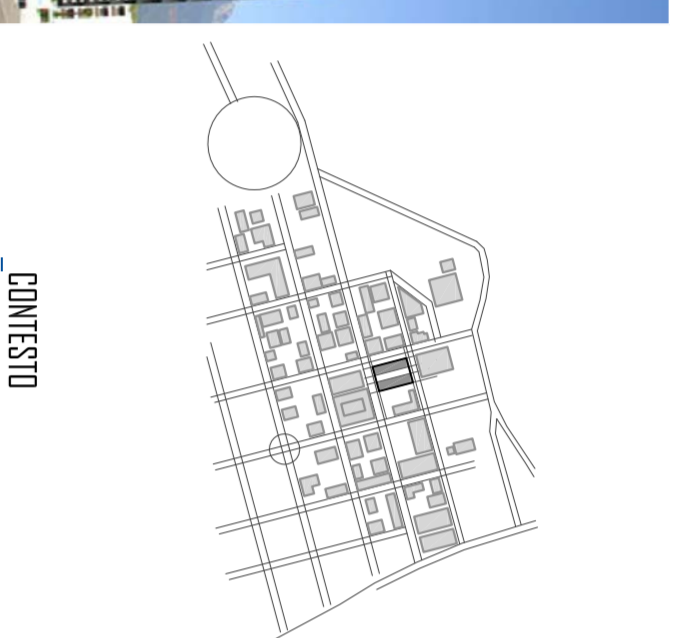
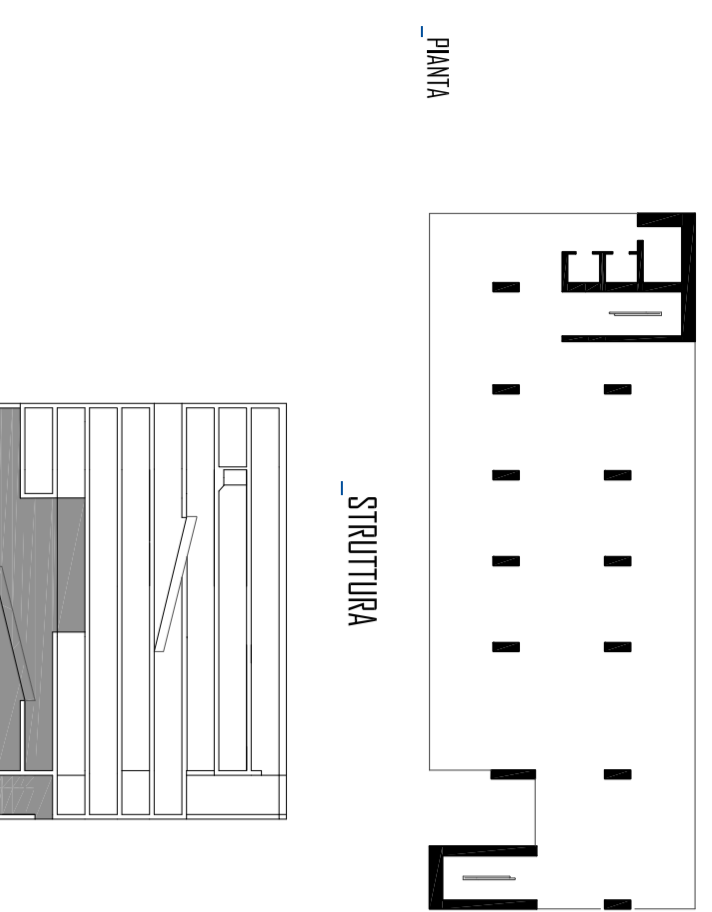
Relatore: prof. Maria Valente  
Correlatore: prof. Andrea Diani

ELEMENTI EMERGENTI

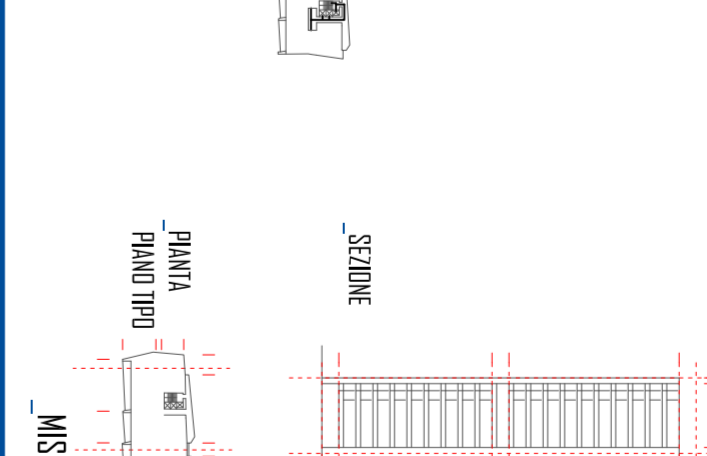
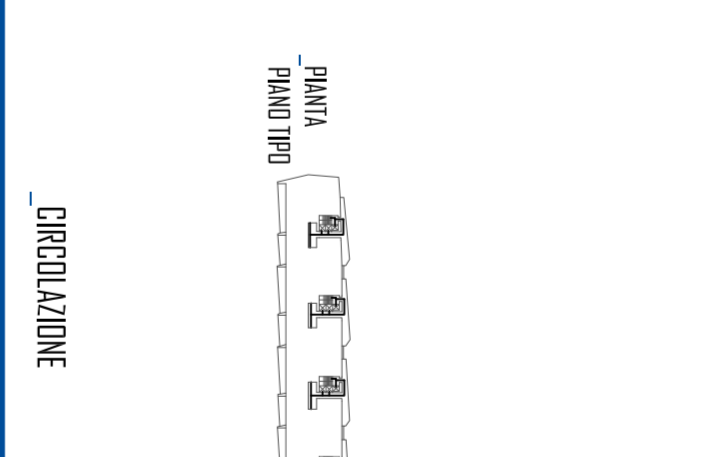
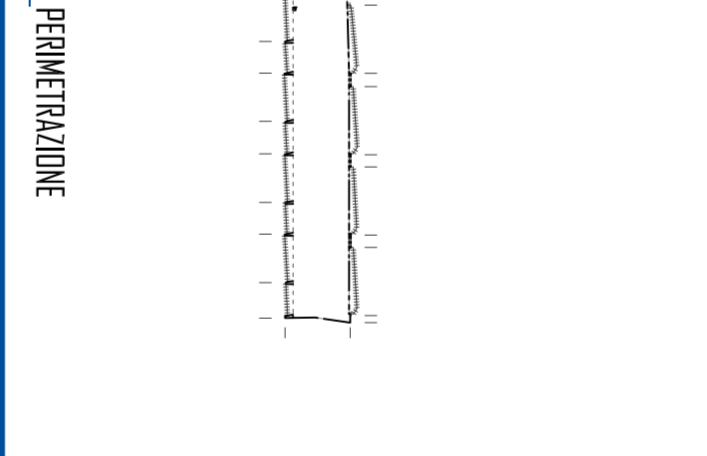
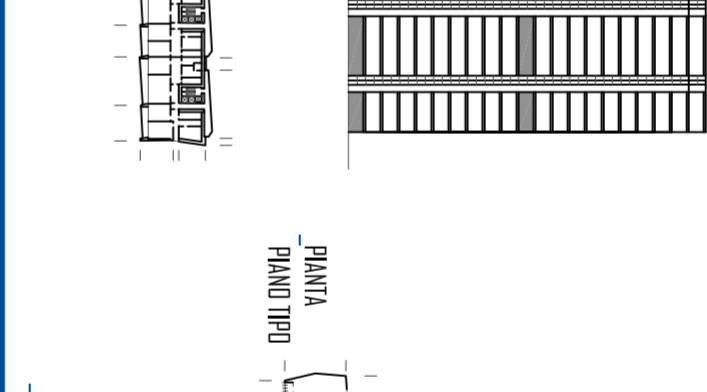
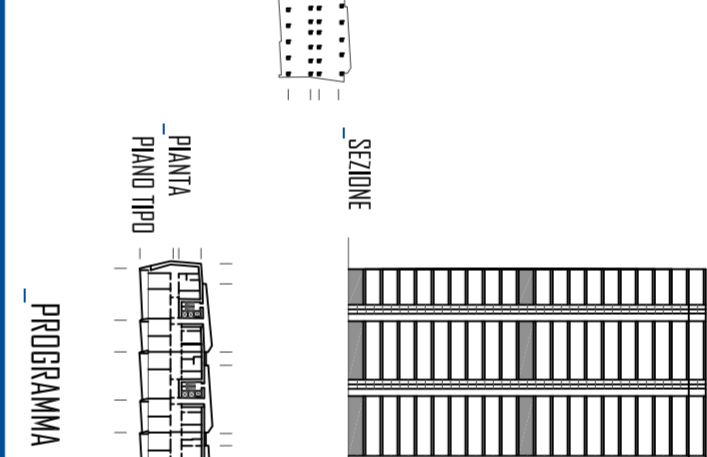
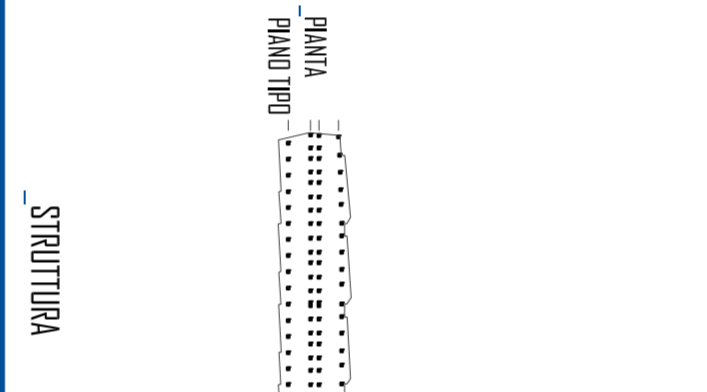
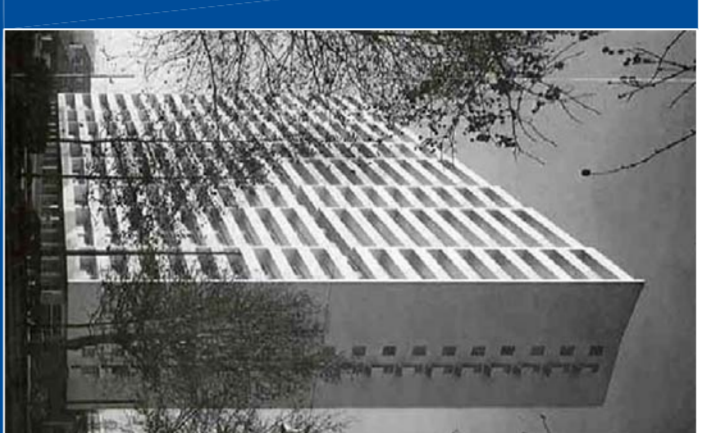
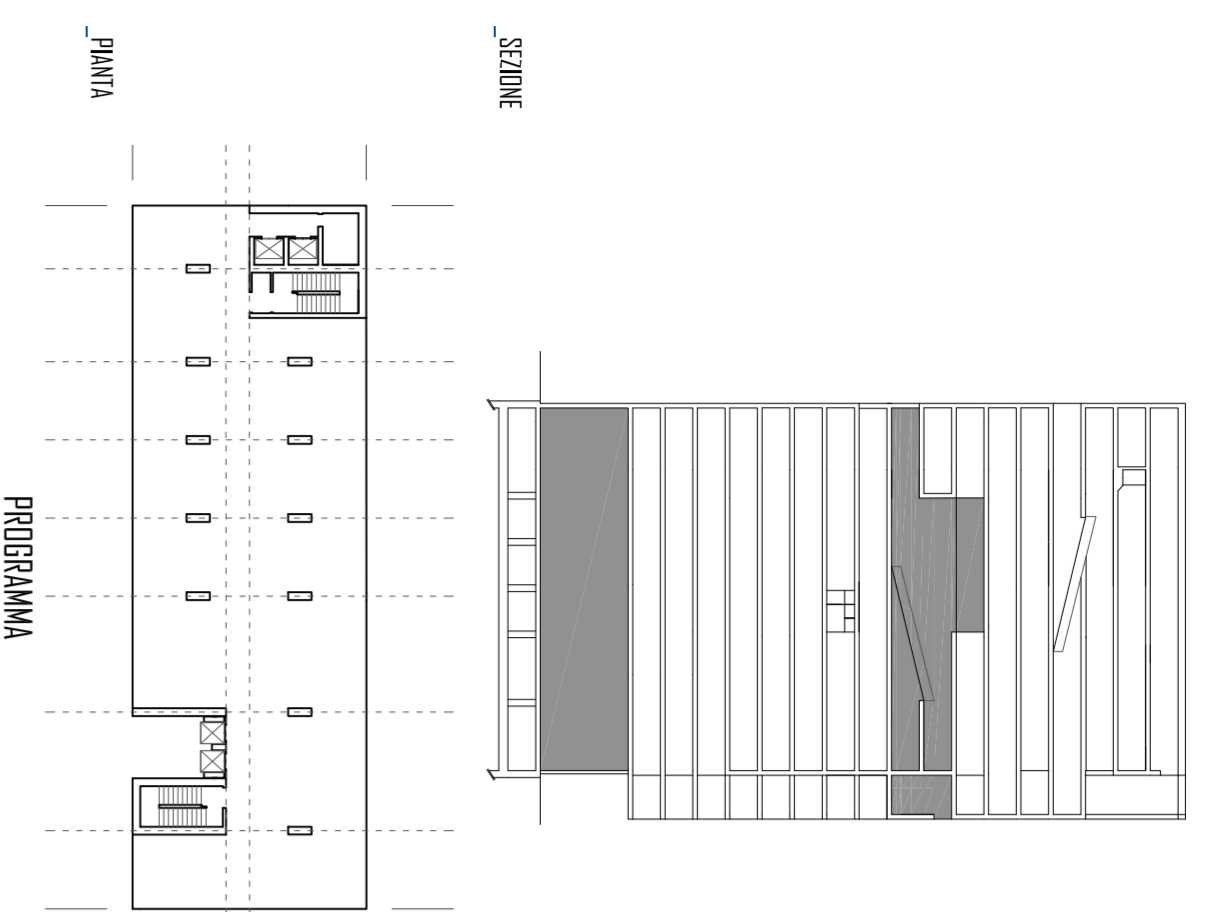
Planimetria generale di progetto, scala 1:2000  
Sezioni ambientali e schemi strategici

PROGETTO DELLE CONNESSIONI

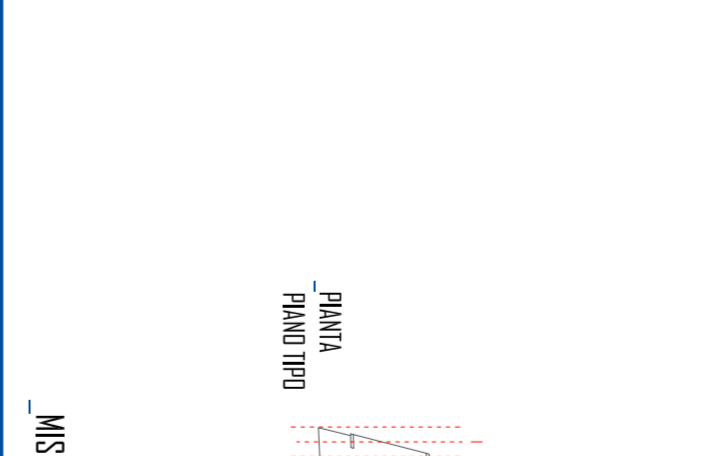
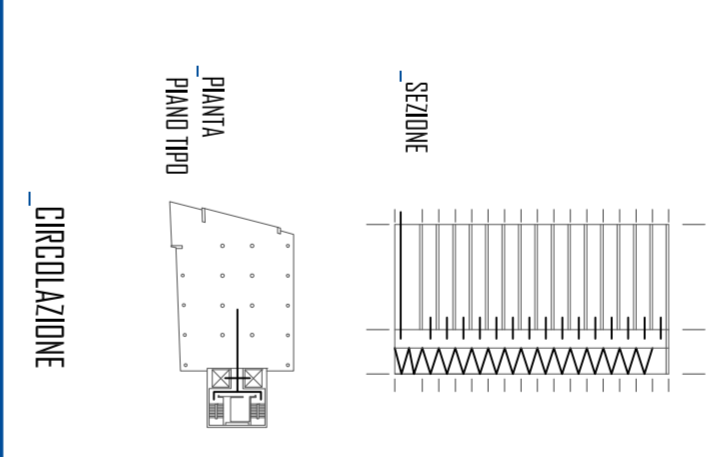
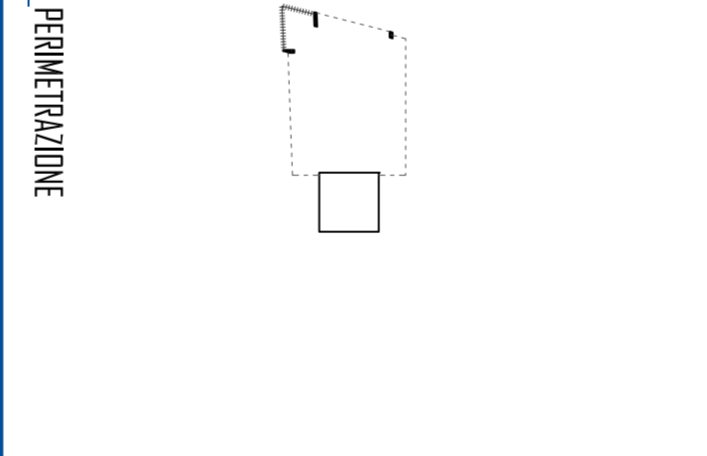
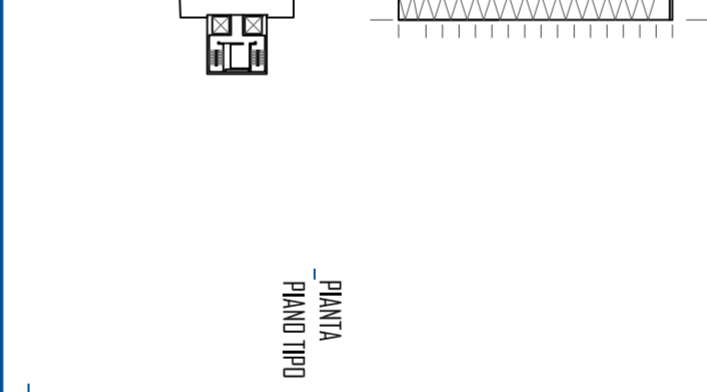
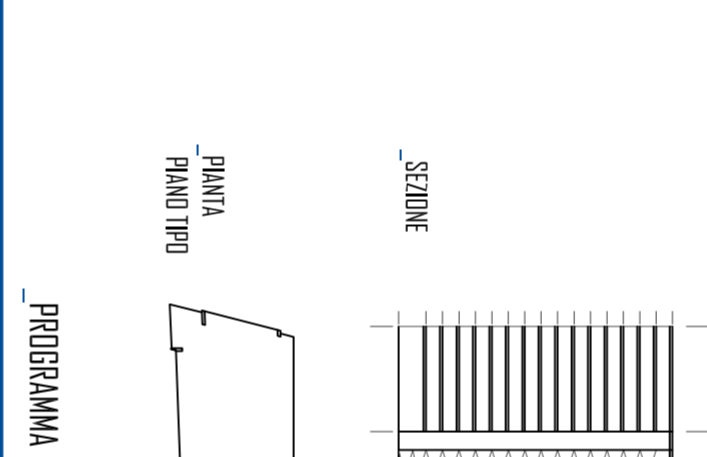
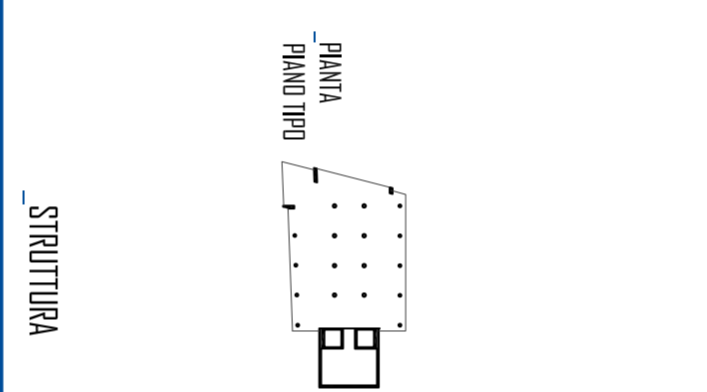
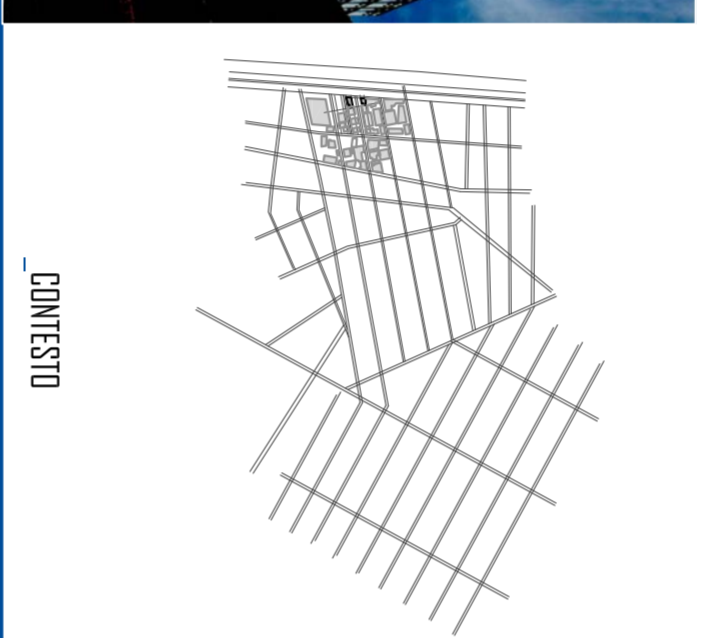
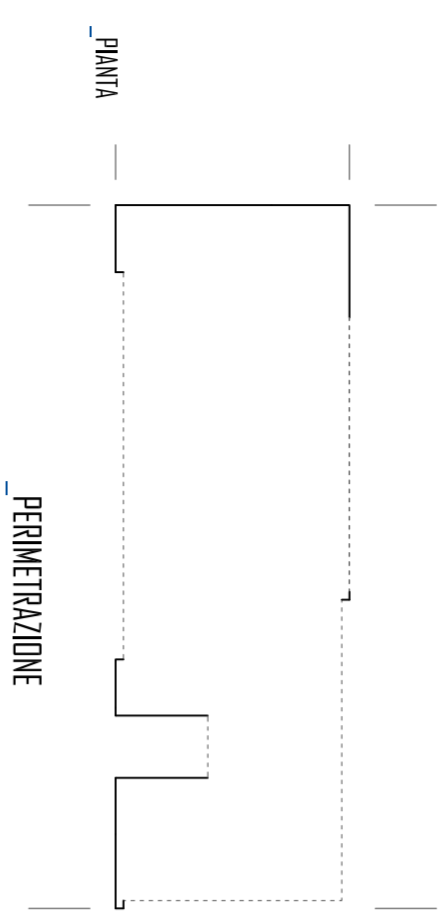




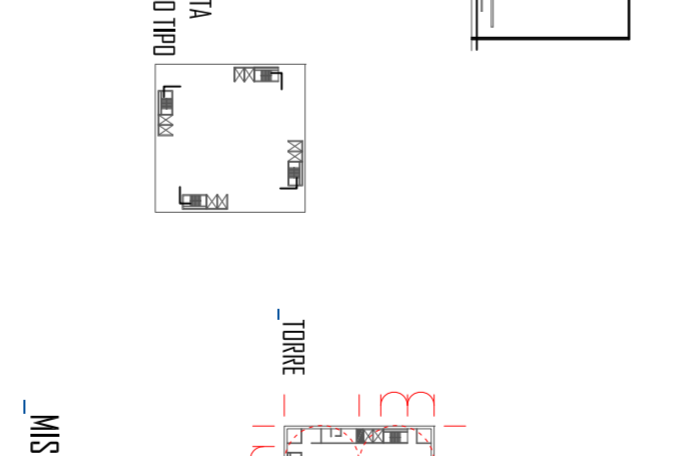
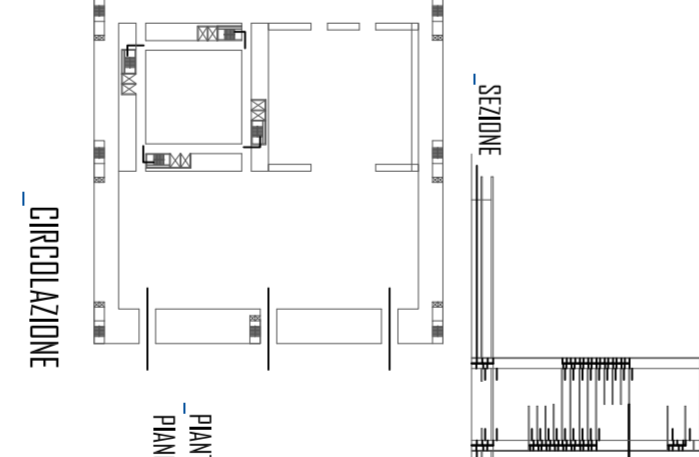
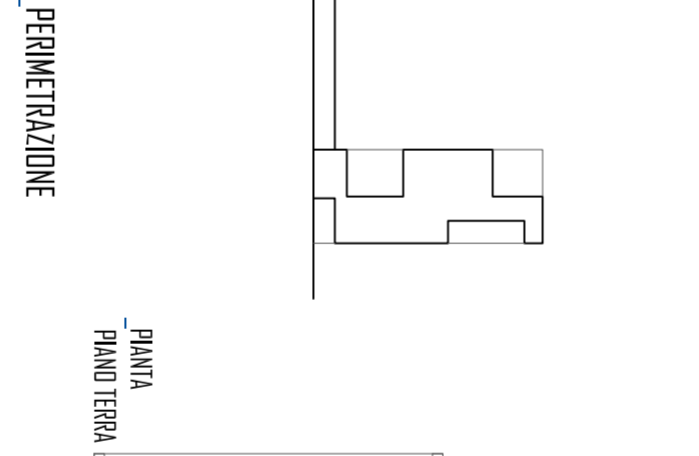
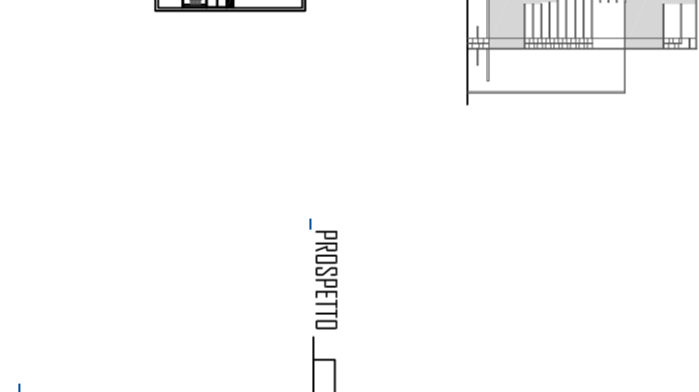
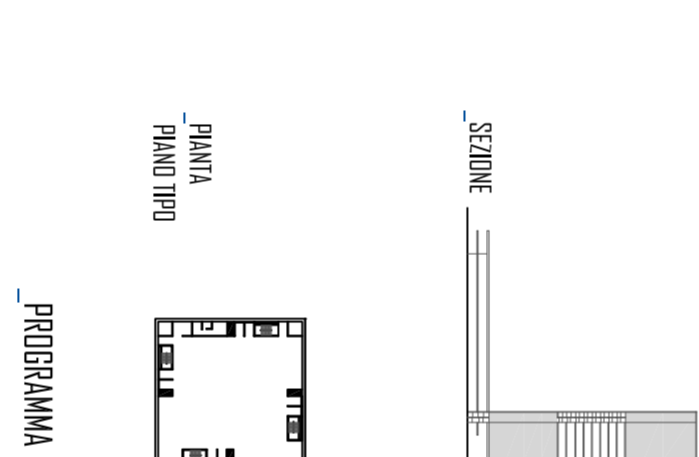
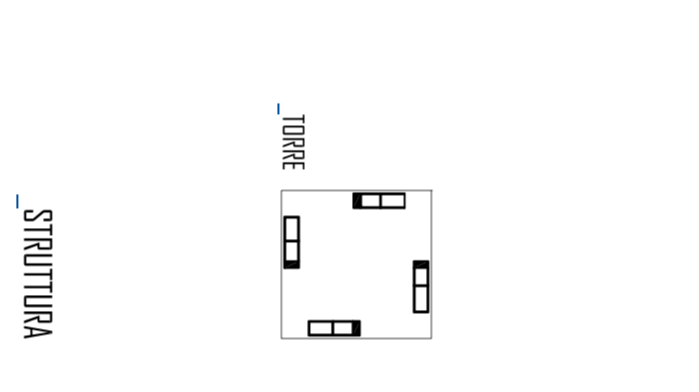
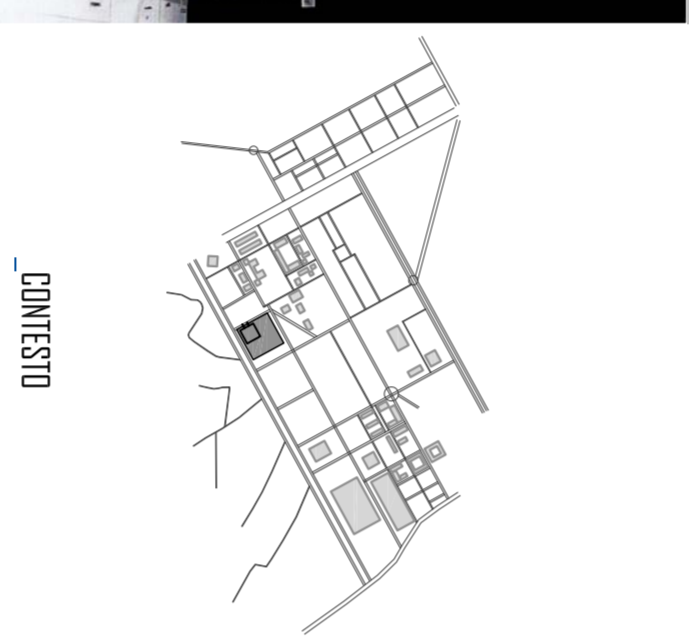
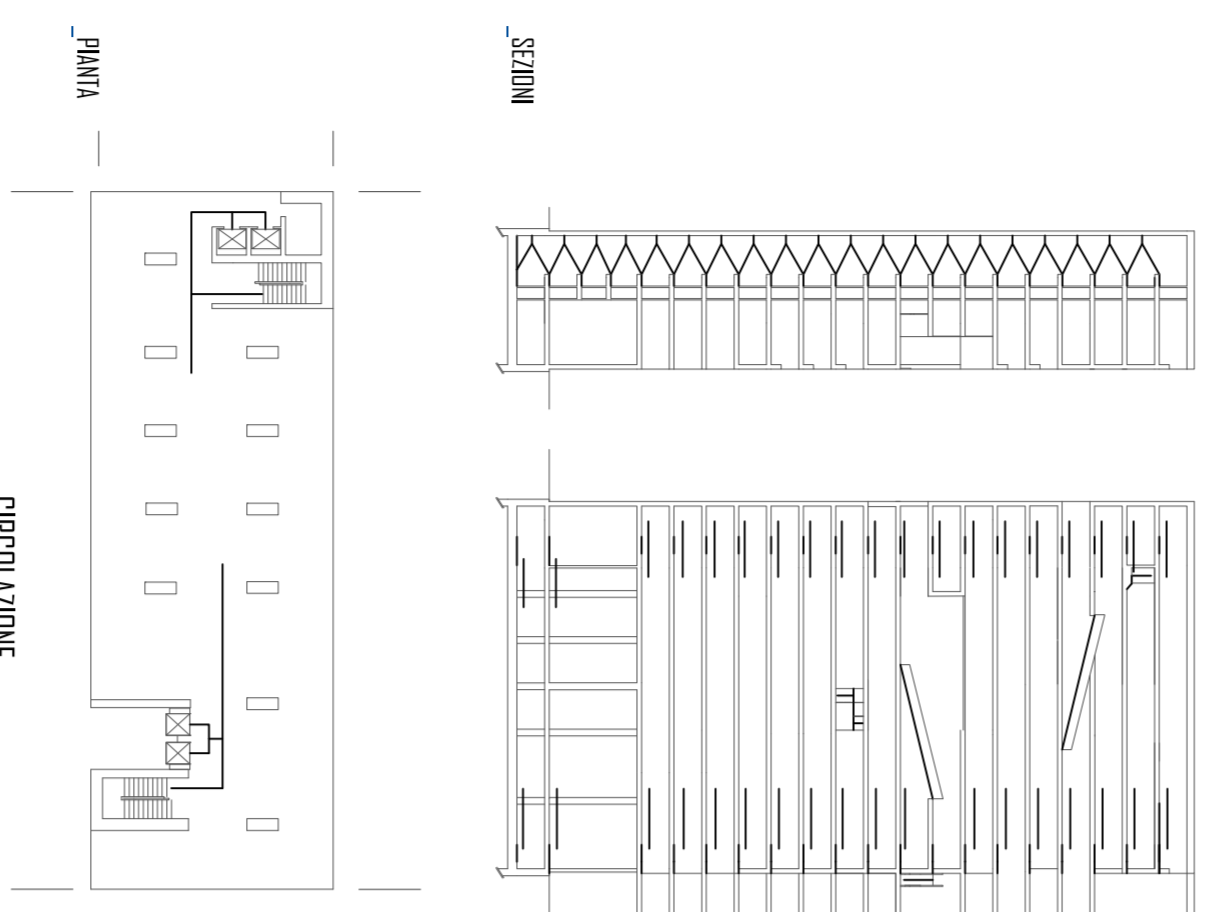
LA FERRIERA, LIVIO VACCHINI, Lugano, Svizzera



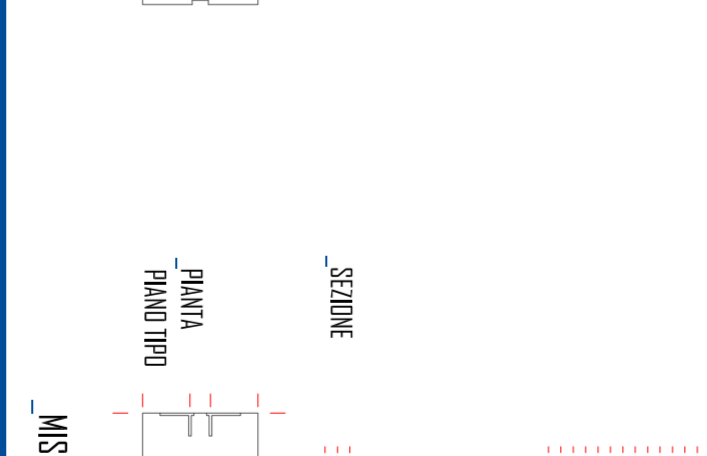
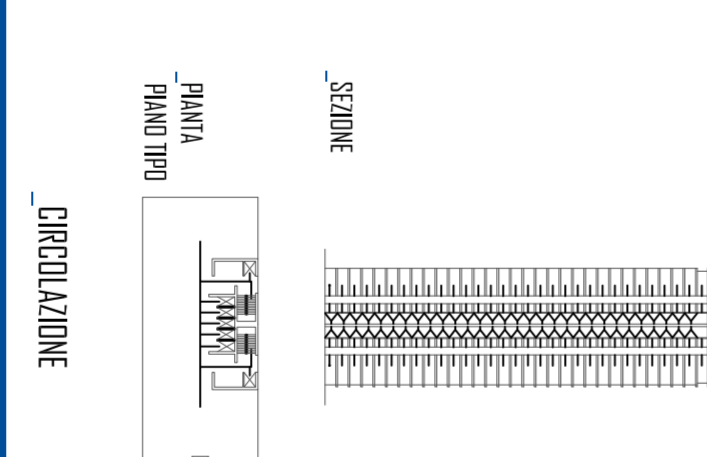
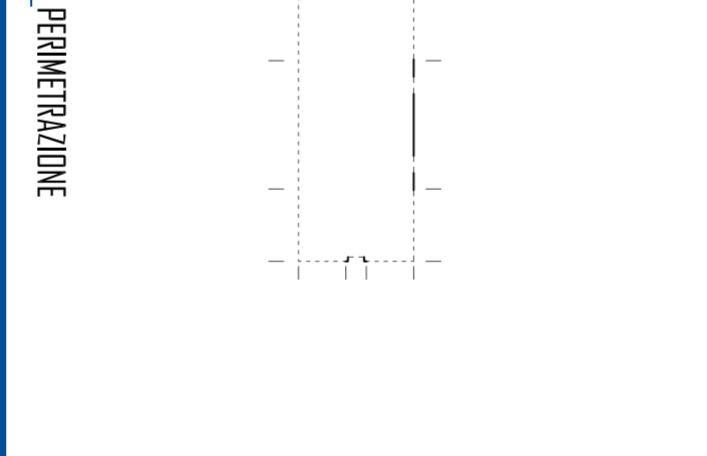
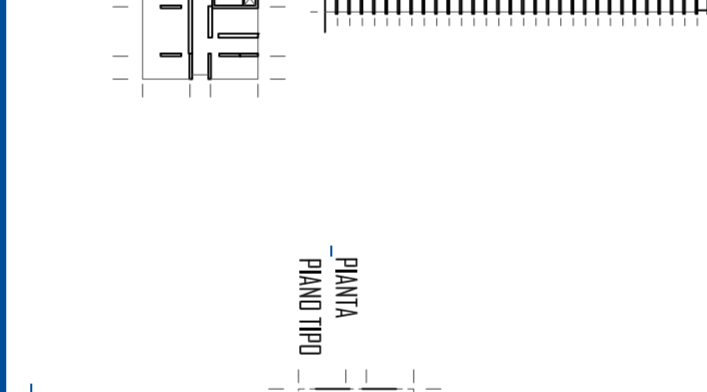
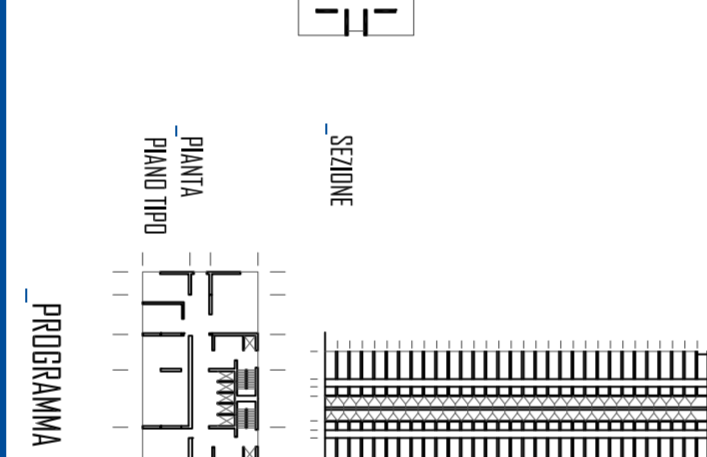
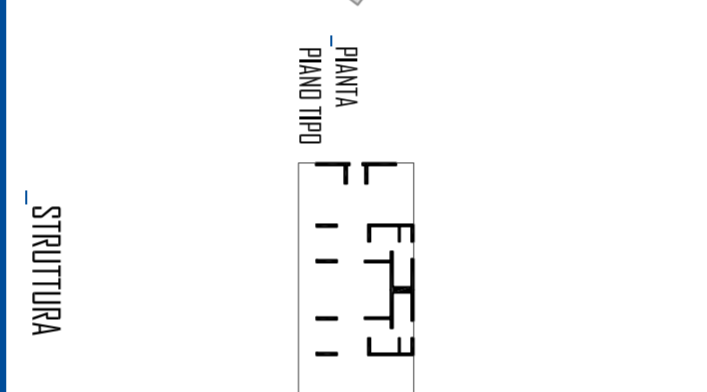
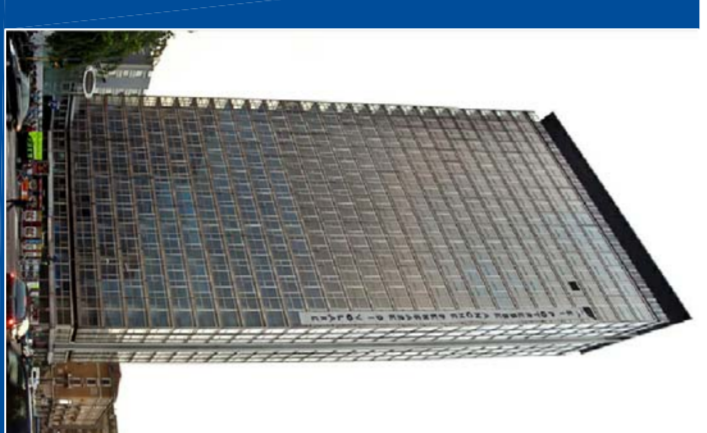
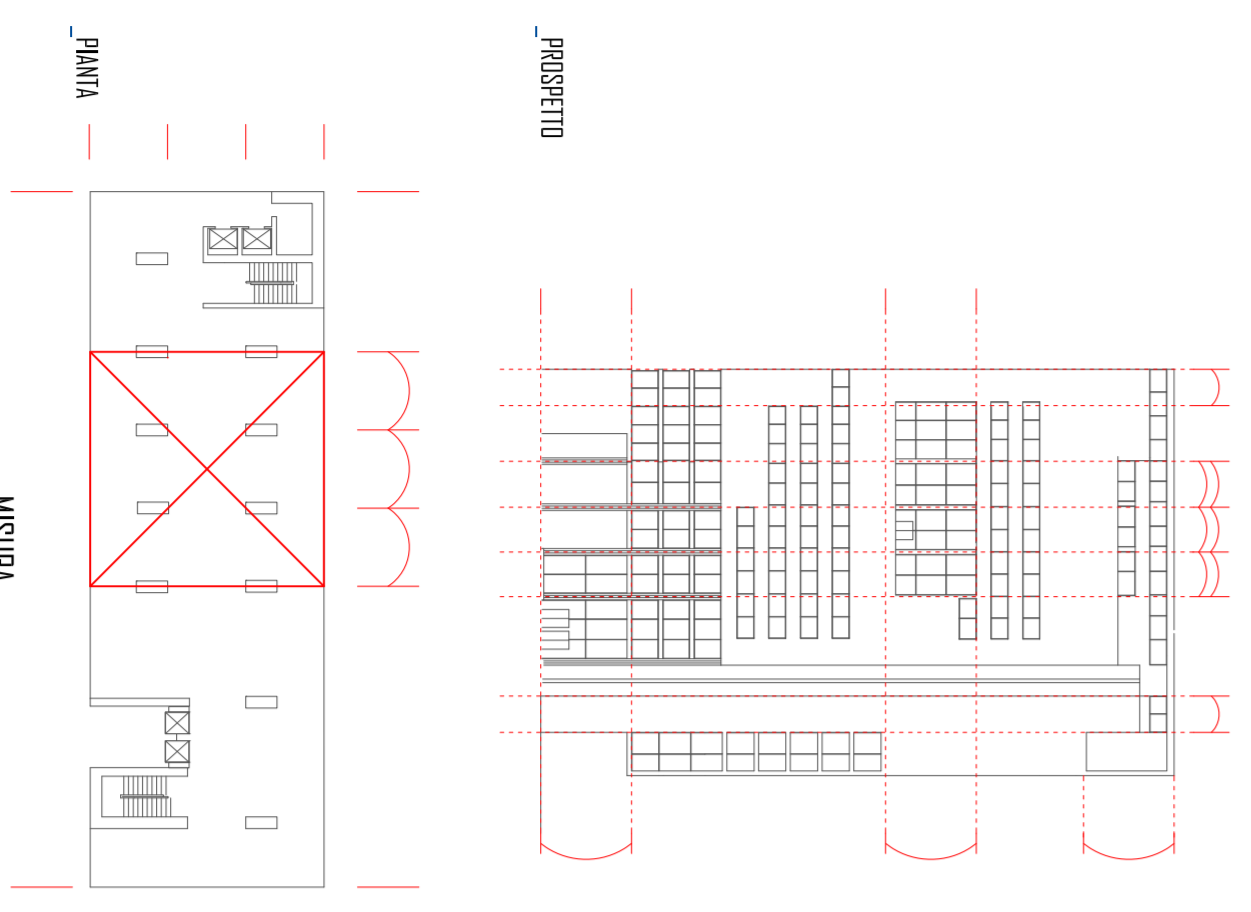
PALAZZO INA, PIERO BOTTINI, Milano, Italia



PERRY STREET TOWERS, RICHARD MEIER, New York, U.S.A.

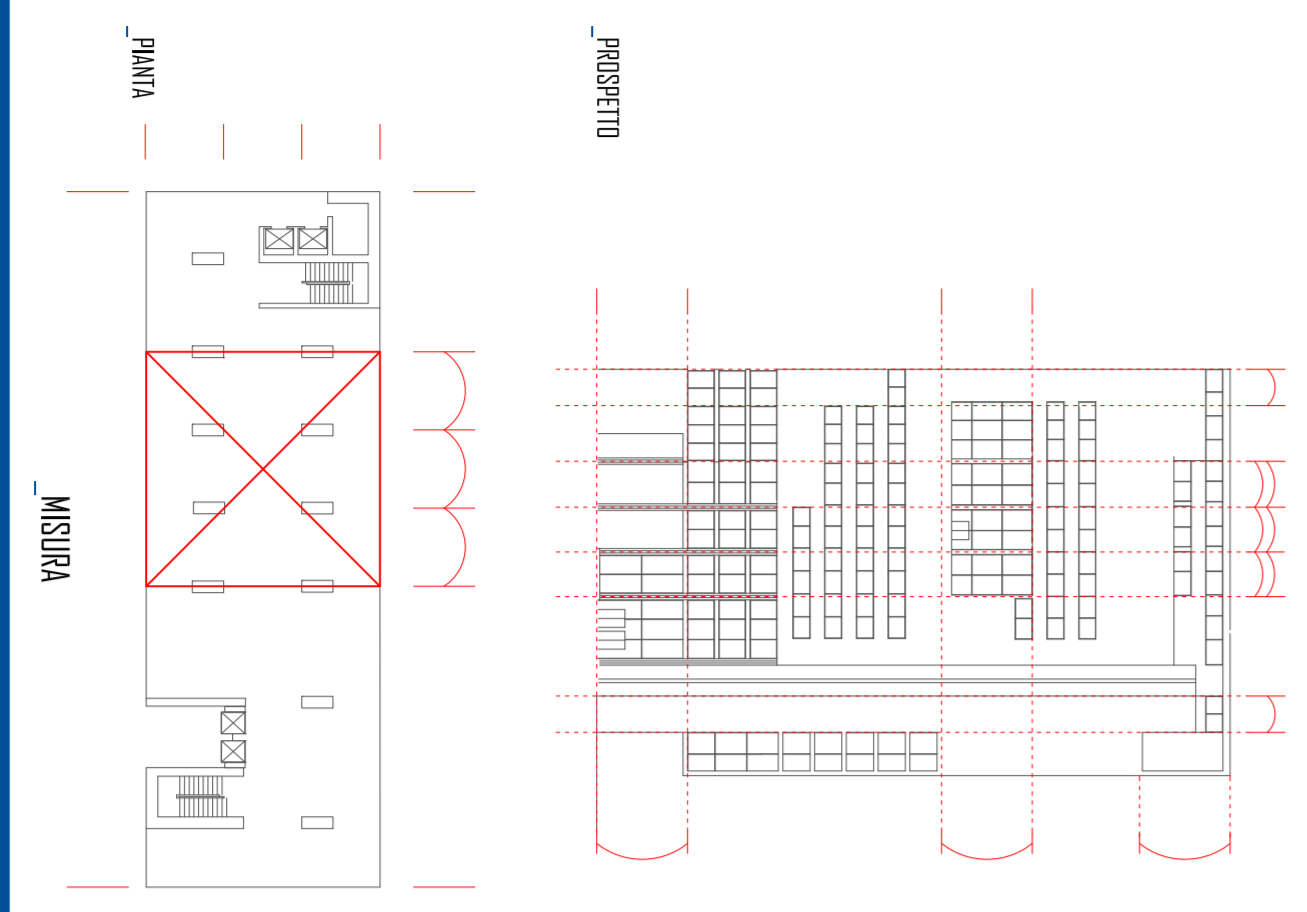


TORRE DE LA MUSICA, ANTON GARCIA ABRIL, Valencia, Spagna

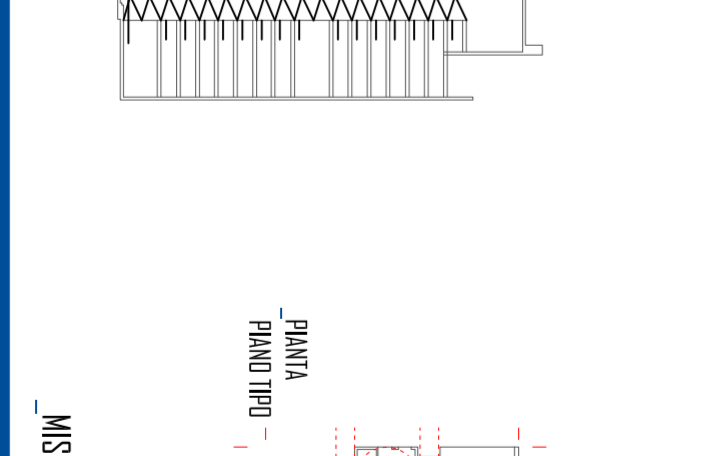
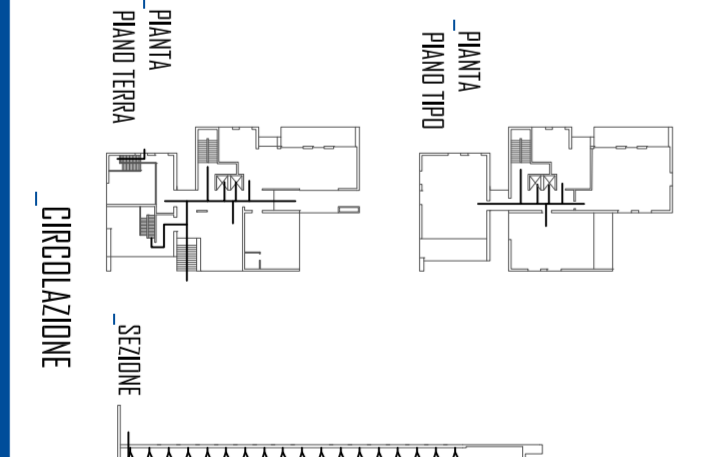
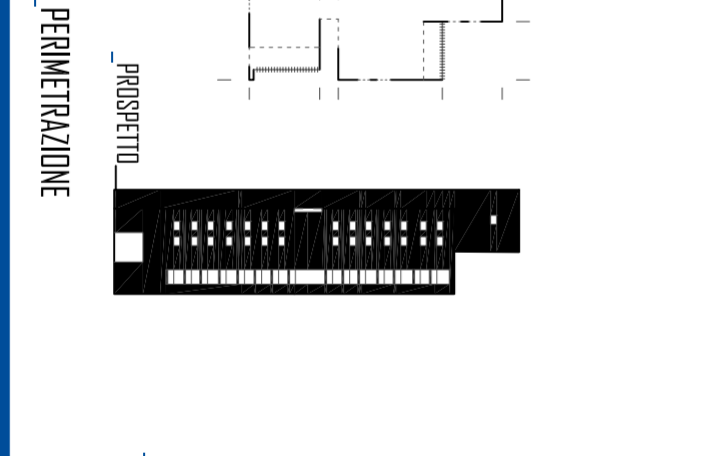
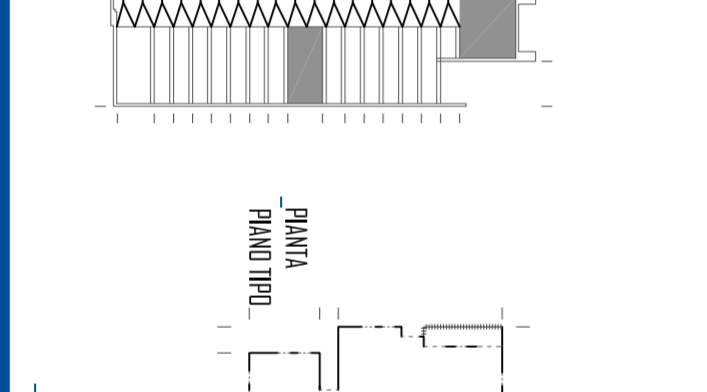
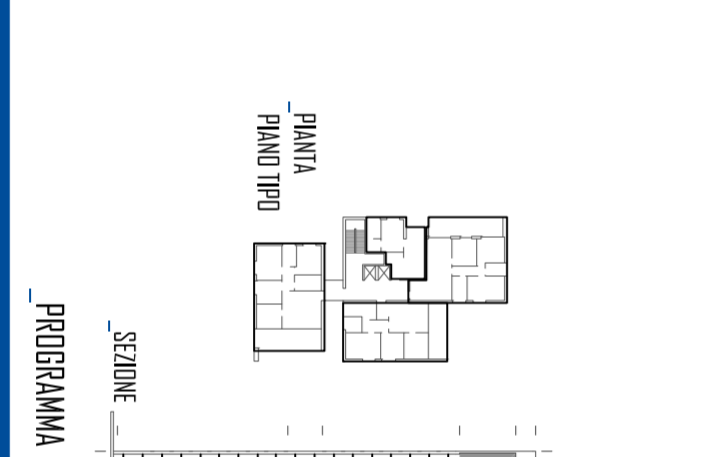
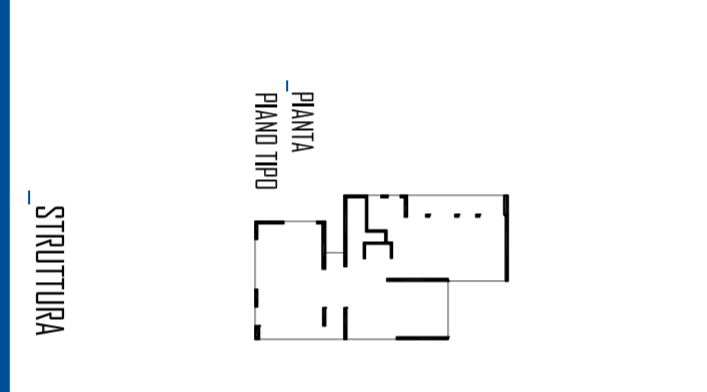
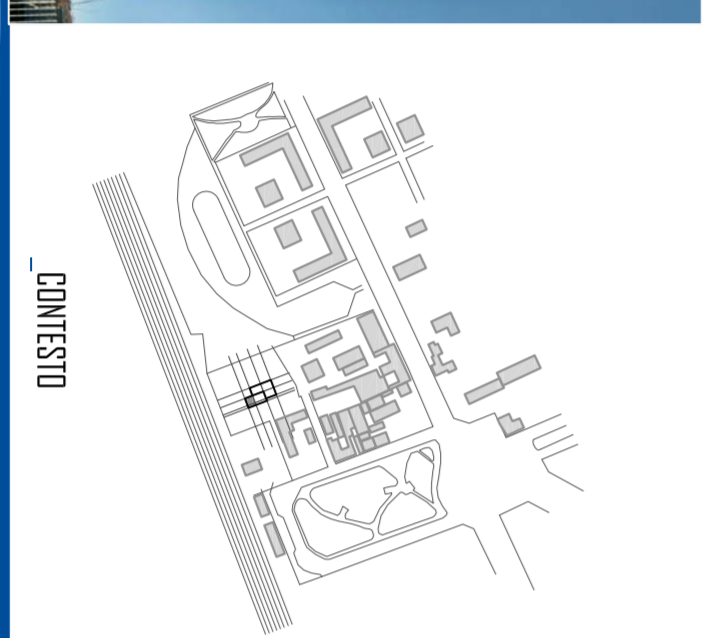


TORRE GALFA, MELCHIORE BEGA, Milano, Italia

EDIFICIO AUTO

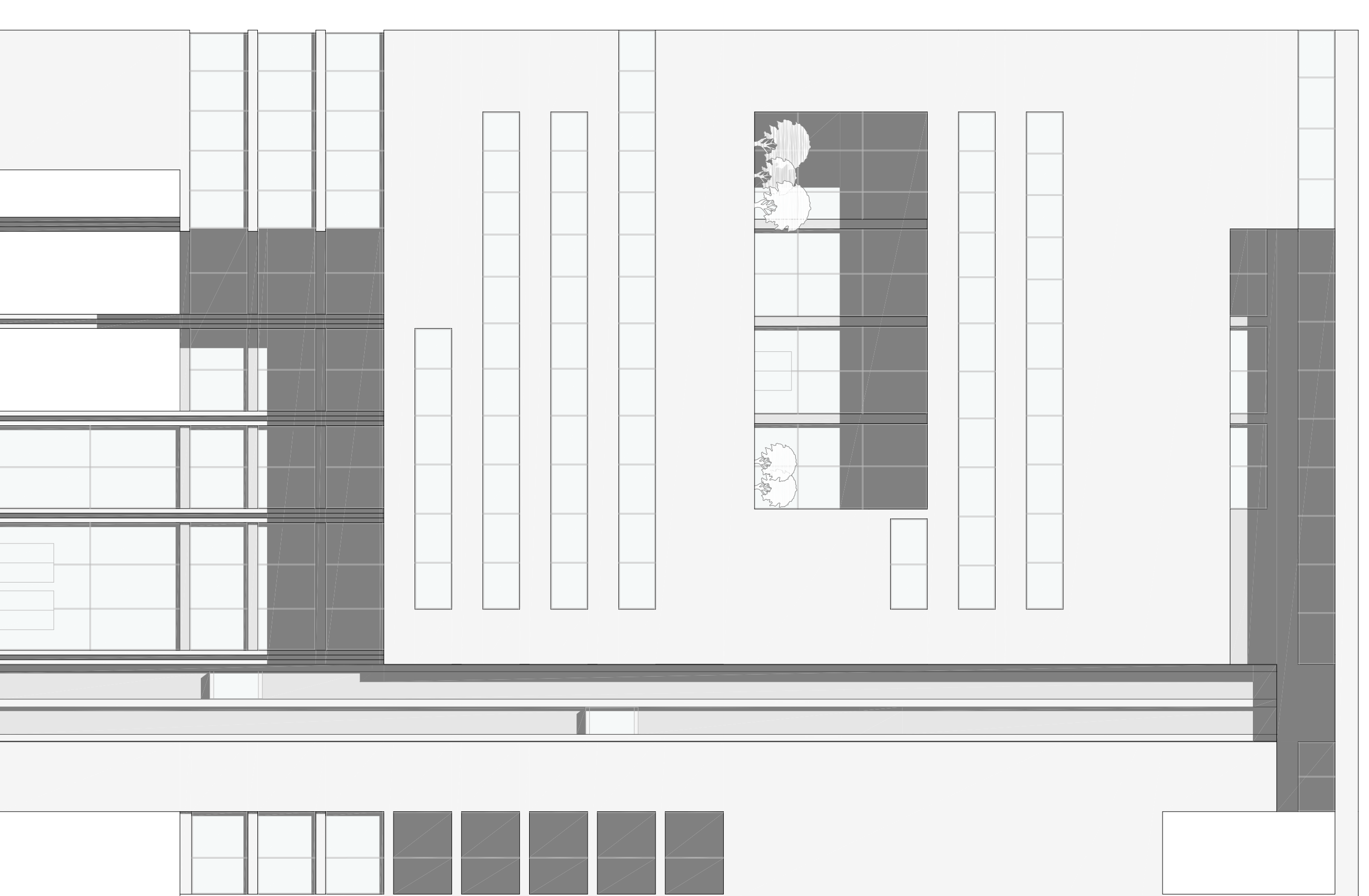
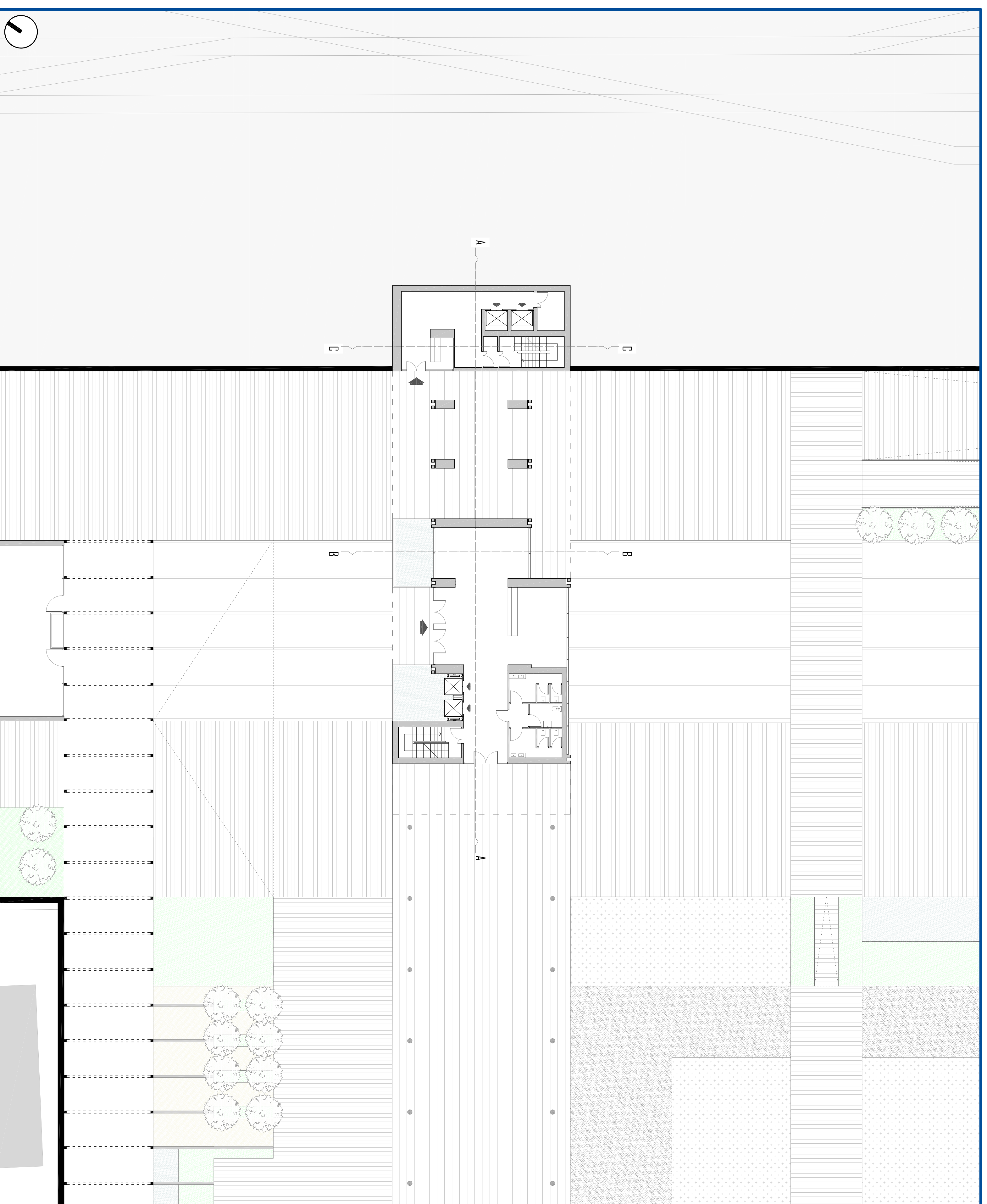
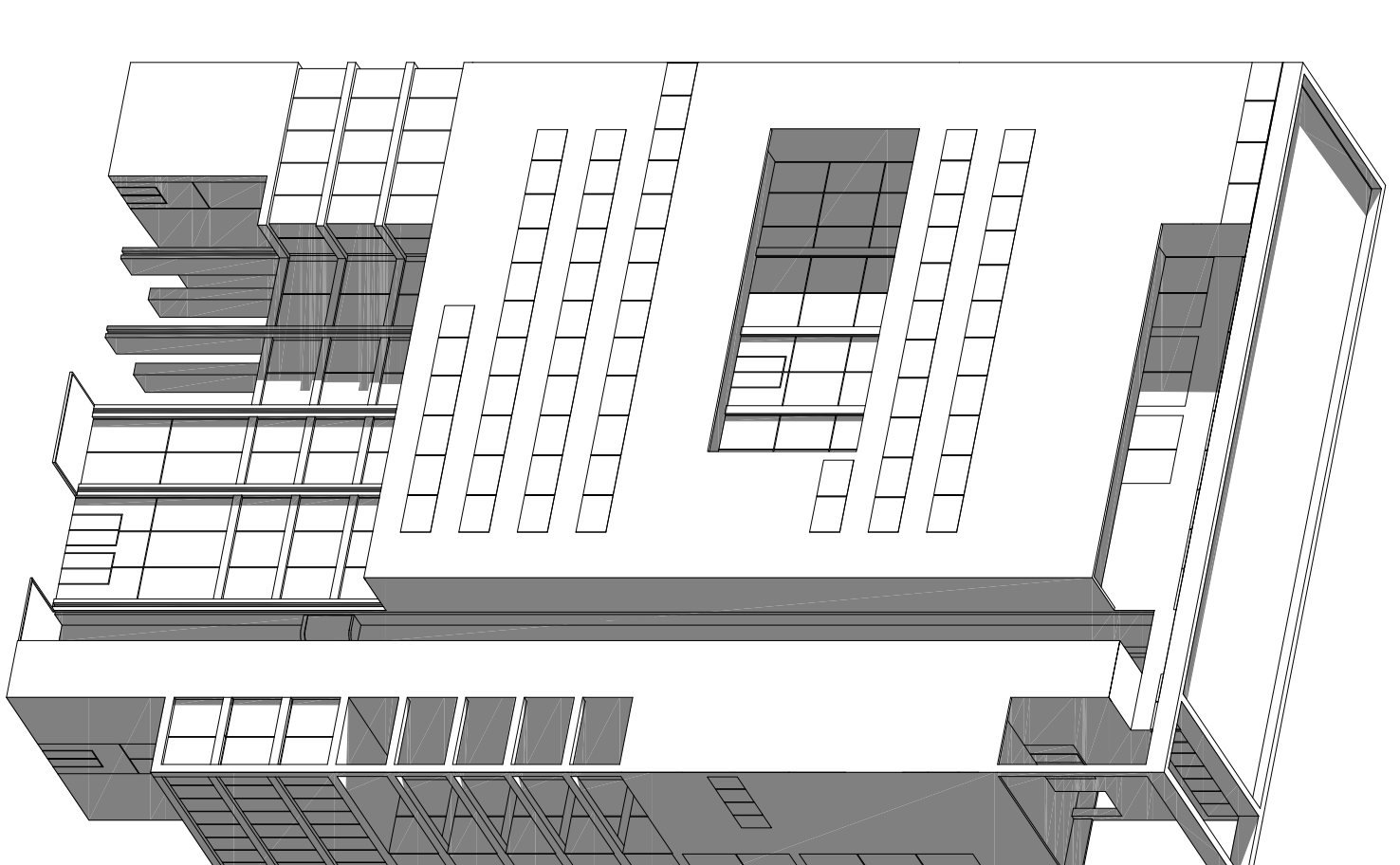
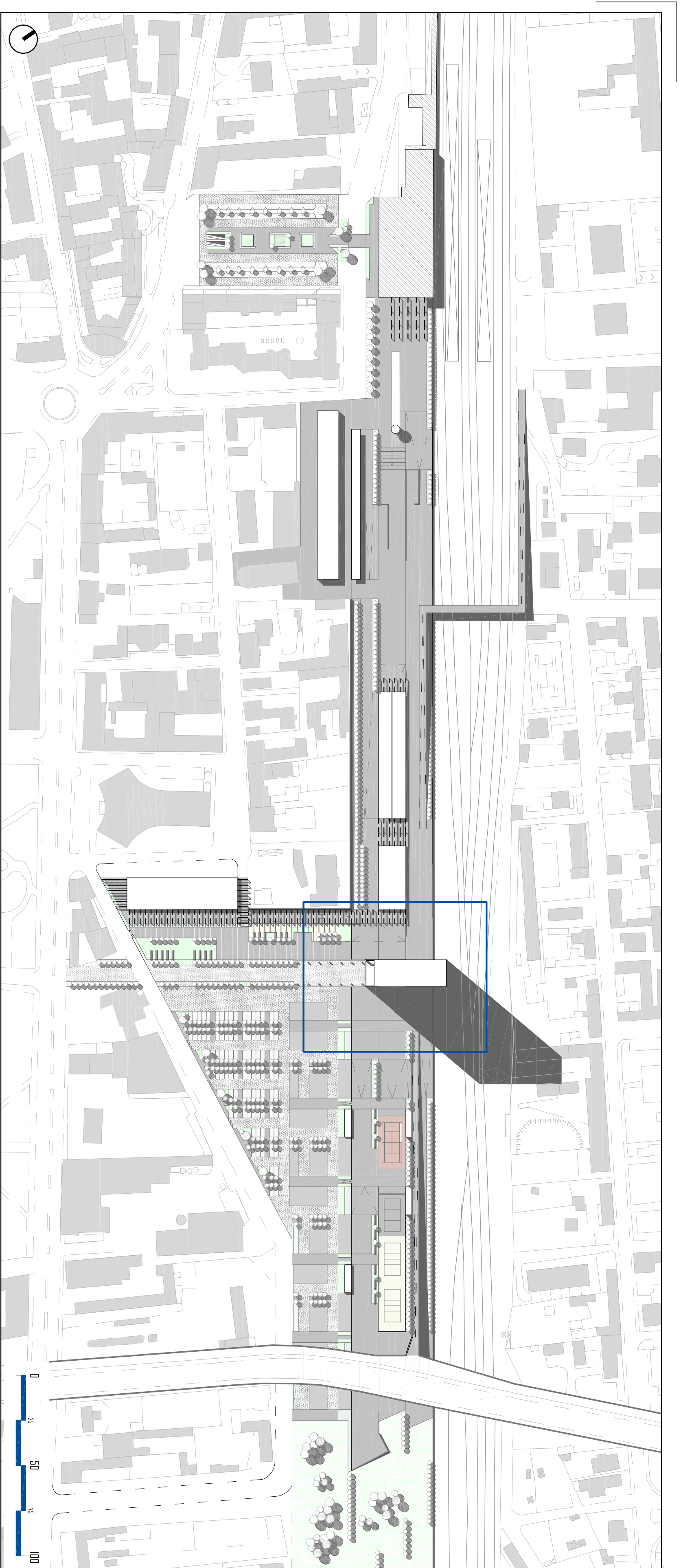


CASI STUDIO



TORRE IN PIAZZA TRANA, QUATTROASSOCIATI, Milano, Italia





PIANO TERRA

Ingresso

PROSPETTO NORD



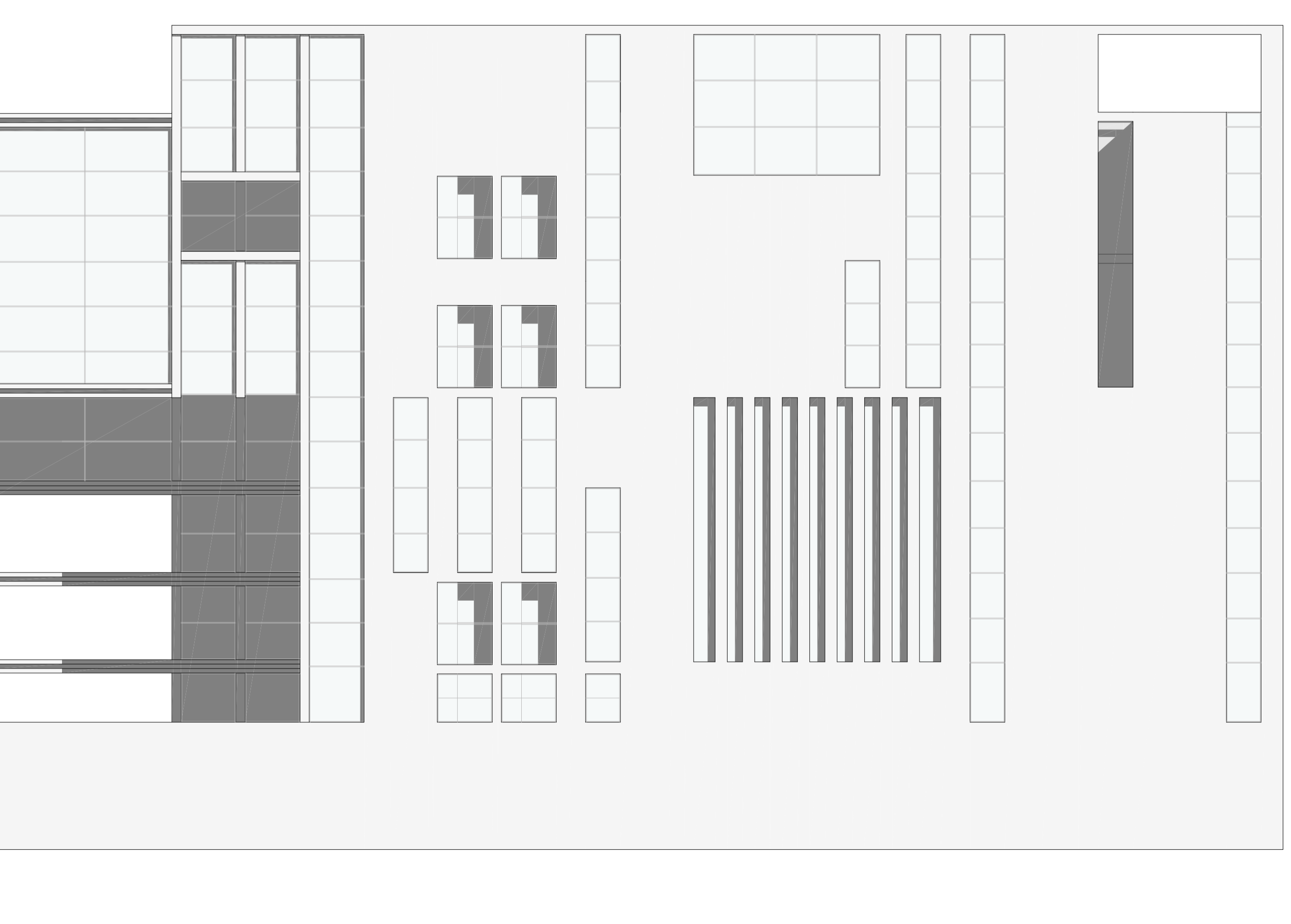
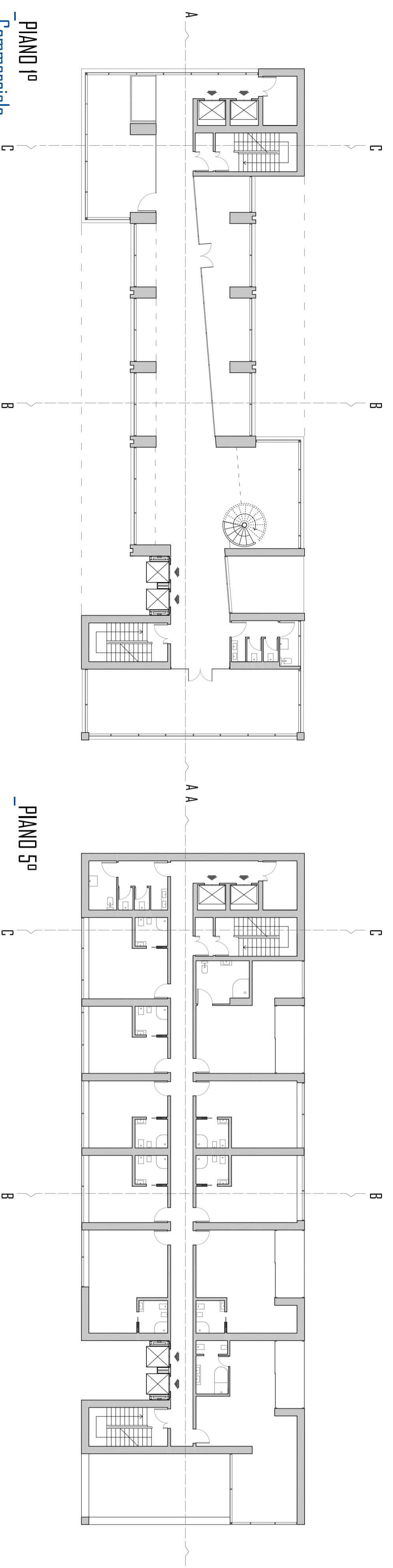
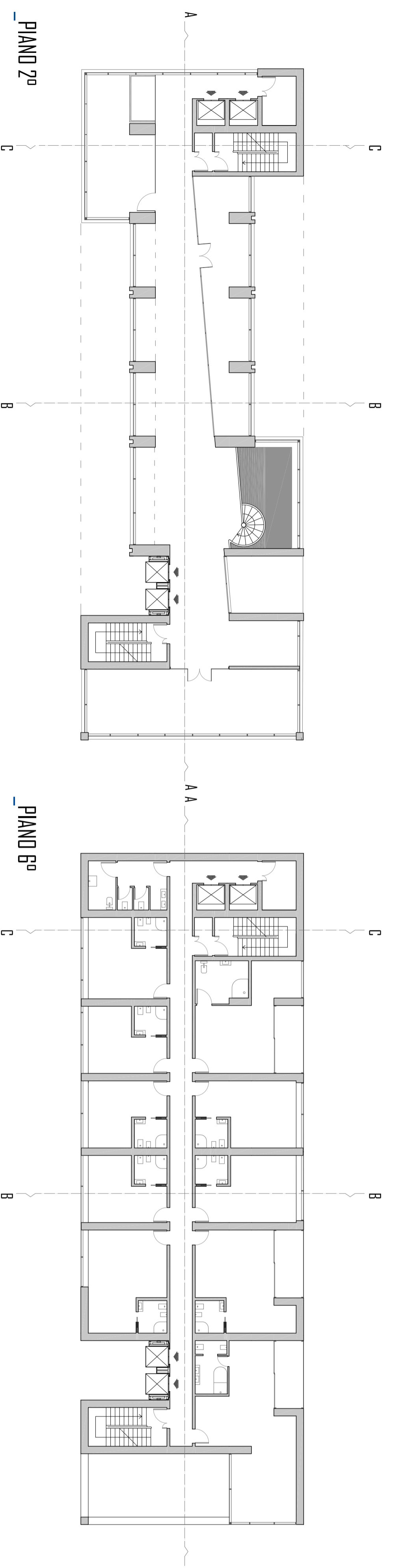
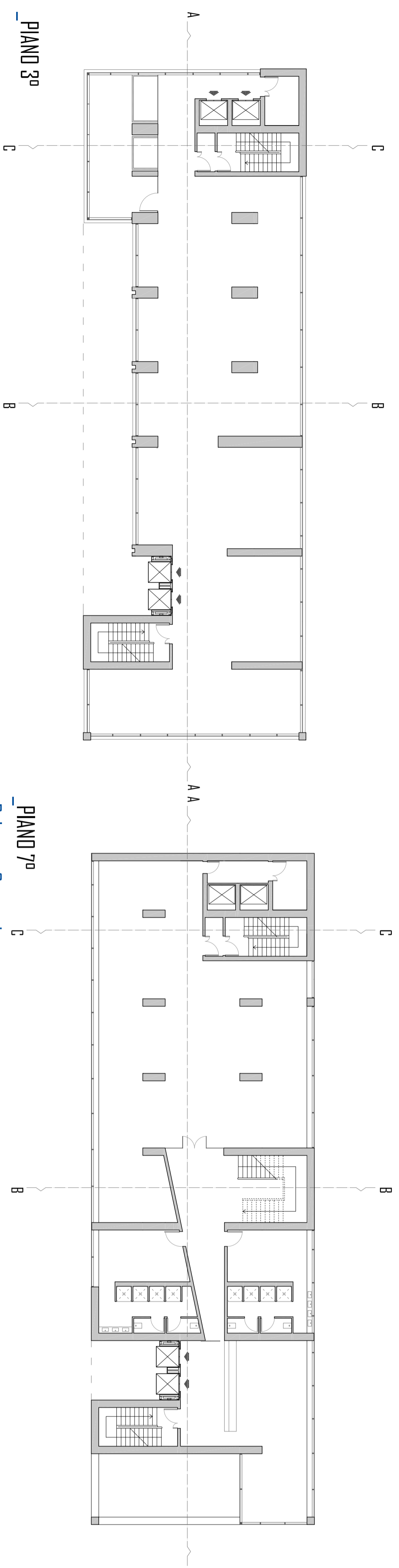
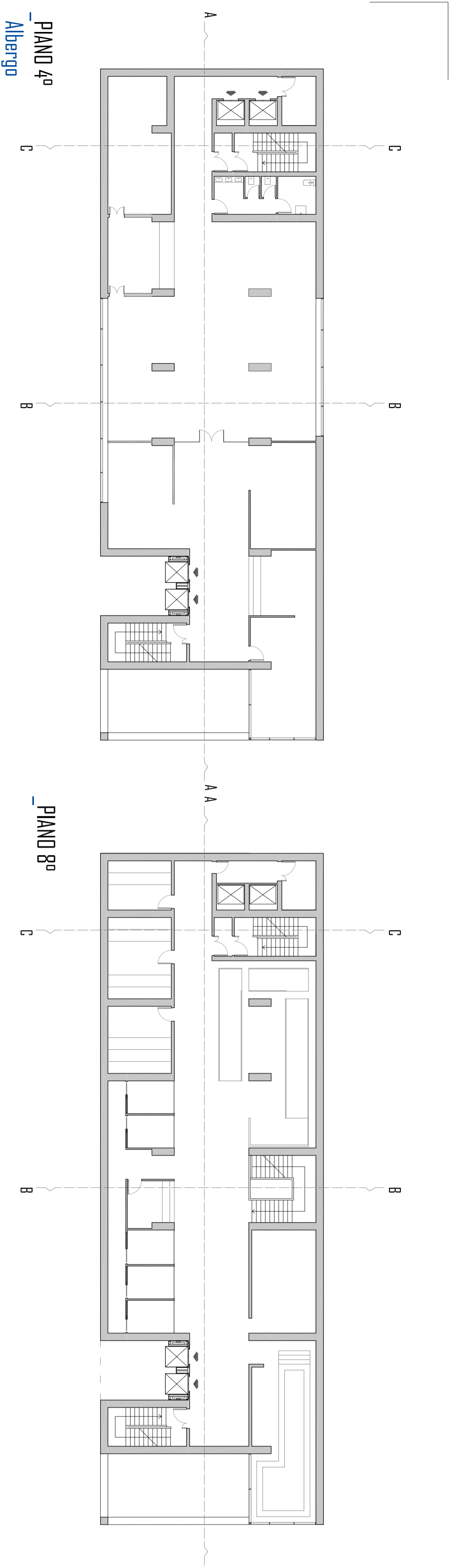
Politecnico di Milano  
Scuola di Architettura e Società

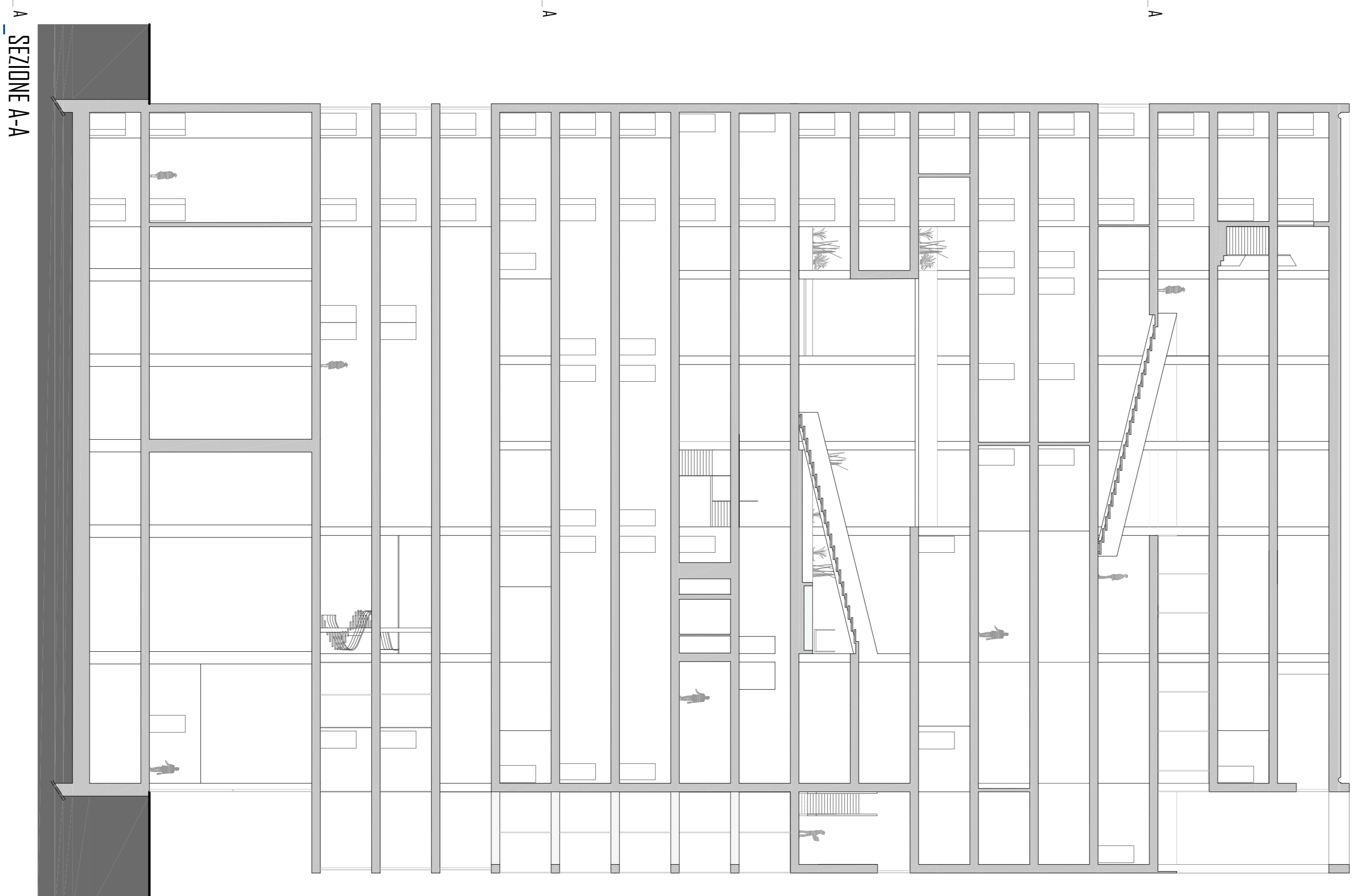
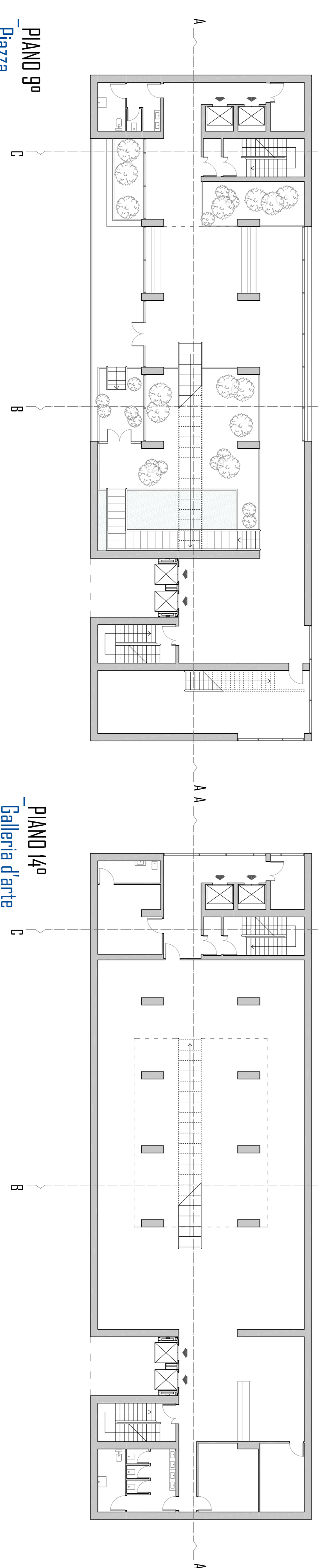
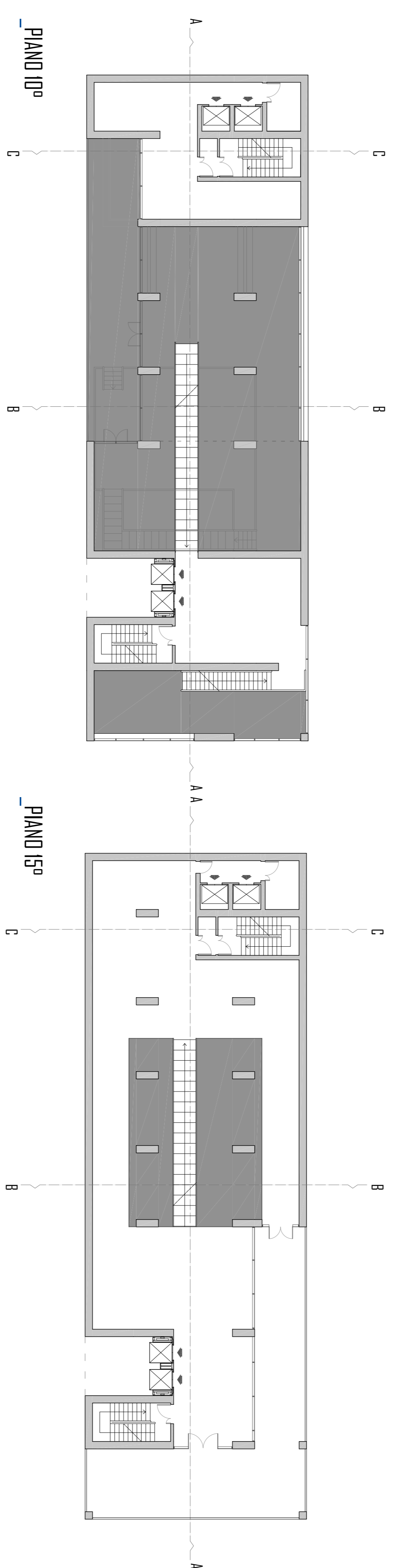
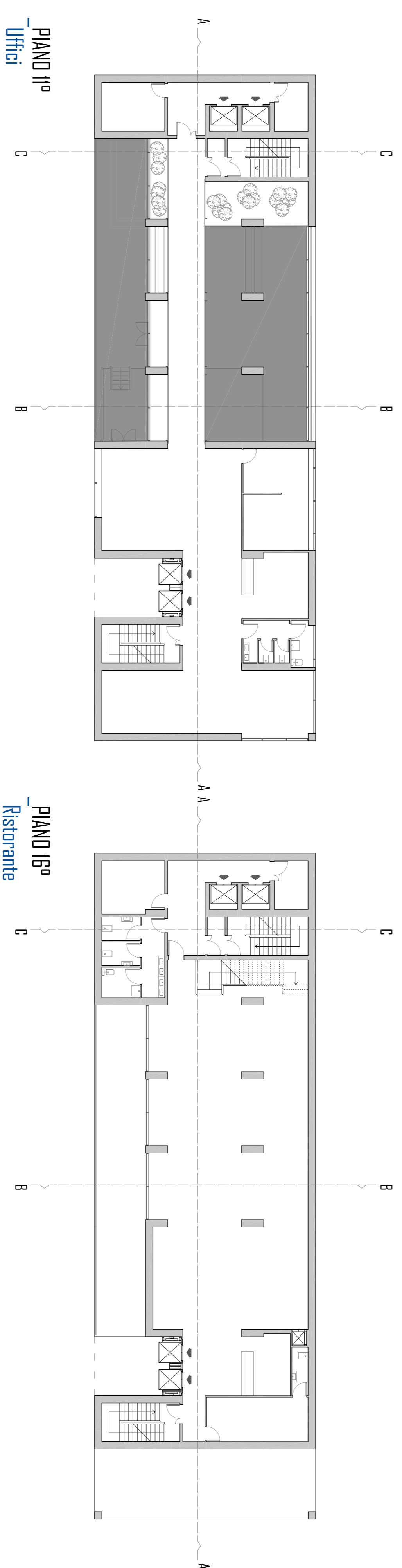
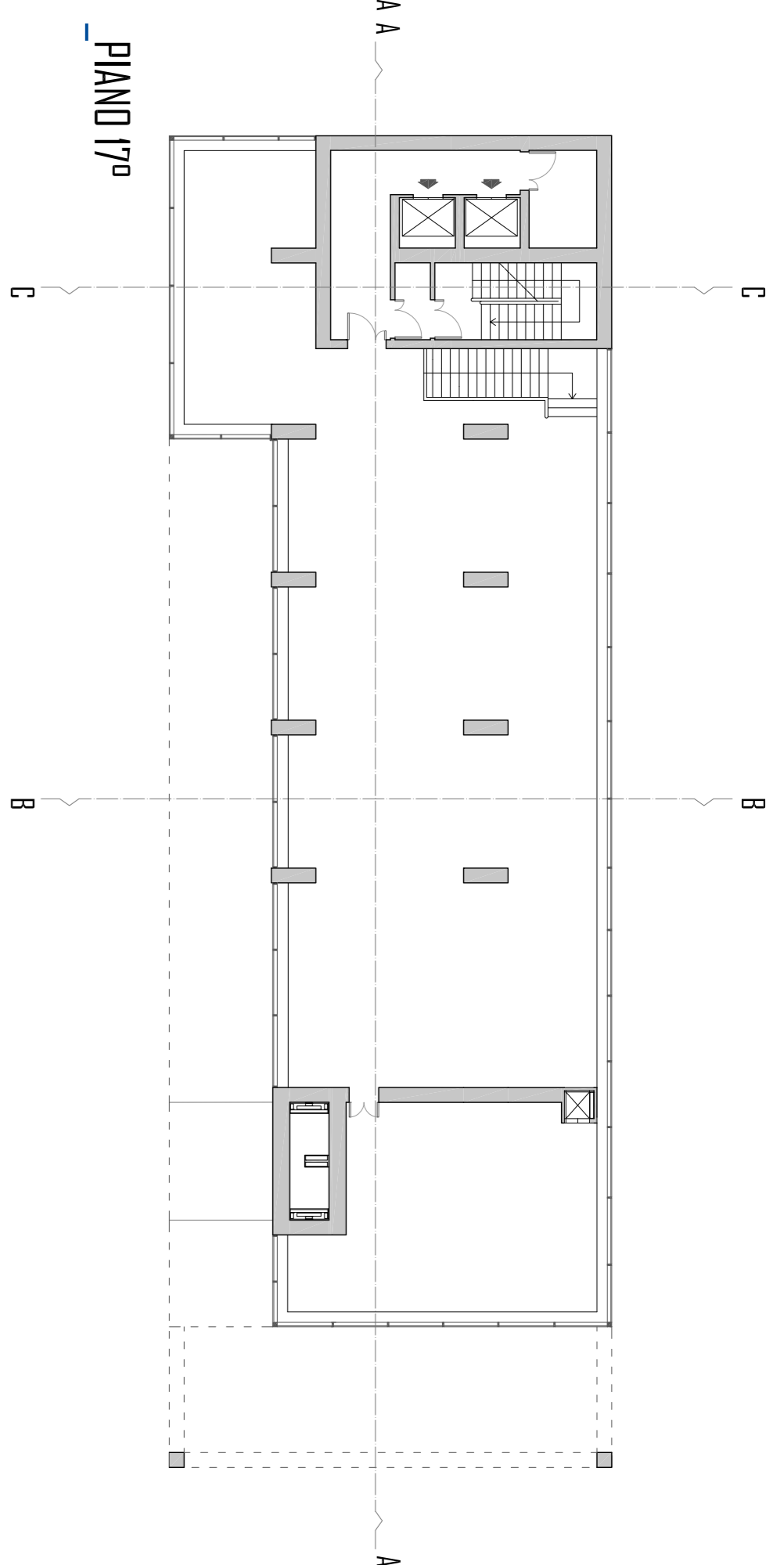
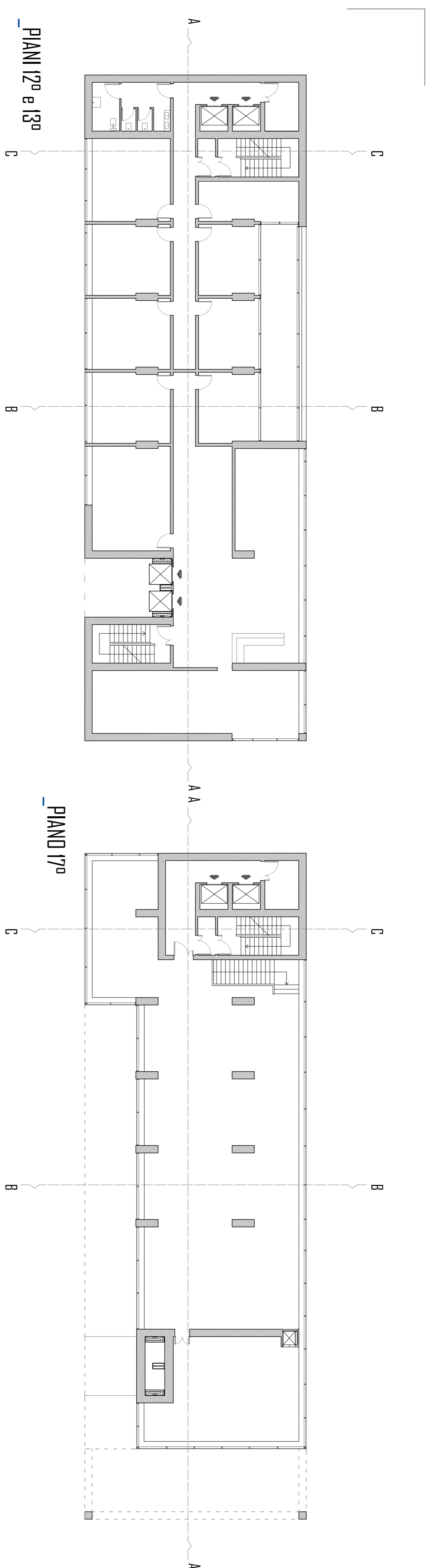
Corso di laurea Magistrale in Architettura a. a. 2011/12  
Progettazione Architettonica

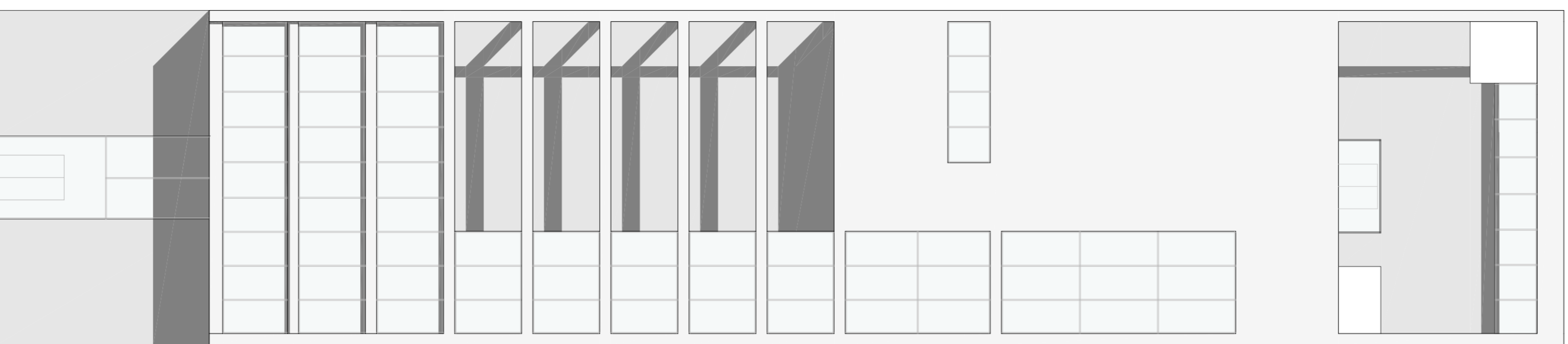
Una nuova sequenza urbana: progetto di spazi pubblici a Ballarate  
Tesi di laurea di David Costa, matricola 7655888

Relatore: prof. Ilaria Valente  
Correlatore: prof. Andrea Odani

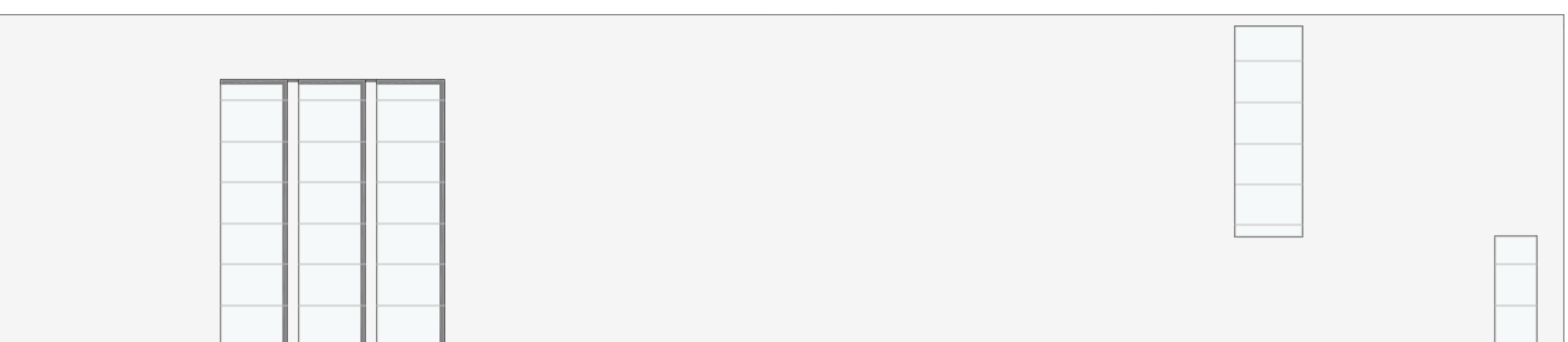
Edificio alto scala 1:200



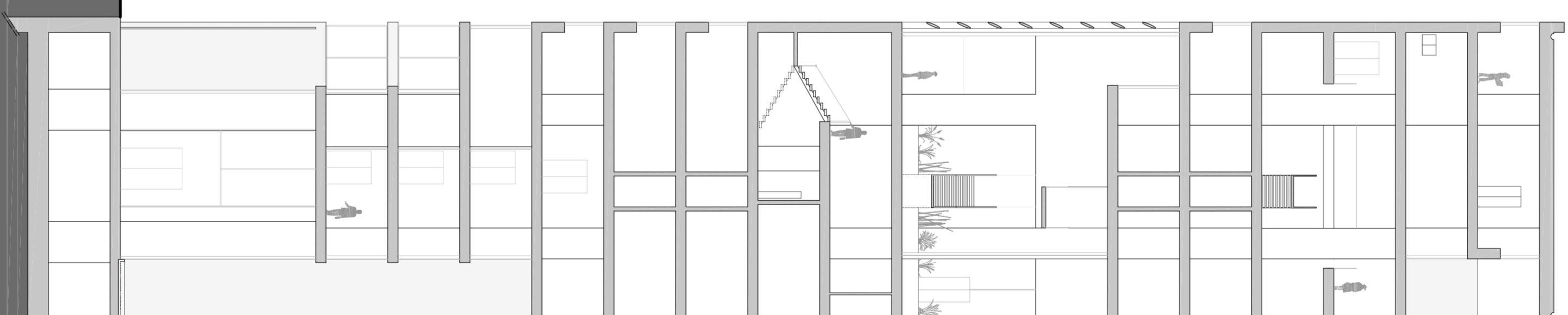




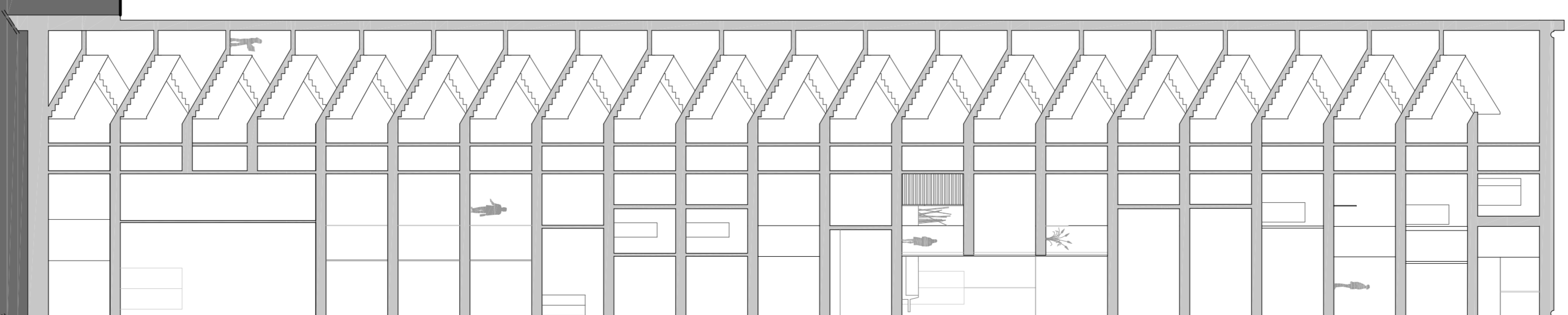
PROSPETTO OVEST



PROSPETTO EST



SEZIONE B-B



SEZIONE C-C





