

Politecnico di Milano – Scuola di Architettura Civile

Corso di Laurea Magistrale in Architettura

Una strada per fare urbanità

Un progetto per l'asse di via Adamello, Condino, Ortles, Broni

Relatore: Prof. ssa G. Tonon

Correlatore: Arch. L. Gianetti

Laureanda: Vera Besate matr. 766590

A. A. 2012/2013



INDICE DELLA RELAZIONE

La strada come elemento costitutivo della spazialità urbana __ pag. 5

L'asse di via Adamello, Condino, Ortles, Broni dalle origini ai giorni nostri __ pag. 8

Il contesto: valori e contraddizioni __ pag. 10

Nuove connessioni __ pag. 12

L'asse di via Adamello, Condino, Ortles, Broni __ pag. 14

Le nuove destinazioni __ pag.15

Le case laboratorio __ pag. 15

La residenza per studenti e l'albergo __ pag. 15

La residenza e la biblioteca nel parco __ pag. 16

La spazialità necessaria __ pag. 17

La grande piazza e le residenza per studenti __ pag, 17

Il sistema di corti e le case laboratorio __ pag. 21

La ricostruzioni della cortina edilizia con l'intervento residenziale e la biblioteca __ pag. 21

INDICE DELLE TAVOLE

- Tav. 1: Localizzazione dell'intervento
- Tav. 2: Destinazioni d'uso
- Tav. 3: Ascesa e crisi del sistema industriale
- Tav. 4: Uso del suolo e delle sue destinazioni
- Tav. 5: Sistema dell'accessibilità
- Tav. 6: Linee guida
- Tav. 7: Planivolumetrico
- Tav. 8: Sistema universitario milanese
- Tav. 9: La piazza e la residenza _ piano terra
- Tav. 10: La piazza e la residenza _ piano tipo
- Tav. 11: Case laboratorio _ stralci di progetto
- Tav. 12: Residenza e biblioteca _ stralci di progetto

ABSTRACT

La tesi che vado a sostenere nel progetto si pone come obiettivo la riqualificazione di una vasta porzione di città collocata in quella che è stata definita periferia industriale, per le precisione ubicata nel comparto sud-est di Milano.

In essa sono presenti forti elementi di contraddizione, ma anche grandi valori e opportunità: tra i primi possiamo annoverare le aree dismesse in cui la destinazione originaria è decaduta lasciando grandi vuoti o piccole aree interstiziali, il tessuto sfaldato e privo di identità e caratteri spaziali riconoscibili; i secondi invece sono le consistenti presenze territoriali come il Parco Agricolo Sud e la roggia Vettabbia, ma anche funzioni di spicco quali le vicine strutture universitarie, gli istituti di ricerca medica e le fondazioni di moda.

Il progetto, puntando sulla rivitalizzazione dello spazio aperto pubblico come generatore di qualità urbana, fa dei disvalori delle opportunità di riconnessione e uso del suolo e nei secondi vede degli importanti punti di forza da sfruttare.

L'operazione viene effettuata a diverse scale: il progetto è quello di un lungo asse urbano composto dalle vie Adamello, Condino, Ortles e Broni, la trasformazione di quella che ora è una strada industriale in strada urbana; questo presenta motivo di interesse per la sua posizione baricentrica nell'area e caratterizzato dalla presenza di grandi aree dismesse che andranno poi sfruttate per l'insediamento di nuovi spazi e destinazioni.

Il progetto va ad agire in prima istanza sullo spazio aperto pubblico con la progettazione di luoghi in grado di generare nuove relazioni sociali aiutandosi con un programma funzionale che calibri privato e collettivo e declinando in diversi modi il tema dell'abitare.

La riqualificazione dell'asse prevede così nuove connessioni urbane in un'ottica di rigenerazione degli isolati presi in considerazione, ma anche di un intero comparto.

UNA STRADA PER FARE URBANITÀ

Un progetto per l'asse di via Adamello, Condino, Ortles, Broni

La strada come elemento costitutivo della spazialità urbana

La città contemporanea è una realtà tendente a negare ogni forma di legame tra spazio e identità e con ciò a distruggere i luoghi. Mentre aumentano i flussi di cose, persone e notizie, le relazioni tra gli uomini tendono ad essere demandate a mezzi di comunicazione a distanza e gli spazi di connessione si impoveriscono sempre più, perdendo progressivamente il connotato di ambiti generatori di socialità¹.

In ambito urbanistico emergono i devastanti effetti della scelta di disertare le tematiche dello spazio, operata nel dopoguerra; nel campo dell'architettura spicca l'incapacità al dialogo e alla collaborazione che separa gli edifici dagli altri spazi urbani. Le strette interdipendenze relazionali riscontrate in ambito metropolitano impongono elevati gradi di condizionamento sulla vita dei suoi abitanti; la metropoli è uno strumento capace di imporre comportamenti e di inventare senza tregua nuovi bisogni, così come costringere a certe privazioni, tra queste va registrata la sottrazione del tempo e dello spazio a disposizione degli individui.

Lo stesso spazio urbano costruito in altre epoche e prodotto in società che ne facevano una condizione primaria del vivere e del comunicare subisce una riduzione di senso quando viene investito da modi d'uso che trasferiscono alla città gli automatismi propri della fabbrica, riducendola ad un insieme di oggetti/merce. La metropoli ha messo in discussione i caratteri e la natura stessa della città, ivi compresi i caratteri e i significati dei suoi spazi fisici².

Il contesto fisico in cui si svolge la nostra vita appare sempre più scomposto in frammenti la cui connessione è affidata ai canali tecnologici e alle infrastrutture di trasporto e delle telecomunicazioni. La scomposizione e specializzazione funzionale dello spazio ha ridotto gli spazi aperti a mero supporto della circolazione veicolare, mettendo in discussione la capacità socializzante degli spazi pubblici e la loro centralità nell'assetto fisico delle città e nelle relazioni interpersonali. Ad uno svuotamento dello spazio urbano quale sede primaria dei rapporti sociali si è intrecciata una caduta della socialità³.

Sono venute meno le consuetudini che spingevano gli attori della trasformazione urbana a misurarsi con l'arte di costruire le città; questo perché l'intento di esprimere e consolidare il proprio status nella conformazione fisica dei luoghi viene perseguito attraverso mezzi di comunicazione più incisivi, legati al look, alla moda, ai mass media⁴. Ciò avviene in piena coerenza con un individualismo esasperato che non ammette tra i suoi codici espressivi la città come luogo pubblico. È svanita la nozione di "decoro" che, seppur stancamente, aveva continuato a testimoniare fino ai primi decenni del Novecento, dopo i fasti della

¹ Cfr. G. Consonni, *La difficile arte, Fare città nell'era della metropoli*, Maggioli Editori, Santarcangelo di Romagna, 2008

² Cfr. G. Tonon, *Il Paesaggio umiliato. L'insostenibile bruttezza delle metropoli contemporanee*, Ogni uomo è tutti gli uomini, Bologna, 2007

³ Cfr. G. Consonni, *Dalla radura alla rete*, Unicopoli Editori, Milano, 2000

⁴ Cfr. G. Consonni, *La bellezza civile. Splendore e crisi della città*, Maggioli, Milano, 2013

stagione neoclassica sette-ottocentesca, il sopravvivere di un principio e ordine nel costruire gli spazi urbani⁵, sia pure nel fragile linguaggio delle facciate. Fino ad allora era perdurato lo spirito fondativo della cultura della città: “l’essere il campo [...] del necessario combinarsi dell’interesse privato con quello collettivo”⁶.

La rottura di questo legame è avvenuta quando lo spazio pubblico ha perso ogni residuo senso collettivo venendo ridotto a supporto per la circolazione automobilistica: gli edifici hanno smesso di prestarsi come mezzi per la costruzione degli spazi aperti pubblici, come invece auspicava Berlage. Hanno smesso di qualificare, nel loro disporsi, gli spazi aperti come luoghi privilegiati “in cui l’abitare si esprime nella sua dimensione pubblica e collettiva”⁷.

Le espressioni più alte raggiunte dall’architettura si sono raggiunte quando questa si è fatta interprete di un rapporto tra identità collettiva e luoghi; l’architettura può aspirare a ritrovare il suo carattere urbano unicamente rompendo con l’attuale condizione che la costringe ad occuparsi di edifici/oggetto decontestualizzati, assumendo come centrale il tema della costruzione dello spazio collettivo. Per che ciò avvenga si deve fuoriuscire da sclerotizzazioni disciplinari che, nella divisione fra architettura e urbanistica, hanno reso il campo d’azione dello spazio pubblico terra di nessuno, relegandolo alle esigenze del traffico e alle cure del cosiddetto arredo urbano⁸.

Obiettivo della tesi è quello di trasformare in una strada urbana quella che, nel corso del tempo, si è caratterizzata esclusivamente come una strada industriale: e precisamente di trasformare in uno spazio urbano l’asse di via Adamello, Condino, Ortles, Broni.

Il perché della scelta è dettato dal fatto che uno degli elementi costitutivi della spazialità della città è insieme a piazze e giardini proprio la strada; “quello spazio a nastro, per lo più racchiuso tra due cortine di edifici permeabili, sul cui germogliare e ramificare si è strutturato il corpo delle città: di ogni città”⁹: sue caratteristiche sono infatti la cortina continua e la complessità delle funzioni¹⁰.

La prima permette di avere la percezione¹¹ di continuità del fronte urbano che accompagna il pedone, la seconda permette assicura vitalità durante tutte le ore del giorno.

“La strada – insomma - è la componente più importunante del modello urbano”¹²
“insieme un luogo e una direzione”¹³, per secoli “l’arte di costruire le città [è stata]

⁵Cfr. C. Sitte, *L’arte di costruire le città, L’urbanistica secondo i suoi fondamenti artistici*, Jaka Book, Milano, 1980

⁶G. Consonni, *L’internità dell’esterno: scritti su l’abitare e il costruire*, CLUP, Milano, 198, pag. 173

⁷ Ibidem

⁸ Cfr. G. Tonon, *La città necessaria*, Mimesis, Milano, 2013

⁹ G. Consonni, *Dalla radura alla rete...*, op. cit. pag. 54

¹⁰ Cfr. J. Jacobs, *Vita e morte delle gradi città*, Einaudi, Torino, 2009

¹¹ Cfr. K. Lynch, *L’immagine della città*, Marsilio Editori, Venezia, 1980

debitrice nei confronti dell'arte di costruire la strada"¹⁴ e per chi voglia "fare città", come vuole il mio progetto, il progetto della strada assume importanza strategica.

¹²Cfr. J. Rykwert, *L'idea di città: antropologia della forma urbana nel mondo antico*, a cura di G. Scattone, Adelphi, Milano, 2002

¹³ O. Bohigas, *Ricostruire Barcellona*, Etas Libri, Milano, 1992, P. 105

¹⁴ G. Consonni, *Dalla radura alla rete...*, op. cit., pag. 82

L'asse di via Adamello, Condino, Ortles, Broni dalle origini ad oggi

L'asse preso in considerazione nel progetto è quello composto dalle vie Adamello, Condino, Ortles, Broni; il suo tracciato si snoda per quasi due chilometri nell'area che si estende tra lo scalo ferroviario di Porta Romana e il Parco Agricolo Sud ed compresa tra i due grandi assi di penetrazione urbana di via Ripamonti e di corso Lodi.

Allo stato di fatto la strada si presenta priva di un'identità chiara. Su di essa, accanto a edifici industriali e terziari, si affacciano grandi vuoti urbani, effetto della dismissione industriale che ha caratterizzato pesantemente gli ultimi vent'anni del Novecento¹⁵.

La sua storia è fortemente legata a quella della periferia industriale sorta con la nascita dello scalo ferroviario di Porta Romana inaugurata nel 1891¹⁶.

Alla fine dell'Ottocento il tracciato ancora non esiste: infatti l'area è ancora prettamente agricola, gli unici insediamenti presenti sono cascine costruite lungo gli assi storici di via Ripamonti, corso Lodi e via Don Bosco, ex via per Chiaravalle; il tracciato inizia a prendere corpo con il primo Novecento contemporaneamente al sorgere delle prime fabbriche.

In prossimità dello scalo si localizza lo stabilimento Tecnomasio Italiano Brown Boveri (T.I.B.B.), la Lurane Malpeli per la produzione di tubi in ferro, le Acciaierie

¹⁵ Cfr. V. Spigai, *L'architettura della non città. Ridisegnare le periferie*, Città Studi Edizioni, Milano, 1999

¹⁶ Verso il 1880 Milano era ormai divenuta un fondamentale crocevia ferroviario per tutta la circolazione dell'Italia settentrionale e un importante polo dell'industria ferroviaria con la presenza di numerose fabbriche di materiale rotabile, tra le quali spiccava per importanza la Breda, l'officina di costruzione delle locomotive con sede a Sesto San Giovanni. La paura di un eventuale intoppo del sistema circolatorio milanese, che avrebbe messo a repentaglio i trasporti di tutto il nord Italia e non solo, spinse la Giunta Comunale ad insediare, nel 1884, una commissione di studio presieduta dall'assessore Tagliasecchi, incaricata al riesame del sistema ferroviario milanese.

Le conclusioni della commissione evidenziarono la sostanziale concentrazione degli impianti a nord e ad est della città, palesando la necessità di aprire una nuova stazione nella zona sud-est di Milano, da dove provenivano altre linee di grande importanza (ad esempio Venezia e Bologna).

La collocazione nei pressi di Porta Romana venne dettata da questioni di ordine tecnico, legate ai raggi di curvatura dei binari e all'altezza della massicciata sul piano stradale; contemporaneamente la pianificazione oggetto di studio per Piano Beruto (1884-1889) contribuì alla sua collocazione entro le direttrici di Corso Lodi e Via Ripamonti, che dal centro cittadino giungevano sino all'area agricola del sud milanese.

Lo scalo di Porta Romana venne concepito per alleggerire il traffico merci che gravava su Porta Genova e pertanto si decise di configurarlo come una stazione passante per favorire l'arrivo e la distribuzione funzionale delle merci. Venne inaugurato nel 1891, inizialmente solo per questo tipo di traffico. La ferrovia costituisce però un limite e una soglia invalicabile ad una corretta pianificazione che ha pesato fortemente sulle sorti di quest'area.

Falck costruite nel 1906 in piazzale Lodi, le Officine Meccaniche sorte in via Vittadini per la produzione di locomotive e materiali rotabili¹⁷.

Nel 1905 a sud di viale Isonzo, in piazza Trento viene costruita la Centrale Termoelettrica; bombardata e ricostruita, oggi è sede della A2A.

La strada assume chiaramente i connotati di strada al servizio dell'industria nei decenni tra le due guerre, quando la presenza delle industrie si fa più forte: gli anni tra le due guerre sono quelli infatti in cui Milano si consolida come grande città industriale¹⁸.

Nel dopoguerra sorsero poi altre industrie sempre appartenenti al settore metallurgico: tra queste la Motomeccanica in via Mincio, le Fonderie Vanzetti in via Baccaglione, Geloso in viale Brenta per la produzione di radio e le Trafileries Viola in via Sile.

Negli anni dopo la Seconda Guerra Mondiale si assiste ad un consistente incremento della presenza industriale lungo l'asse, tuttavia con la chiusura del boom economico inizia il processo di deindustrializzazione che assumerà forme massicce a partire dagli anni Settanta e continuerà per tutti gli Ottanta¹⁹.

Molte le cause, tra queste l'allargamento dei mercati con il conseguente confronto con la concorrenza internazionale, la trasformazione dei cicli produttivi con lo sviluppo dell'informatica e della tecnologia che rendono obsoleti i macchinari; allo stesso tempo i processi di delocalizzazione portano le industrie alla ricerca di minori costi e di maggiori profitti: questo provoca un abbandono del territorio italiano.

Risultato: sull'asse si affacciano oggi grandi vuoti.

¹⁷ Quest'ultima impresa potrebbe in realtà essere legata più delle altre alla scelta della collocazione dello scalo merci: sembrerebbe infatti che a decidere in tal senso avrebbero pesato non poco le pressioni esercitate da G. Miani, esponente di spicco dell'imprenditoria milanese e proprietario delle "Miani & Silvestri" da cui derivano le "Officine Meccaniche Miani e Silvestri & Co." e di terreni ubicati tra Vigentino e Morivione. A quanto pare gli interessi di Miani contribuirono a determinare la collocazione dello scalo lì dove si trova, decidendo il ballottaggio con Conchetta, un'altra area ritenuta idonea alla sua costruzione; in seguito all'acquisizione della "Grondoni Corni & Co." la ditta di Miani aprì un nuovo stabilimento nel quartiere Vigentino, appunto con il nome di "Officine Meccaniche".

¹⁸ Cfr. G. Consonni, G. Tonon, *La terra degli ossimori. Caratteri del territorio e del paesaggio della Lombardia contemporanea*, in Aa. Vv., *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità a oggi. La Lombardia*, a cura di D. Bigazzi, M. Meriggi, Einaudi, Torino, 2001

¹⁹ Nel 1984 le aree dismesse nell'area di studio sono 90.000 mq, quelle sottoutilizzate 1.020.000 mq, mentre nel 1988 a Milano le aree dismesse sono 4.600.000 mq.

Cfr. S. Graziosi e L. Mangoni (a cura di), *Milano dismessa: il rilevamento della dismissione industriale e l'iniziativa di dibattito Acli e Cisl milanesi, 1988: il recupero delle aree industriali: risorse per l'uso sociale della città*, Grafiche Aresina, Baranzate, 1988

Il contesto: valori e contraddizioni

Il contesto di via Adamello, Condino, Ortles, Broni è compreso tra i due grandi assi di penetrazione urbana di via Ripamonti e corso Lodi e comprende aree di varia natura e matrice storica che connotano nell'insieme un'edificazioni disordinata e disomogenea originariamente periferia industriale.

Il tessuto, complice la dismissione di vaste aree industriali, la frammentazione dell'impianto morfologico ed edilizio e la mancanza cronica di spazi di relazione e verde, si presenta in un diffuso e avanzato stato di degrado che configura uno scenario tutt'altro che accogliente, manifesto della mancanza quasi totale di caratteri di urbanità.

Il differente impianto del tessuto urbano si nota non solo rispetto alla trama compatta degli isolati storici posti a nord dello scalo, ma anche rispetto alla direzione longitudinale dell'asse: a ovest un contesto industriale contrapposto ad un contesto più vivo a est per la presenza di quartieri residenziali quali il San Luigi e il quartiere Omero.

Non ci sono solo aspetti negativi, nell'area si trovano insediate anche realtà di rilievo legate al mondo della moda come la Fondazione Prada in via Adamello, Bottega Veneta in via Marelli, la sede di Burberry, Gibo; troviamo poi l'Istituto di ricerca tumori in via Condino e la Fondazione Filarete in Largo Isarco e la sede del Touring Club Italiano in via.

Non distanti e facilmente raggiungibili si collocano i poli universitari della Bocconi e lo IULM, oltre allo IED e al distaccamento dell'Università Statale in via Noto.

L'area è ben fornita da mezzi di trasporto pubblico: su via Ripamonti, viale Ortles e via Quaranta sono presenti numerosi mezzi di superficie che la collegano con il centro e le stazioni metropolitane più vicine.

Quanto alla residenza, sporadica negli isolati delle fasce appena a sud dello scalo, si infittisce procedendo in direzione sud fino ad arrivare al quartiere Fatima che tuttavia si presenta come un quartiere dormitorio privo di funzioni di rilievo e di attrezzature collettive se si escludono la parrocchia e un piccolo parco.

Queste zone residenziali si presentano come delle zone in cui vengono a mancare delle funzioni di rilievo urbano, ma costituiscono dei nuclei in cui possiamo rintracciare uno spazio più urbano e raccolto in cui cominciano a riallacciarsi quelle relazioni tra vicinato²⁰; si possono infatti individuare dei punti di riferimento per la comunità quali la Chiesa dell'Assunta e la parrocchia del Quartiere Fatima.

Tuttavia il progetto vede in esse anche dei motivi per intervenire e creare nuovi spazi che lavorino sinergicamente con la strada.

Quanto al verde, scarsi e totalmente o quasi sono gli spazi verdi pubblici, prevale il verde ad uso privato.

²⁰ Cfr. J. Jacobs, Vita e morte..., op. cit.

C'è però la vicinanza del Parco Agricolo Sud, un'importante opportunità per la città di Milano su cui lo stesso PGT ha in cantiere vari programmi di intervento; è prevista la creazione de "Il parco delle cascine" e gli Ambiti di Trasformazione Periurbana "I Navigli" e "Le Abbazie"; di particolare interesse è proprio la zona centrale tra via Ripamonti e via dei Missaglia in cui sono presenti singole cascine e borghi agricoli tra cui quello di Chiaravalle e Vaiano Valle²¹.

Altro motivo di interesse è la dismissione dello scalo ferroviario di Porta Romana; questo insieme al Parco Agricolo Sud va a costituire un sistema di grandi vuoti urbani tra i quali si imposta l'asse.

²¹ Negli ultimi anni questa è interessata da un fenomeno di degrado dovuto alla vicinanza alla città urbanizzata che ha sfruttato questa zona per funzioni di scarica e attività abusive, ma dà anche segnali per un'ipotetica riqualificazione.

Non va dimenticato che il Parco Sud è ricco di corsi d'acqua in particolare il Ticinello e la Vettabbia che con il suo corso arriva a lambire l'area di progetto; corsi d'acqua che rientrano in un sistema di capisaldi territoriali che interessano il Parco della Vettabbia (di cui più avanti) e il Depuratore di Nosedo che ha permesso il recupero e l'innovazione del sistema agricolo e idraulico, ad esempio la marcita collocata tra l'Abbazia e la Cascina San Bernardo.

Le cascine più prossime all'area interessata dall'intervento, a parte la Cascina Cuccagna, sono collocate nel Parco della Vettabbia.

Questo, situato all'interno del Parco Sud e realizzato nel 2005, possiede un'identità agricola grazie alla presenza storica e culturale dell'Abbazia e del borgo di Chiaravalle e di un sistema di rogge e canali; proprio il sistema delle acque ha ottenuto molti benefici grazie al Depuratore di Nosedo per il trattamento delle acque reflue.

Sono presenti cascine di proprietà privata e comunale e l'area si presta bene per lo sviluppo di un programma a livello agricolo, in particolare con riferimento alla vendita di prodotti e turismo oltre a sensibilizzare sui temi che ruotano intorno al territorio, alle sue potenzialità e valorizzazione.

Una delle cascine è proprio sede di un'associazione per il sostentamento di famiglie in difficoltà, una invece è sede di un'azienda agricola, mentre le altre tre sono in stato di abbandono e degrado o occupate abusivamente, ma si pongono tutte come presidio sociale e consolidano gli aspetti già presenti, vanno a lavorare a sistema con una rete di soggetti attivi sul territorio e rientrano nel programma Cascine Expo 2015.

Nuove connessioni

La presenza di vuoti attestati lungo l'asse, il tessuto urbano disomogeneo e la forte presenza a nord dello scalo in dismissione e a sud del Parco Agricolo portano a pensare a nuove connessioni e a consolidare quelle esistenti: connessioni che interessano tessuto, spazi aperti, strade e di conseguenza relazioni tra individui in un'ottica di creare qualità urbana, fare città poiché "la gente continua a voler vivere nelle città perché la città è, e rimane, il luogo dove gli incontri tra gli uomini, le scelte culturali e politiche, le maggiori offerte di lavoro, l'evoluzione e l'affermazione della personalità umana continuano ad essere il bene più ambito"²². In prima istanza è necessario rinsaldare e dare continuità al tessuto urbano frammentario andando a intervenire sui grandi vuoti urbani lasciati dalla demolizione delle vecchie industrie negli isolati attestati lungo la strada, creando nuovi collegamenti e rafforzando gli assi sia in direzione nord-sud, sia est-ovest; in seguito sarà possibile pensare alla ricostruzione di una cortina stradale là dove manca poiché questa è elemento distintivo di una strada urbana che, insieme agli spazi aperti come corti e piazze, è generatrice di qualità urbana.

Tra gli isolati sono già presenti collegamenti est-ovest ben serviti da mezzi di trasporto pubblico e proprio per questo si prevede un rafforzamento di questa potenzialità che viene sfruttata e presa in considerazione per l'insediamento delle nuove destinazioni d'uso. Deboli sono invece le connessioni nord-sud fatta eccezione per le due grandi arterie di via Ripamonti e corso Lodi; la debolezza è dovuta soprattutto alla presenza della cesura generata dalla presenza dello scalo ferroviario: nel piano generale una delle previsioni sarà proprio quella di ricucire questa frattura attraverso nuovi collegamenti che vadano poi a innestarsi sul progetto della nuova strada urbana.

Altra connessione possibile è quella con il Parco Agricolo Sud che si insinua tra le ultime propaggini di città; come detto la fruizione del verde è più legata a destinazioni residenziali e private, pochi sono gli spazi verdi pubblici attrezzati: facendosi forti della presenza del Parco si intende progettare una successione di parchi e corti in cui vi sia sempre la presenza del verde che da esso si snodino fino ad entrare nella città, questi andranno così a combinarsi con la riqualificazione della lunga strada alberata.

L'intero asse urbano viene infatti piantumato da entrambi i lati con tigli in modo da creare un canale visivo e un percorso che dia l'impressione di trovarsi in una galleria verde che crei una prosecuzione del Parco Agricolo Sud all'interno del tessuto urbano secondo il principio del portare la campagna nella città; il traffico sarà limitato in quanto già abbastanza scarso se confrontato con la maggiore

²² Piero Bottoni, *Una nuova antichissima bellezza*, a cura di G. Tonon, Laterza, Bari, 1995, pag. 47

affluenza di veicoli sulle vie che si sviluppano trasversalmente; in uno degli isolati, quello compreso tra viale Ortles e via Gargano, viene addirittura prevista un percorso ciclopedonale dato che parte di viale Ortles, all'altezza della roggia Vettabbia è a senso unico di marcia e la carreggiata si restringe per la presenza del corso d'acqua. Quest'ultima è un importante caposaldo territoriale, qui ridotta "rigagnolo" e per questo motivo è previsto, nel piano generale, un intervento di riqualificazione e bonifica che consiste in una rettifica e bonifica degli argini: verrà così a crearsi un breve lungofiume percorribile a piedi senza l'interferenza veicolare e fruibile da nuovi e vecchi residenti.

Lungo l'asse andranno poi ad attestarsi le nuove spazialità urbane con le corti, le piazze e i parchi; nuove destinazioni andranno poi a comporre un nuovo programma funzionale in grado di generare interesse per quest'area, lavorando sinergicamente con quelle esistenti, ma ponendosi anche come critica nei loro confronti.

L'asse di via Adamello, Condino, Ortles, Broni

Protagonista del progetto è la strada urbana come generatrice di urbanità: a tale scopo il progetto si configura come un sistema di progetti che investono gli usi e le forme contemporaneamente dello spazio aperto e dell'edificato.

Per trasformare quella che è stata una strada industriale in una strada avente qualità urbana dove il pedone possa essere protagonista dello spazio.

Il progetto prevede una zona a traffico limitato dettata da una non consistente presenza di veicoli e mezzi di trasporto pubblico maggiormente presente sulle vie tagliano perpendicolarmente l'asse, in particolare viale Ortles e via Quaranta che risultano anche ben servite e collegate; a questo si aggiunge il restringimento della carreggiata e la riduzione a senso unico di marcia in viale Ortles per lasciare spazio alla Vettabbia: in questo caso è prevista una pedonalizzazione del tratto interessato convogliando il traffico su via Gargano per poi farlo rientrare in via Broni.

La scelta viene compiuta anche in base al progetto dell'isolato interessato dall'intervento con destinazione residenza per studenti e albergo con annessa riqualificazione della roggia a lungofiume; qui verrà così a crearsi un grande spazio pedonale inglobato nel sistema di piazze dell'isolato della residenza.

Altro punto su cui si ragiona è l'uniformità della sezione stradale di ventiquattro metri e della sua pavimentazione in modo da rendere riconoscibile e omogeneo l'intervento.

A questo si unisce l'aspetto fondamentale di questa strada ovvero un'alberatura continua su entrambi i lati che va a creare un effetto a galleria in modo da rendere più piacevole questa *promenade*, ad esempio nei mesi estivi quando forte è il caldo e gli alberi offrono, con la loro ombra e fogliame, un naturale riparo dal sole o nei mesi invernale quando costituiscono, con la successione dei tronchi, un'architettura naturale.

Per le alberature sono stati scelti dei tigli posti a distanza di dieci metri tra loro; si tratta di alberi dal portamento eretto, dalla chioma regolare e fitta caratterizzata da frutta odorosi specialmente nei mesi primaverili ed estivi; è un albero longevo e molto resistente a intemperie, siccità, calore e soprattutto in grado di assorbire l'inquinamento, per questo si usa molto spesso per creare cortine su viali e strade urbane²³, ha però il difetto delle radici che spesso, se non tenute sotto controllo, provocano fenomeni di dissesto dei marciapiedi.

L'alberatura riesce anche a creare un collegamento verde tra città e Parco Agricolo Sud, quasi come se si volesse portare un po' di campagna nella città.

²³ cfr. J. Simon, *L'arte di conoscere gli alberi*, Mursia, Milano, 1973, pag. 248-249

Le nuove destinazioni

Il nuovo programma funzionale per l'area di progetto sfrutta le potenzialità offerte dalle grandi presenze e vicinanze legate in particolare alla moda, alla ricerca scientifica e al turismo, ma cerca di porsi come una critica nei loro confronti.

Le nuove funzioni saranno:

- case laboratorio
- residenza per studenti
- albergo
- padiglione espositivo
- residenza
- biblioteca di quartiere

Le case laboratorio

Per i primi due isolati, compresi tra le vie Lorenzini, Adamello, Vezza d'Oglio, Orobia e tra le vie Vezza d'Oglio, Condino, Ortles, Orobia avranno una destinazione a case laboratorio; la scelta è dettata dalla presenza delle fondazioni di moda e di ricerca, ma anche dalla scarsa presenza residenziale: questi si pongono in continuità con l'esistente, ma riprendono una forma più artigianale della produzione contrapponendosi e bilanciando le macroconcentrazioni.

La residenza per studenti e l'albergo

La residenza per studenti è il vero cuore dell'intervento; essa si colloca nell'isolato compreso tra le vie Ortles, Quaranta, Gargano insieme sono previsti anche un albergo, un piccolo padiglione pubblico da adibire a spazio espositivo e luogo di sosta, attrezzature quali biblioteca, aula proiezioni, caffetteria e spazi commerciali. La residenza qui progettata è prevista per flessibile nel tempo: nel momento in cui venisse a mancare la necessità di questa funzione, gli spazi sono facilmente riadattabili o convertibili in altri usi.

La scelta localizzativa ha come obiettivo quello di andare a rigenerare, attraverso la destinazione scelta, il tessuto circostante e catalizzare nuove relazioni: infatti il ruolo che l'abitare da studenti ricopre fin dalla sua nascita nella tradizione italiana è legata al nucleo urbano e per questo incentivo alla cultura, agli scambi e al mercato²⁴.

L'isolato ha una la posizione baricentrica rispetto all'asse, in un punto a metà strada tra città e Parco Agricolo Sud, quindi inserito in una porzione di tessuto urbano in grado di relazionarsi e integrarsi con la città²⁵; inoltre su viale Ortles e via Gargano sono presenti mezzi di trasporto pubblico facilmente raggiungibili e

²⁴ cfr. S. Belforte (a cura di), *Abitare i collegi. Attività e spazi di relazione nelle residenze universitarie*, Franco Angeli, Milano, 1991

²⁵ cfr. S. Corte, *La residenza universitaria nella città*, Sagep Architettura, Genova, 1997

grazie ai quali è possibile arrivare ad altri interscambi e quindi a luoghi di interesse come il centro cittadino o le sedi universitarie.

La scelta di insediare questa destinazione è stata dettata inoltre da un'accurata analisi condotta su Milano dal punto di vista del fabbisogno residenziale per studenti ; ne è emerso che intorno all'area e nelle sue vicinanze vi sono importanti poli universitari e istituti quali Bocconi, IULM, IED e il distaccamento dell'Università Statale in via Noto; le residenze convenzionate e i collegi universitari sono solitamente gestiti da enti pubblici in accordo con le università o da istituti religiosi; da questo deriva, nel primo caso in particolare, che è disponibile una certa varietà e quantità di servizi, tuttavia molto spesso i costi sono elevati e per attutire le spese attraverso borse di studio è necessario un alto rendimento oltre al test di idoneità per potervi accedere; nell'altro caso, quello che riguarda la gestione da parte di istituti religiosi, i costi possono essere più ridotti, ma con limitazioni legate a norme di comportamento e orari oltre alla minore quantità di servizi offerti; per questa serie di motivi gli studenti preferiscono affidarsi alle trattative con privati.

Ciò che si vuole progettare è una residenza per studenti confortevole che offra un certo grado di privacy e servizi oltre a diverse soluzioni abitative.

La residenza e la biblioteca nel parco

L'isolato compreso tra le vie Quaranta, Broni, Gargano è localizzato in una posizione che vede la vicinanza con il Parco Agricolo Sud e una presenza residenziale dominante, ma priva di funzioni di rilievo; qui si consolida il carattere urbano di questo tratto di strada attraverso l'insediamento di due nuove residenze; la scelta di insediare una piccola biblioteca all'interno del parco offre invece la possibilità di avere un edificio pubblico che possa assolvere alla mancanza di attrezzature collettive.

Sarà così possibile vivere in una dimensione urbana più ridotta che ripensa ai valori delle relazioni di vicinato poiché "nell'unità di vicinato, non altro che là, è necessario recuperare il senso di intimità e raccoglimento che è stato distrutto dalla scala ingigantita della città e dalla velocità dei trasporti"²⁶.

²⁶ Cfr. L. Mumford, *Neighborhood and Neighborhood Unit*, in "Town Planning Review", gennaio 1954 ristampato in *The Urban Prospect*, Hartcourt, Brace & World Inc., New York, 1968

La spazialità necessaria

Se la strada è elemento costitutivo di spazialità e qualità urbana, con essa lo sono anche le altre forme di spazio aperto pubblico quali le piazze e i giardini.

La tipologia spaziale a cui si fa riferimento è quella della corte poiché permette di definire un limite che prende le forme di creare sistemi di piazze o ricostruire cortine.

L'intervento prevede una successione di corti e verde per creare una serie di stanze a cielo aperto²⁷.

La grande piazza e la residenza per studenti

Fulcro del progetto è il sistema di piazze che fa capo alla residenza per studenti; la posizione centrale della corte rispetto all'isolato permette di creare una grande piazza passante, una successione di stanze in cui avere "un cielo da contemplare per salvarsi dal ritmo della città moderna"²⁸: la spazialità è qui declinata sotto la forma di grande piazza aperta composta da due corti comunicanti che si attestano sull'asse creando un unico grande palcoscenico.

L'isolato preso in considerazione è quello compreso tra viale Ortles, via Gargano e via Quaranta; anche qui protagonista è lo spazio aperto pubblico declinato sotto la forma di grande piazza aperta composta da due corti comunicanti.

L'intervento si fa forte della pedonalizzazione del tratto di viale Ortles e della riqualificazione della Vettabbia per creare uno spazio facilmente percorribile e fruibile da parte dei pedoni e dei ciclisti, qui il doppio filare di tigli presente sull'intero asse si riduce ad uno solo che accompagna il corso d'acqua mentre a ridosso dell'isolato di intervento, viene interrotto per dare maggiore respiro alla piazza e rilocalizzato ai bordi di questa per creare un maggiore senso di chiusura.

La presenza degli alberi e del verde è un altro importante elemento costitutivo dell'isolato: si può notare come intorno alla struttura si sviluppi a ridosso di viale Ortles sul lato ovest un grande prato che fa da tappeto verde, mentre sui lati nord ed est sia presente un filare di ciliegi da fiore che si conclude con due grandi tigli che vanno a segnare gli angoli dell'isolato.

La grande piazza su cui si affaccia la residenza si divide in due parti: una pavimentata e una alberata.

La prima è caratterizzata da una forma a L sul cui lato ovest a ridosso di viale Ortles una lunga fontana fa da seduta e richiama l'elemento dell'acqua; qui ad assumere un ruolo importante sono la ciminiera dell'ex stabilimento Zanoletti e il piccolo padiglione nell'angolo sud-est, i due elementi dialogano tra loro e con gli edifici circostanti. L'ingresso sud della residenza è posto in asse con questo pezzo di archeologia industriale che assume così il valore di punto focale, con suoi sessanta metri di altezza, sia per chi si trova all'interno dell'isolato, sia per chi si

²⁷ Cfr. G. Consonni, *L'internità delle'esterno...*, op.cit.

²⁸ P. Bottoni, *Una nuova antichissima bellezza...*, op. cit., pag. 406

trova nelle vicinanze; il piccolo padiglione invece è localizzato nell'angolo sud-est e si pone in dialogo anche con la parte terminale curva del corpo che ospita l'albergo, inoltre con l'uso flessibile del suo spazio offre uno spunto per nuove relazioni sociali.

A ridosso del lato sud del corpo a L che ospita la residenza per studenti si sviluppa un tappeto verde formato da moduli quadrati con lato pari a venti metri e suddivisi a loro volta in sottomoduli di dieci metri al cui incrocio, a bordare i lati sono piantumati ciliegi da fiore, mentre all'interno troviamo una magnolia: si crea così un piccolo bosco.

Per il resto la pavimentazione è unica per tutto l'isolato e costituita da beola grigia e va poi a differenziarsi nella grande piazza a L e nella piazza della residenza in cui possiamo trovare moduli quadrati di lato cinque metri composti da lastre di granito bianco.

Per quel che riguarda invece la struttura residenziale e il programma funzionale, per semplificare la descrizione, possiamo suddividerla in tre corpi: a che si sviluppa con forma a L sui lati sud e ovest, b collocato a nord, c a est; questi sono alti tre piani e accomunati da un piano terra in cui sono condensati i servizi compatibili con le destinazioni scelte e gli spazi commerciali.

- Corpo a: al piano terra troviamo nella stecca ovest la biblioteca, nella stecca sud sala proiezioni e caffetteria; ai piani superiori gli appartamenti per due studenti in camera singola.

- Corpo b: al piano terra spazi commerciali compatibili e di servizio alla destinazione di residenza per studenti, ai piani superiori appartamenti per un solo studente.

- Corpo c: al piano terra funzioni commerciali sempre compatibili e di servizio e ai piani superiori le stanze dell'albergo; il corpo si conclude con una struttura circolare aperta al piano terra e vetrata ai piani superiore che ospita le funzioni di ingresso, servizio e distribuzione.

All'interno di questi corpi vi è la piazza della residenza, si tratta di una corte quadrata con il lato di sessantotto metri e fruibile sia dagli studenti, sia dagli ospiti dell'albergo che da chi vi transita di passaggio.

Il trattamento delle superfici della residenza si differenzia tra interno ed esterno: le superfici che fanno da pareti alla piazza sono contraddistinte infatti dal porticato che assume il ruolo di ballatoio distributivo per la residenza e da logge per le camere d'albergo, su questa si affacciano le ampie pareti vetrate alternate ai tamponamenti opachi che ospitano gli accessi alle residenze; anche le superfici esterne prevedono l'alternanza di superfici opache in cemento e superfici vetrate.

In particolare la residenza per studenti è stata oggetto di attenzione e studio nel progetto.

Da un'approfondita analisi emerge che nella città di Milano sono presenti numerose strutture in grado di ospitare studenti, tuttavia, come già prima ho accennato, queste non rispondono pienamente alle necessità di un giusto compromesso tra privacy e socializzazione, servizi offerti e costi.

Prima di tutto ciò che è centrale, nelle scelte effettuate, è una giusta calibrazione degli spazi collettivi e spazi privati; se è emersa una maggiore socialità in strutture dotate di molti servizi, è emersa anche una necessità di avere più spazio per la privacy.

Nel progetto si vuole proprio offrire una gamma di soluzioni che possa soddisfare le esigenze di ogni singolo individuo, ma vada anche ad offrire una serie di servizi per la collettività.

La distribuzione è quella a ballatoio affacciato sulla corte interna e servito da corpi scala posti alle estremità e agli angoli, questi servono anche da ingresso.

Sempre mantenendo la divisione della struttura in tre corpi a, b, c, la tipologia adottata per i corpi a e b è quella ad alloggi con dotazione completa e indipendenti, progettati per soddisfare le esigenze di privacy e socialità; la prima risulta massima nella soluzione adottata per il corpo b, mentre la seconda è soddisfatta dalla zona comune del corpo a e dai servizi previsti al piano terra.

Il corpo a ospita ventisei appartamenti (tredici per piano destinato a residenza) con una metratura di 70 mq e pensati per ospitare due persone alloggiate in camera singola; gli spazi sono così dimensionati:

- camera singola 14 mq
- soggiorno con angolo cottura 29 mq
- bagno 5 mq
- disimpegno 4,7 mq

Il corpo b ospita anch'esso ventisei appartamento (tredici per piano destinato a residenza) con una metratura di 34 mq in cui alloggia una persona; gli spazi sono dimensionati nel modo seguente:

- camera 13 mq
- soggiorno con angolo cottura 14, 3 mq
- bagno 5 mq

Il corpo c invece si distingue dagli altri due in quanto ospita stanze adibite ad albergo o residenza temporanea per chi deve risiedere per periodi molto brevi e per questo composte da una camera dotata di bagno per una persona di bagno; le stanze non sono pensate per essere autosufficienti, ma devono far riferimento alla struttura di supporto e ai suoi servizi.

La stanza ha una metratura totale di 26 mq con bagno cieco di 5 mq e loggia su corte interna di 8 mq.

Anche la tipologia distributiva adottata è differente in quanto prevede un corridoio esterno affacciato su via Gargano il cui accesso avviene dalla parte terminale

ovvero il blocco posto a sud ospitante le funzioni connesse con la struttura alberghiera, la zona di accoglienza e distribuzione.

Le dotazioni e i servizi progettati non sono solo di pertinenza della residenza, ma possono essere anche utili al resto dell'area di intervento, sono previsti:

- portineria
- biblioteca
- sala proiezioni
- caffetteria
- spazi commerciali compatibili
- parcheggi:
 - 725 mq per residenza
 - 115 mq per albergo
 - totale: 840 mq

Il sistema di corti e le case laboratorio

La tipologia a corte adottata per le case laboratorio permette di ricreare sia una cortina andando ad attestare sulla strada, sia un sistema di corti; lo spazio andrà poi a bilanciare i grandi comparti, ma soprattutto il grande edificio residenziale di via Adamello.

Le case laboratorio si compongono di tre piani fuori terra per un'altezza totale di nove metri: il piano terra è destinato ai laboratori e i due piani restanti ad appartamenti duplex, gli accessi ai laboratori avviene sul fronte strada, mentre agli appartamenti si accede dall'interno delle corti attraverso un ballatoio esterno servito da scala, l'aspetto delle case-laboratorio richiama la tradizione industriale con superfici opache bianche alternate ad ampie superfici vetrate e coperture a shed.

Per quel che riguarda le corti e gli spazi esterni, non sono stati trascurati gli aspetti del verde: a segnare l'andamento degli edifici e creare un filtro sono previste strisce di verde piantumate a tigli, mentre all'interno delle corti lo sguardo si focalizza sulla magnolia posta al centro di ognuna di esse; a ridosso dell'edificio della Fondazione Prada, a ridosso di via Gargano viene a formarsi una piccola corte che resta delimitata dagli edifici e dal filare di alberi, all'interno di questa quattro sottili gledizie segnano gli angoli e si adattano alla forma e alle ridotte dimensioni della piazza.

Infine, dove ora è presente uno spazio dismesso, viene anche previsto un parco che si sviluppa all'altezza del secondo isolato adibito, ma sull'altro lato di via Condino rispetto alle case-laboratorio; il piccolo parco è una pausa verde tra gli edifici in grado di offrire respiro al tessuto edificato.

La ricostruzione della cortina edilizia con l'intervento residenziale e la biblioteca

Infine resta il grande isolato che si sviluppa tra i quartieri dell'Assunta e il Fartima; qui il tessuto comincia ad avere caratteri più urbani, i grandi comparti terziari e industriali lasciano spazio alla residenza, ma mancano funzioni di particolare rilevanza e attrazione, tuttavia comincia, proprio in questo punto, a farsi strada la presenza del Parco Agricolo Sud.

La soluzione scelta è quella della residenza ponendo due edifici che vadano a ricostruire il fronte sfaldato di via Broni e ricreando la cortina stradale, elemento imprescindibile di una strada urbana.

Oltre all'intervento residenziale è previsto un grosso intervento a livello di verde: viene infatti previsto un ampio parco affacciato su via Gargano; la scelta è stata dettata dall'opportunità di creare un sistema di verde urbano sia pubblico che privato che vada poi a ricollegarsi con il Parco Agricolo Sud.

All'interno del parco, a fare da protagonista, vi è una piccola biblioteca dalla forma circolare immersa nel verde che si affaccia su uno specchio d'acqua; con questa si vuole offrire una funzione che vada a compensare la sola presenza residenziale oltre a servire da luogo di ritrovo e relazione per i residenti.

Bibliografia

1. C. Aymonino, *Origini e sviluppo della città moderna*, Marsilio Editori, Venezia, 1993
2. S. Belforte (a cura di), *Abitare i collegi. Attività e spazi di relazione nelle residenze universitarie*, Franco Angeli, Milano, 1991
3. S. Belforte (a cura di), *Collegi universitari. Esempi e progetti a confronto*, Celid, Torino, 1996
4. W. Boesiger, O. Storonov (a cura di), *Le Corbusier et Pierre Jeanneret. Oeuvre complète 1910-29*, Girsberger, Zurigo 1937
5. B. Bogoni, *Abitare da Studenti. Progetti per l'età della transizione*, Tre Lune Edizioni, Mantova, 2001
6. O. Bohigas, *Ricostruire Barcellona*, Etas Libri, Milano, 1992
7. P. Bottoni, *Una nuova antichissima bellezza*, a cura di G. Tonon, Laterza, Bari, 1995
8. Calvino, *Le città invisibili*, Mondadori Editore, Milano, 2002
9. M. Castells, *La questione urbana*, Marsilio, Padova, 1974
10. Cerdà, *Teoria generale dell'urbanizzazione*, Jaka Book, Milano, 2004
11. G. Consonni, *Dalla radura alla rete*, Unicopoli Editori, Milano, 2000
12. G. Consonni, *La bellezza civile. Splendore e crisi della città*, Maggioli, Milano, 2013
13. G. Consonni, *La difficile arte, Fare città nell'era della metropoli*, Maggioli Editori, Santarcangelo di Romagna, 2008
14. G. Consonni, *L'internità dell'esterno: scritti su l'abitare e il costruire*, CLUP, Milano, 1989
15. G. Consonni, G. Tonon, *La terra degli ossimori. Caratteri del territorio e del paesaggio della Lombardia contemporanea*, in Aa. Vv., *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità a oggi. La Lombardia*, a cura di D. Bigazzi, M. Meriggi, Einaudi, Torino, 2001
16. G. Consonni, G. Tonon, *Casa e lavoro nell'area milanese dalla fine dell'Ottocento al Fascismo*, in "Classe", a. IX, n. 14, ottobre 1977
17. P. Coppola Pignatelli, *Spazio e immaginario maschile e femminile in architettura*, Officina Edizioni, Roma, 1982
18. S. Corte, *La residenza universitaria nella città*, Sagep Architettura, Genova, 1997
19. G. De Finetti, *Milano: costruzione di una città*, Milano, Hoepli, 2002
20. B. Di Cristina, *Le strade del moderno*, in «Bollettino del Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del Territorio», n. 1-2, Firenze, 1998
21. D. Franchi, R. Chiumeo, *Urbanistica a Milano in regime fascista*, La nuova Italia, Firenze, 1972
22. Le Corbusier, *La Ville Radieuse*, Boulogne sur Seine, 1935
23. Le Corbusier, *Maniera di pensare l'urbanistica*, Ed. Laterza, Bari 1965

24. Le Corbusier, II Conferenza di Roma, in «Quadrante», maggio 1934
25. L. Gambi e M. C. Gozzoli (a cura di), Milano, Laterza Editori, Bari 1997
26. P. Giorgieri e P. Ventura (a cura di), *Strada strade : teorie e tecniche di progettazione urbanistica*, Edifir Edizioni, Firenze, 2007
27. G. Giovannoni, *Vecchie città ed edilizia nuova*, a cura di Francesco Ventura, Città Studi, Milano, 1995
28. P. e P. Goodman, *Communitas*, Il Mulino, Bologna, 1970
29. S. Graziosi e L. Mangoni (a cura di), *Milano dismessa: il rilevamento della dismissione industriale e l'iniziativa di dibattito Acli e Cisl milanesi, 1988: il recupero delle aree industriali: risorse per l'uso sociale della città*, Grafiche Aresina, Baranzate, 1988
30. R. Guiducci, *Periferie tra degrado e riqualificazione*, (con la collaborazione di E. Bianchi, F. Perussia, R. Scaramaglia, M. Scotti), Franco Angeli, Milano, 1992
31. Huxley, *Il nuovo mondo*, Milano, 1933
32. J. Jacobs, *Vita e morte delle grandi città*, Einaudi, Torino, 2009
33. K. Lynch, *L'immagine della città*, Marsilio Editori, Venezia, 1980
34. Mela, *Sociologia delle città*, Carocci Editori, Roma, 2006
35. L. Mumford, *Il futuro della città*, Il Saggiatore, Milano, 1971
36. Congressi Internazionali di Architettura Moderna, E. N. Rogers, J. L. Sert, J. Tyrwhitt (a cura di), *Il cuore della città : per una vita più umana delle comunità*, Hoepli, Milano, 1954
37. M. Ragon, *Storia dell'architettura e dell'urbanistica moderne*, vol. 3, Editori Riuniti, Roma, 1974
38. Joseph Rykwert, *L'idea di città : antropologia della forma urbana nel mondo antico*, a cura di Giuseppe Scattone, Adelphi, Milano, 2002
39. E. Salzano, *Fondamenti di urbanistica*, Laterza Editori, Bari, 2003
40. B. Secchi, *Prima lezione di urbanistica*, Laterza, Bari, 2010
41. Graham Shane, *Il ritorno della strada urbana*, in «Lotus» n. 24, Milano, 1979
42. C. Sitte, *L'arte di costruire le città, L'urbanistica secondo i suoi fondamenti artistici*, Jaka Book, Milano, 1980
43. V. Spigai, *L'architettura della non città. Ridisegnare le periferie*, Città Studi Edizioni, Milano, 1999
44. G. Tonon, *La città necessaria*, Mimesis, Milano, 2013
45. G. Tonon, *Il Paesaggio umiliato. L'insostenibile bruttezza delle metropoli contemporanee*, Ogni uomo è tutti gli uomini, Bologna, 2007