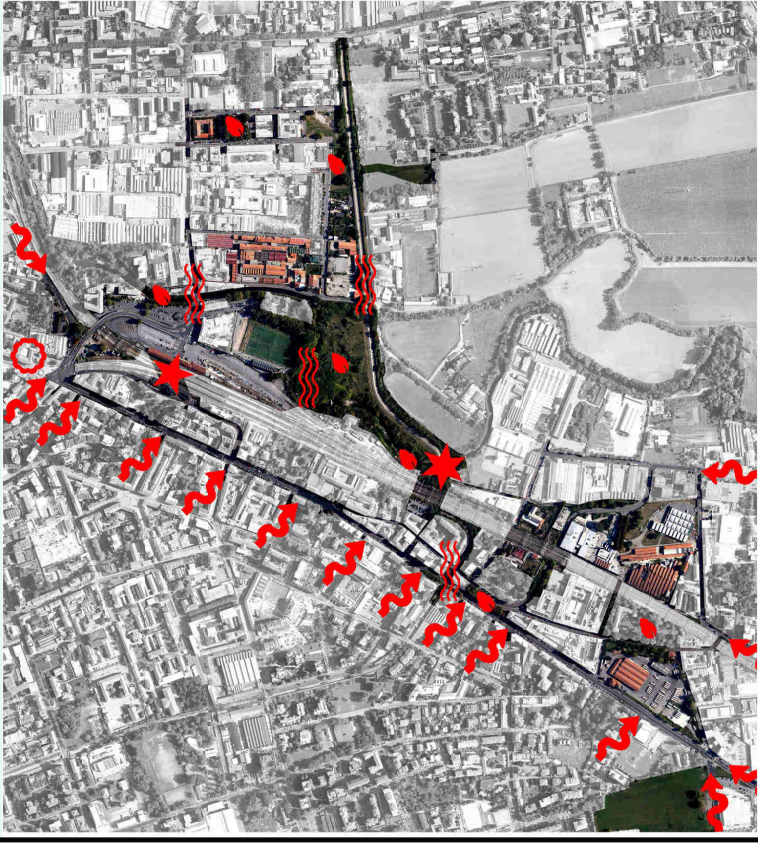
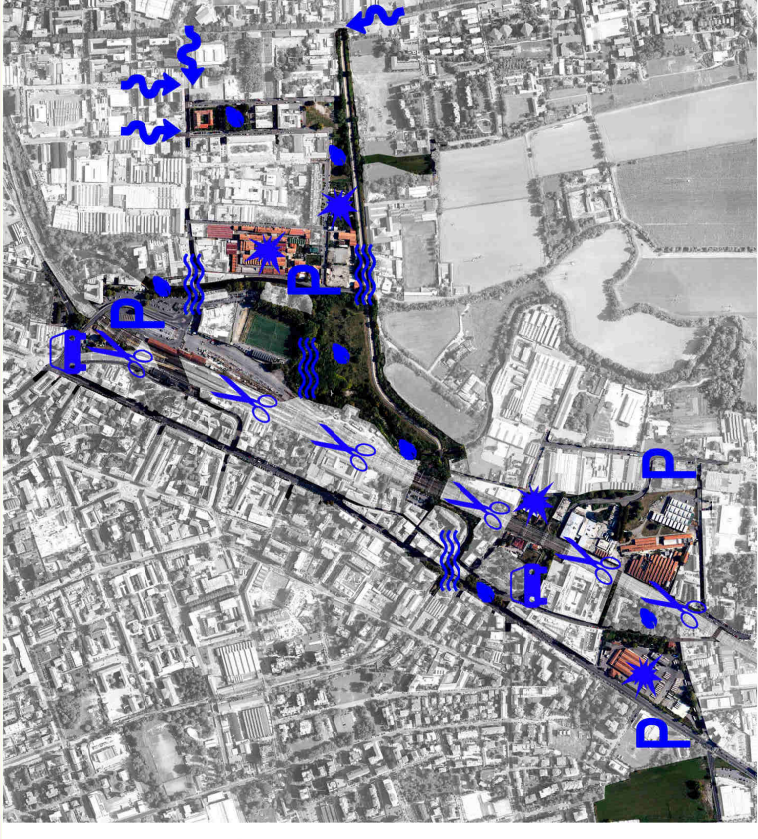


## Strenghts = Forze



- Vicinanza con il centro storico e le attività qui insediate.
- Stazione centrale = porta per la città.
- Incrocio fiume Lambro e canale Villoresi.
- Grande presenza di verde pubblico.
- Facilità di accesso da ovest.
- Presenza di due vie importanti d'acqua.

## Weaknesses = Debolezze



- Ferrovia = frattura del tessuto cittadino.
- Aree verdi in abbandono e degrado.
- Sponde in abbandono e degrado.
- Difficoltà di accesso da nord-est.
- Incrocio congestionato dal traffico.
- Nuclei privi di identità
- Carenza di parcheggi

## Opportunities = Opportunità

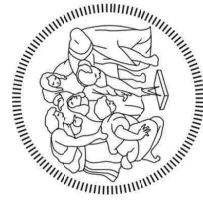


- Ricucitura della frattura della ferrovia.
- Nuovi poli attrattivi da mettere a sistema.
- Ridisegno della viabilità.
- Cittadella della cultura.
- Fermata della linea Metropolitana MM5.
- Fermata della linea metropolitana MM1

## Threats = Minacce



- Svuotamento dei centri esistenti.
- Maggiore congestione rispetto al traffico esistente.
- Realizzare nuovi poli che non rispondoo alle esigenze della città.



TESI di LAUREA MAGISTRALE  
INGEGNERIA EDILE - ARCHITETTURA  
Relatore: prof. ssa  
MALIGHETTI LAURA ELISABETTA  
POLO TERRITORIALE di LECCO

**Monza tra verde, acqua ed industrie:**  
Un'opportunità per le areedismesse  
Una rinascita per l'ex Filatura e Tessitura Meccanica  
**FOSSATI & LAMPERTI**

GIUSEPPE ABATE  
matr. 649484

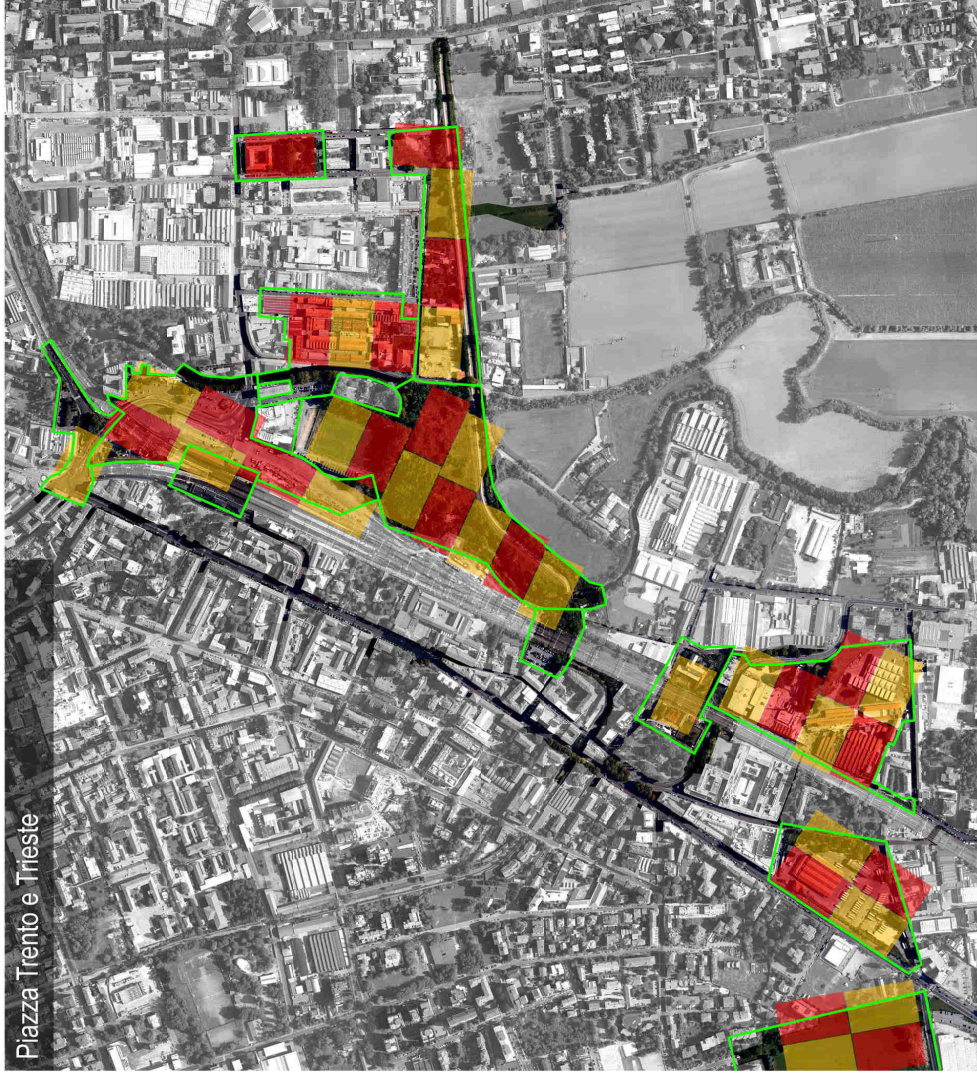
Capitolo 3  
Sintesi alla Scala Urbana







Corte Villa Reale



Piazza Trento e Trieste

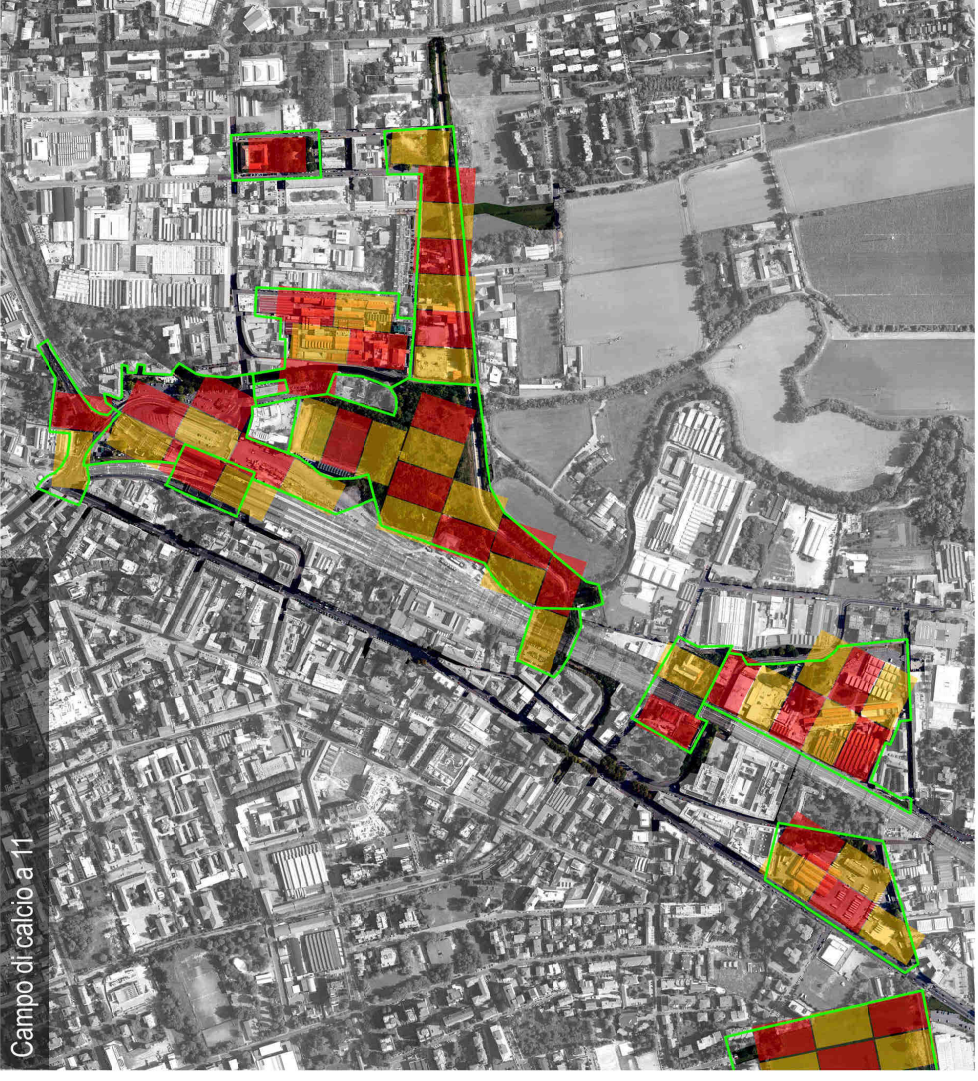


Corte Villa Reale

- RIFERIMENTO per il confronto**
- 1 unità = Piazza Trento e Trieste
  - Macroarea A => 1 unità
  - Macroaree B e C => 6 unità
  - Macroarea D => 3 unità
  - Macroaree E => 4 unità
  - Macroarea F = 1 unità
  - Macroarea G => 9 unità
  - Macroarea H <= 1 unità
  - Macroarea J => 4 unità
  - Macroarea K = 4 unità
  - Macroarea L => 1 unità
  - Macroarea M => 6 unità
- RIFERIMENTO per il confronto**
- 1 unità = Corte Villa Reale
  - Macroarea A <= 1 unità
  - Macroaree B e C => 2 unità
  - Macroarea D = 1 unità
  - Macroaree E = 2 unità
  - Macroarea F <= 1 unità
  - Macroarea G => 3 unità
  - Macroarea H <= 1 unità
  - Macroarea J => 1 unità
  - Macroarea K => 1 unità
  - Macroarea L <= 1 unità
  - Macroarea M => 2 unità



Arena di Verona



Campo di calcio a 11



Arena di Verona

- RIFERIMENTO per il confronto**
- 1 unità = Campo di calcio a 11
  - Macroarea A => 2 unità
  - Macroaree B e C => 8 unità
  - Macroarea D => 5 unità
  - Macroaree E = 7 unità
  - Macroarea F = 1 unità
  - Macroarea G => 12 unità
  - Macroarea H = 1 unità
  - Macroarea J => 5 unità
  - Macroarea K = 6 unità
  - Macroarea L => 2 unità
  - Macroarea M => 8 unità

- RIFERIMENTO per il confronto**
- 1 unità = Arena di Verona
  - Macroarea A = 1 unità
  - Macroaree B e C => 4 unità
  - Macroarea D => 2 unità
  - Macroaree E = 4 unità
  - Macroarea F = 1 unità
  - Macroarea G => 5 unità
  - Macroarea H = 1 unità
  - Macroarea J => 3 unità
  - Macroarea K => 3 unità
  - Macroarea L => 1 unità
  - Macroarea M => 4 unità



TESI di LAUREA MAGISTRALE  
INGEGNERIA EDILE - ARCHITETTURA  
Relatore: prof. ssa  
MALIGHETTI LAURA ELISABETTA  
POLO TERRITORIALE di LECCO

**Monza tra verde, acqua ed industrie:**  
Un'opportunità per le areedismesse  
Una rinascita per l'ex Filatura e Tessitura Meccanica  
**FOSSATI & LAMPERTI**

GIUSEPPE ABATE  
matr. 649484  
Capitolo 3  
Sintesi alla Scala Urbana  
ANNO ACCADEMICO 2016 / 2017



**03.02-032**  
CONFRONTO di SCALA



## CONCORSO PER LA FONTANA DEI POPOLI, FONTE NUOVA (RM),

ITALIA

Progettista:

Arch. Ruggero Lenci

Ubicazione:

tra via Nomentana e via Nomentana bis

Cliente:

Comune di Fonte Nuova

Superficie lorda:

mq. 706



## NUOVA ROTATORIA incrocio tra via della REPUBBLICA e via

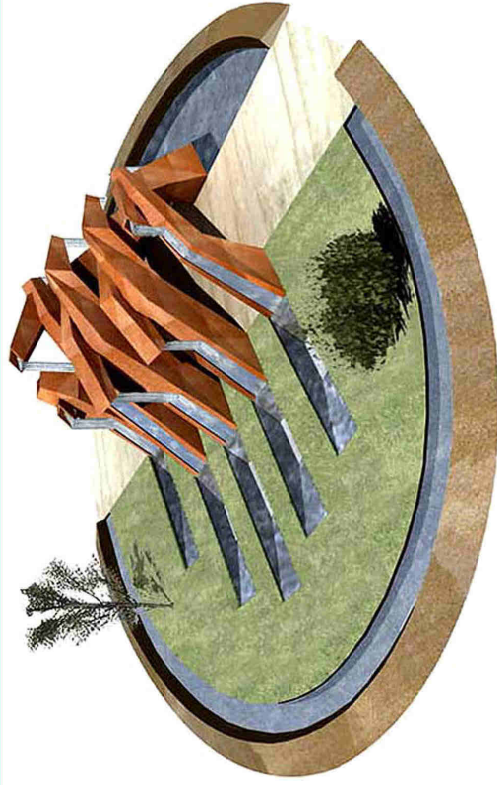
FLAMINIA CONCA, RIMINI,

ITALIA

Committente: Comune di Rimini

Costo: €. 450'000,00

2016



Il presente progetto per una "Fontana dei Popoli" risponde alle richieste del bando di concorso del Comune di Fonte Nuova il dove all'art. 2 emerge con chiarezza l'obiettivo prefissato consistente in "...un elemento artistico monumentale qualificante uno spazio urbano centrale rappresentato da una fontana che rimandi al tema della pace tra i popoli e dell'importanza dell'elemento acqua, quale elemento fondante della Città di Fonte Nuova."

L'idea di progetto della fontana dovrà prefigurare anche una soluzione urbanistica e architettonica in grado di esprimere una localizzazione tesa a conferire all'area scelta una forte identità e riconoscibilità urbana.

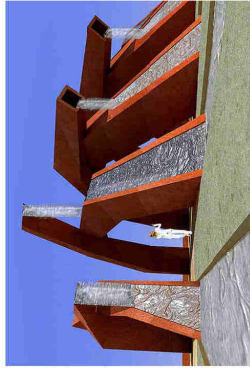
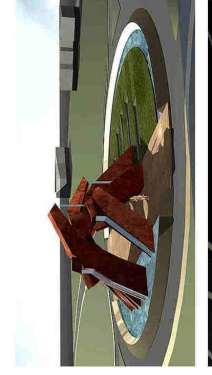
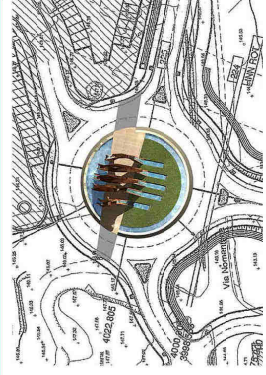
L'area prescelta è la rotatoria di progetto tra la via Nomentana e la Nomentana bis.

La Fontana dei Popoli è composta da un gruppo monumentale nel quale sono rappresentate le cinque dita di due mani. Queste, dal lato maggiore della rotonda fuoriescono dal terreno, mentre da quello minore emergono da uno specchio d'acqua. Le dita si uniscono tra loro formando cinque coppie corrispondenti, intrecciate a formare cinque archi: più bassi e stretti per il pollice e il mignolo, più alti e ampi per l'indice, il medio e l'anulare.

Dalla punta cava delle falangette di ciascun dito sgorga l'acqua della fontana. L'acqua cade quindi sui dorsi delle dita corrispondenti.

Un percorso pedonale taglia la rotonda e rende accessibile la fontana stessa facendola vivere del transito dei pedoni che passeggiano sul marciapiede nord dell'attuale via Nomentana. I pedoni, per non percorrere per intero metà circonferenza del marciapiede esterno alla rotonda, sono invitati ad accorciare il percorso passando prima sulle strisce pedonali, poi sotto gli archi della fontana, poi ancora sulle strisce pedonali.

Inoltre la fontana potrebbe diventare un luogo dello stare, d'incontro, ove celebrare un evento "in buone mani", tra le sue dita avvolgenti e protettive, circondati dal rumore dell'acqua.



Con l'approvazione del progetto esecutivo da parte della Giunta, prende avvio l'iter per la realizzazione della nuova rotatoria tra via della Repubblica e Via Flaminia Conca, uno dei nodi più delicati della rete stradale cittadina compresa tra la Via Flaminia e la nuova Circonvallazione.

L'incrocio è infatti lo snodo scambiatore sia per accedere alla zona centro-mare, specie per i veicoli in uscita dall'autostrada, che per portarsi verso le zone esterne al centro città gravitanti su via Montescudo e Via Coriano. Con la realizzazione di una rotatoria in questo tratto stradale così importante, potrà migliorare la scorrevolezza del traffico con l'abbattimento dei tempi d'attesa tipici degli incroci semaforizzati. Una soluzione che, come confermano gli studi effettuati prima e dopo la realizzazione delle rotatorie, contribuisce all'aumento della sicurezza con la diminuzione della velocità, facilita le svolte, riduce i tempi di attesa, rende possibile la possibilità d'inversione di marcia senza manovre pericolose o vietate.

E' stato partendo dall'analisi dei flussi di traffico nelle intersezioni, attraverso un conteggio manuale delle percentuali di svolta e dei mezzi che interessavano l'incrocio, che i tecnici comunali hanno progettato l'intervento tenendo conto sia della conformazione attuale dell'incrocio che degli spazi disponibili. Caratterizzato da una forma insolita, la rotatoria sarà costituita da una corona centrale sormontabile e di un'aiuola insormontabile interna, mentre la corona rotatoria sarà composta da due corsie di 3 metri e mezzo ciascuna per una larghezza complessiva di 7 metri. L'aiuola centrale sarà delimitata da cordoli in cemento illuminati con un sistema indiretto a led per accrescere la sicurezza. La corona sormontabile verrà pavimentata con cubetti di porfido, mentre il diametro esterno della rotatoria sarà il massimo realizzabile in base agli spazi necessari con una dimensione variabile tra i 38 metri a 32 circa.

Grande attenzione dei progettisti alle problematiche legate ai pedoni, per cui sono stati realizzati attraversamenti su tutti i bracci dell'incrocio, in posizione non eccessivamente lontana per non creare percorsi troppo lunghi ai pedoni, ma non troppo in prossimità per evitare intralci alla circolazione in rotatoria. Per accrescere la sicurezza ogni attraversamento sarà segnalato con un sistema di proiettori a led, cartelli retroilluminati e sensore di presenza per l'attivazione di lampeggianti sia nelle ore diurne che in quelle notturne.

La sistemazione dell'incrocio è completata da nuove aiuole spartitraffico per canalizzare i flussi di ingresso e uscita, mentre anche i marciapiedi adiacenti saranno interessati dai lavori. Nuova la segnaletica orizzontale e verticale che sarà realizzata in conformità alla nuova configurazione, mentre l'aiuola centrale della rotatoria sarà sistemata a verde. Tutti gli attraversamenti e i percorsi pedonali sono dotati di segnaletica tattile tipo Loges al fine di garantire la fruibilità anche delle persone con limitate capacità visive.



TESI di LAUREA MAGISTRALE  
INGEGNERIA EDILE - ARCHITETTURA

Relatore: prof. ssa

MALIGHETTI LAURA ELISABETTA

POLO TERRITORIALE di LECCO

Monza tra verde, acqua ed industrie:  
Un'opportunità per le areedismesse

Una rinascita per l'ex Filatura e Tessitura Meccanica

FOSSATI & LAMPERTI

GIUSEPPE ABATE

matr. 649484

Capitolo 3

Sintesi alla Scala Urbana



ANNO ACCADEMICO 2016 / 2017



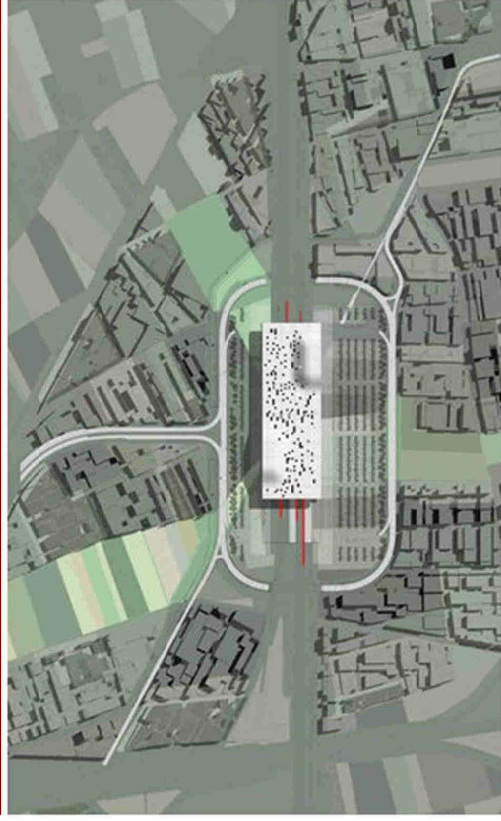
03.03-033

CASI STUDIO - Macroarea A



**NUOVA STAZIONE ALTA VELOCITA' NAPOLI AFRAGOLA, NAPOLI,**  
ITALIA 2004

Progettista: Arch. Dominique Perrault  
Collaboratore: Arch. Bergamo Luca  
Consulente Strutturale: Ing. Coyneet Bellier  
Cliente: TAV - Treno Alta Velocità  
Superficie lorda edificata: mq. 20'000



La stazione di Napoli è una «grande loggia urbana» aperta sul futuro quartiere e sul paesaggio del Vesuvio, come attraverso una lunga finestra orizzontale, panoramica.

È una stazione ferroviaria per i treni ad alta velocità aerea, quasi «senza peso», che galleggia sopra il suolo naturale; quest'apparente leggerezza è il prodotto di un movimento topografico del suolo naturale che, deformandosi, crea un prolungamento del suolo circostante all'interno della stazione. Gli utenti della stazione penetreranno nella grande loggia attraversando pendii dolci, di dimensioni generose, che creano una relazione fisica tra l'uomo e la stazione. Questa si svolge come una passeggiata: un fatto libero, semplice e naturale. Grazie ai piani inclinati, gli spostamenti avvengono senza sforzo. Si può entrare nella loggia da tutte le parti, grazie alla molteplicità d'accessi perimetrali. L'edificio costituisce un grande riparo, che protegge la rete ferroviaria in arrivo e in partenza, e le attività di servizio e commerciali proprie di una stazione e della vita cittadina. La semplicità dell'organizzazione architettonica in tre strati sovrapposti: - il suolo naturale, - la grande loggia, - il tetto copertura, offre agli utenti una chiarezza dell'insieme del progetto immediata ed evidente.

L'identificazione delle funzioni generali della stazione è una qualità in termini di comfort e sicurezza. L'orientamento vi è facile per tutti, sia in entrata che in uscita.

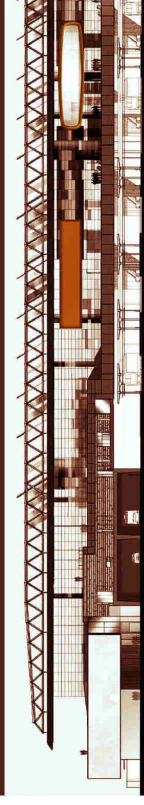
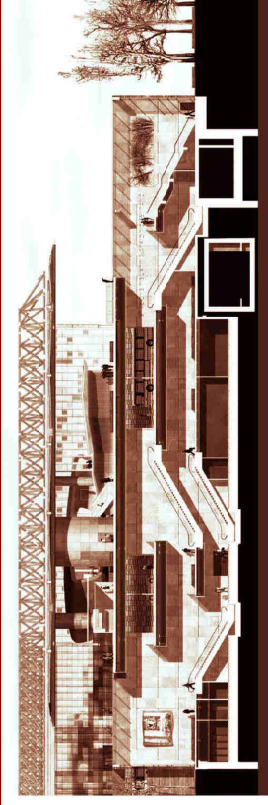
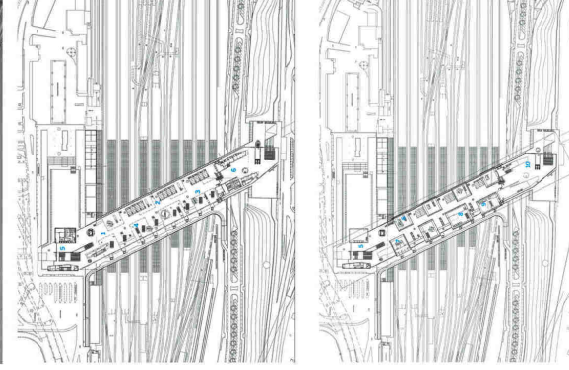
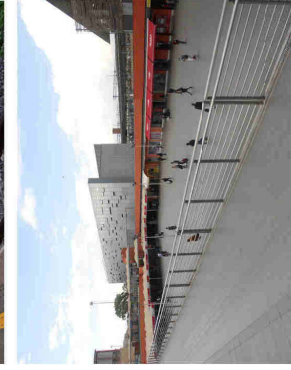
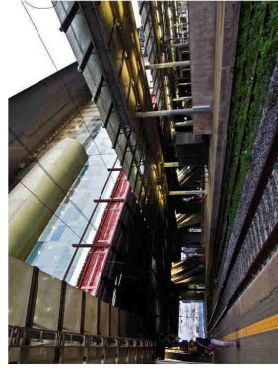
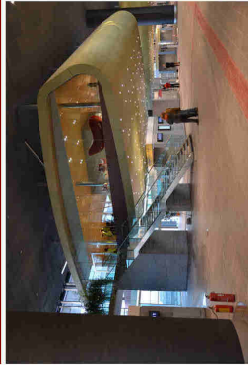


TESI di LAUREA MAGISTRALE  
INGEGNERIA EDILE - ARCHITETTURA  
Relatore: prof. ssa  
MALIGHETTI LAURA ELISABETTA  
POLO TERRITORIALE di LECCO

**Monza tra verde, acqua ed industrie:**  
Un'opportunità per le aree dismesse  
Una rinascita per l'ex Filatura e Tessitura Meccanica  
**FOSSATI & LAMPERTI**

**STAZIONE ALTA VELOCITA' "ROMA TIBURTINA", ROMA,**  
ITALIA 2006-2011

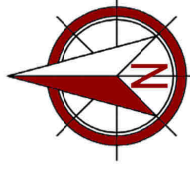
Progettista: ABDR Architetti Associati  
Committente: Rete Ferroviaria Italiana s.p.a., ROMA  
Costruttore: Glaverbel, Oikos, Cotto d'Este  
Costo: 322 milioni di euro  
Superficie : 157'000 mq.



Destinata a diventare una piazza urbana oltre che il principale scalo romano e nodo dell'alta velocità, è un totale progetto di riqualificazione ambientale, urbana e più strettamente ferroviaria: la nuova stazione Tiburtina è un'architettura all'avanguardia per tecnologia e design e un edificio intelligente, progettato secondo strategie bioclimatiche volte al risparmio energetico, in linea con gli obblighi del Protocollo di Kyoto.

Il progetto si inserisce in un nodo funzionalmente articolato e cruciale della realtà romana e gli obiettivi preposti del gruppo ABDR sono stati quelli di mettere in relazione tutte le funzioni di scambio gomma-ferro, pubblico-privato, urbano-extraurbano, creando un sistema direzionale, commerciale, ricettivo e culturale che ricomettesse fisicamente i quartieri Nomentano e Pietralata da sempre separati dalla ferrovia.

Queste esigenze si traducono in uno sviluppo bipolare della stazione, che si presenta come una grande galleria-ponte vetrata completamente libera da elementi strutturali (reinvenzione della galleria vetrata ottocentesca, detta anche "boulevard urbano") costruita su un impalcato già esistente e sospesa a 9,00 metri sopra il sedime ferroviario e disposta in modo trasversale rispetto ad esso, infine poggianti sui due atrii Nomentano e Pietralata. In essa si collocano 8 volumi ovoidali di 300 mq ciascuno che ospitano alcuni servizi della stazione: vip lounges, internet offices, uffici privati e ristoranti. Tra di loro separati, ma collegati da pedane in acciaio, sono accessibili con scale mobili e ascensori, fuoriescono esternamente dalla vetrata della galleria movimentandone il prospetto, mentre all'interno risultano appesi ad essa tramite tiranti in acciaio: una scelta strutturale per ovviare al problema delle vibrazioni trasmesse dai convogli. Il grande parallelepipedo vetrato della galleria è il motore di una continua produzione di aria calda che si genera naturalmente per effetto serra.



Capitolo 3  
Sintesi alla Scala Urbana

GIUSEPPE ABATE  
matr. 649484

ANNO ACCADEMICO 2016 / 2017

**03.03-034**  
CASI STUDIO - Macroarea B

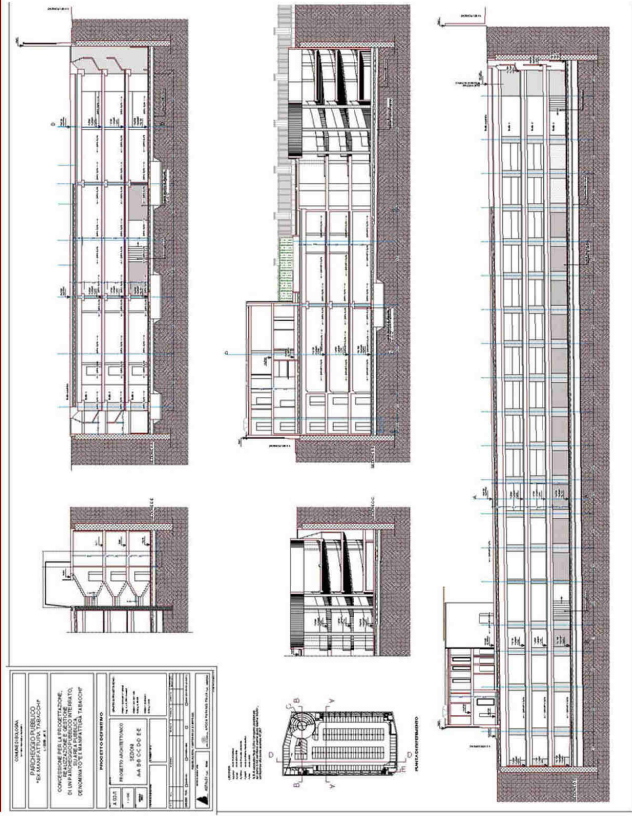


## PARCHEGGIO RIVA di RENO, BOLOGNA,

ITALIA

2009

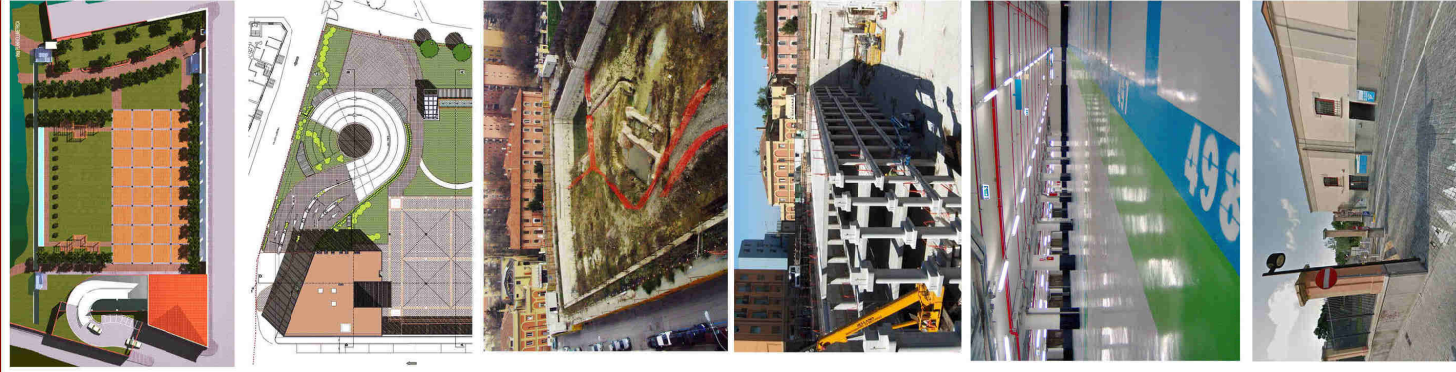
Progettista: Studio Roli Associati, Modena  
Committente: Comune di Bologna  
Costruttore: Astaldi s.p.a.  
Ente Gestore: APCOA Parking Italia s.p.a.  
Dati: liv. -1 = n. 179 posti; liv. -2 = n- 183 posti; liv. -3 = n. 181



Nell'ambito dell'attuazione del proprio Piano Urbano dei Parcheggi, il Comune di Bologna deliberava alla fine degli anni '90 la realizzazione di un parcheggio sotterraneo nell'area del complesso proto-industriale della ex Manifattura Tabacchi, i cui edifici furono quasi totalmente distrutti dai bombardamenti aerei della seconda guerra mondiale. L'area nella quale è localizzato il parcheggio è situata in prossimità della centrale Via Marconi, ed attualmente è destinata ed utilizzata in parte a verde pubblico, contornata su tre lati da ciò che resta del vecchio muro di recinzione della Manifattura.

Tre alla progettazione del parcheggio a tre piani interrati, sono stati affrontati e risolti i problemi relativi all'ottimizzazione dei collegamenti dell'intervento con la viabilità circostante, ed alla riqualificazione ambientale della superficie, che viene a trovarsi all'interno di uno spazio recintato da integrare con un'area a verde adiacente (giardino del Cavaticcio) in un unico parco pubblico. È stata salvaguardata l'esclusiva fruibilità pedonale della superficie, trasformata in area ricreativa a verde ed in spazio per eventi e spettacoli.

Il parcheggio, la cui area di ingombro ha forma quasi rettangolare, è costituito da tre piani sotterranei ai quali si accede mediante un sistema di rampe elicoidali. In superficie, nell'angolo tra Via Azzo Gardino e Via del Rondone, è stata realizzata una palazzina servizi destinata ad ospitare l'accesso pedonale principale, il locale gestione e controllo, ed una courtesy-room per il pubblico. L'area di parcheggio di ogni piano è di circa 4.000 mq.

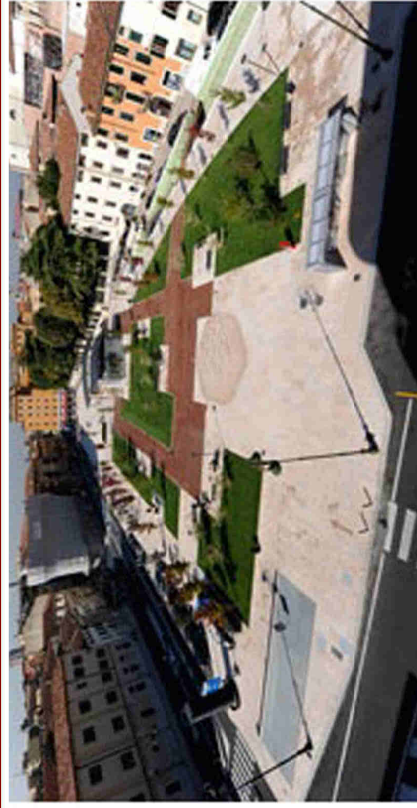


## PARCHEGGIO INTERRATO PIAZZA DELLA CITTADILLA, VERONA,

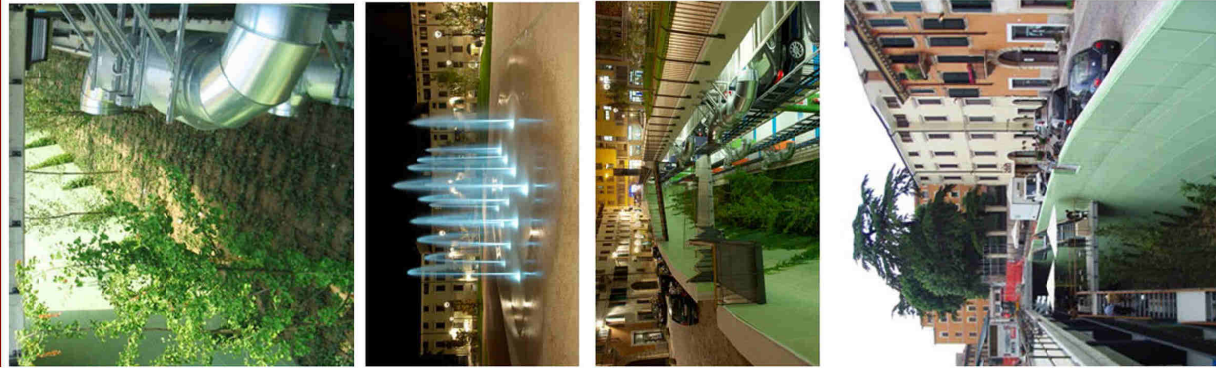
ITALIA

giugno 2010

Progettista: Studio Roli Associati, Modena  
Committente: Comune di Verona  
Costruttore: Astaldi s.p.a.  
Ente Gestore: APCOA Parking Italia s.p.a.  
Dati: liv. -1 = n. 259 posti; liv. -2 = n- 247 posti; liv. -3 = n. 244



Nuova e a non più di 200 metri dall'Arena, e dunque a sud della più nota piazza Brà, nei confronti della quale svolge un ruolo di attestazione legato al suo utilizzo come snodo viabilistico e, prima della realizzazione del nuovo parcheggio interrato di elevata capienza, come area di sosta a raso. Proprio a causa della sua posizione strategica, la piazza era intensamente occupata dalle auto in sosta, e pertanto sottratta a qualsiasi altra destinazione. Per incrementare l'offerta di sosta in un'area strategica ed ottenere nel contempo la riqualificazione ambientale dell'intera superficie della piazza, il Comune di Verona deliberava la realizzazione di un parcheggio interrato di ampia capienza. I progettisti hanno dovuto affrontare e superare alcune difficoltà, relative alla forma irregolare dell'area dell'intervento ed al posizionamento obbligato delle corsie e delle rampe di ingresso e di uscita veicolare in funzione della viabilità di accesso. La superficie della piazza è divisa in due ampi spazi aperti ed integrati, adatti ad ospitare i riti della vita sociale urbana, offrendo o semplicemente suggerendo molteplici possibilità d'uso e ricreando condizioni di affezione ai luoghi. L'area ad ovest è stata pensata come piazza del mercato, delimitata sul lato verso la strada da un basso muretto-seduta che contiene le griglie di aerazione del parcheggio. Al centro l'area mercatale è segnalata da un cambio della pavimentazione e attrezzata per gli attacchi ai servizi che offrono anche la possibilità di utilizzo per spettacoli. L'area ad est invece è stata ideata come piazza degli eventi in quanto maggiormente definita come area di gioco, di incontro e luogo di esperienze diverse. Nella parte centrale due strutture emergenti in cemento, vetro e alluminio, sormontate da coperture pensili in lamiera brunita, ospitano da una parte un caffè-bar e dall'altra l'edificio contenente il locale gestione e controllo, i servizi pubblici e gli accessi pedonali al parcheggio. Si viene così a creare all'interno della piazza un'area coperta di dimensioni contenute, offrendo al cittadino un ulteriore spazio di ricovero e di ristoro.



TESI di LAUREA MAGISTRALE  
INGEGNERIA EDILE - ARCHITETTURA  
Relatore: prof. ssa  
MALIGHETTI LAURA ELISABETTA  
POLO TERRITORIALE di LECCO

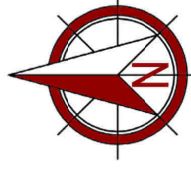
Monza tra verde, acqua ed industrie:  
Un'opportunità per le aree dismesse  
Una rinascita per l'ex Filatura e Tessitura Meccanica  
FOSSATI & LAMPERTI

GIUSEPPE ABATE  
matr. 649484

Capitolo 3  
Sintesi alla Scala Urbana



ANNO ACCADEMICO 2016 / 2017



03.03-035  
CASI STUDIO - Macroarea C





**QUARTIERE RESIDENZIALE GNEISS MOSS, SALISBURGO, AUSTRIA**  
2000

Progettista: Arch. Georg W. Reinberg  
Impresa di Costruzioni: F.A. Kronreif, Abtenau  
Committente: GSWB - Gemeinnützige  
Superficie abitabile: mq. 2'575  
Numero Appartamenti: n. 61 simplex e duplex  
Costo Totale Edificio: € 6'170'000



**ALLOGGI E BIBLIOTECA DI QUARTIERE, EVREUX, FRANCIA**  
2000

Progettista: Dubosc & Landowski  
Impresa di Costruzioni: Quille, Evreux  
Committente: Opac de L'Evreux, Evreux  
Superficie Abitabile: mq. 6626  
Numero Appartamenti: n. 51  
Costo al mq.: 731,80 €/mq



Il complesso di Gneiss Moss sorge alla periferia di Salisburgo su un lotto soleggiato alle estreme propaggini di un quartiere residenziale di espansione circondato a sud e a ovest da aree verdi non edificabili di pregio naturalistico, in una posizione panoramica che permette la vista delle montagne circostanti e della vicina città storica di Salisburgo.

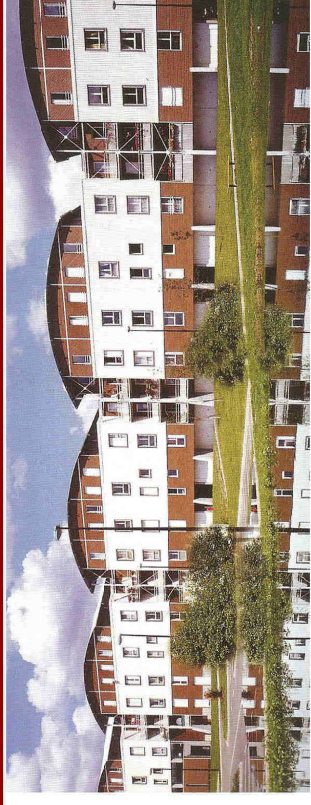
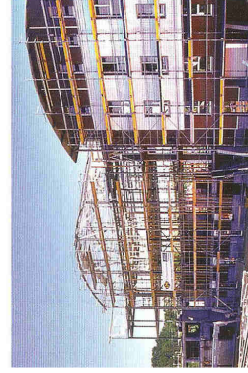
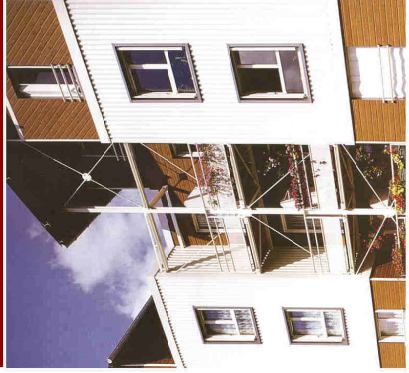
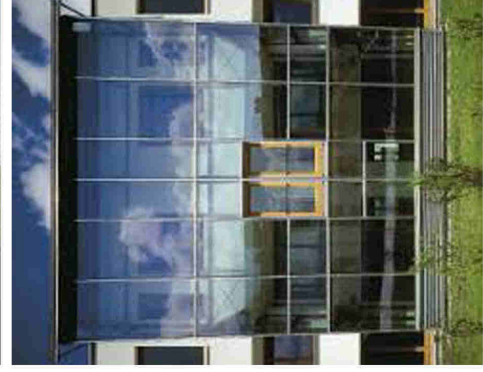
L'organizzazione planimetrica del quartiere e la distribuzione funzionali degli ambienti sono dettate dalla volontà di ottimizzare il guadagno solare passivo e attivo, ma anche dell'intento di favorire le viste privilegiate di cui gode il lotto senza rinunciare alla qualità abitativa degli spazi interni.

Su un'area di circa mq 9500 sono disposti cinque edifici con orientamento principale sud, e due edifici a schiera di due piani fuori terra con orientamento principale est-ovest, per un totale di 61 unità abitative di dimensione variabili tra i 47 e i 110 mq.

I corpi di fabbrica rivolti a meridione hanno tipologia in linea e a schiera, altezze variabili da quattro a due piani fuori terra e sono degradanti da nord a sud. Gli edifici sono posti a distanza uno dall'altro tale da impedire ogni possibile reciproco ombreggiamento anche quando il sole è basso rispetto all'orizzonte.

La circolazione nel lotto è esclusivamente pedonale: un viale principale attraversa l'area del piazzale principale nord, da cui avviene l'accesso al piano interrato dei garage, in direzione sud, e su di esso si attestano i percorsi pedonali trasversali che conducono ai diversi corpi di fabbrica.

Gli edifici a due e a tre piani con affaccio principale a meridione sono ideati per massimizzare lo sfruttamento passivo dell'energia solare attraverso l'uso di ampie superfici vetrate esposte a sud (guadagno diretto), la realizzazione di giardini d'inverno (guadagno indiretto), l'uso di materiali isolanti ad alte prestazioni e un sistema di ventilazione automatica con recupero di calore. Tutte le coperture che non integrano sistemi di sfruttamento attivo o passivo dell'energia solare sono formate da tetti verdi per la ritenzione delle acque piovane e il manto erboso, che caratterizza le vaste aree a giardino che circondano gli edifici è messo in opera su uno strato drenante dotato di alta capacità di filtraggio e smaltimento delle acque meteoriche.



Il complesso, localizzato ai confini della città di Evreux, nel quartiere di Navarre, comprende 51 unità residenziali e una biblioteca di quartiere. L'intervento è stato promosso dall'OPAC dell'Eure insieme all'autorità municipale locale, al fine di esplorare le potenzialità offerte dalla filiera costruttiva dell'assemblaggio a secco.

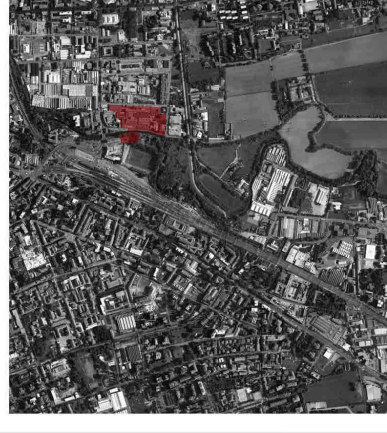
Lo studio Dubosc&Landowski di Parigi, che è stato incaricato della progettazione del nuovo quartiere, ha dimostrato tutti i vantaggi economici, prestazionali ed energetici che si possono ottenere con tale tecnica.

Il lotto di intervento costeggia a nord-est la rue des Quinconces e il corso d'acqua dell'Iton e a sud-ovest fiancheggia la zona di pianificazione estesa fino al via alberato che conduceva alle fabbriche di Navarre. Sul lato nord, una doppia fila di alberi separa l'edificio dalla strada svolgendo la funzione di schermo acustico vegetale tra il traffico veicolare e gli alloggi. Per oltrepassare il corso d'acqua sono state realizzate delle passerelle di collegamento tra la strada, il viale e gli ingressi ai fabbricati.

Gli alloggi sono organizzati in cinque edifici alti cinque piani ciascuno; questi, pur essendo affiancati in continuità a definire una cortina, risultano chiaramente identificabili grazie all'articolazione dei volumi, all'uso di differenti materiali in facciata, a tetti curvi che si alternano a tetti piani con copertura a terrazza.

Cinque corpi scala esterni con ossatura metallica servono i differenti livelli. Le unità residenziali hanno dimensioni variabile da 2 a 5 vani, con superfici da 56 mq a 106 mq, e sono quasi tutte dotate di una loggia o di un balcone. La biblioteca di quartiere occupa i due livelli inferiori del primo edificio e ha un superficie utile di 328 mq. L'intero quartiere è inoltre dotato di 26 garage coperti e di 49 posti auto.

La concezione strutturale conferisce all'edificio grande flessibilità: grazie alla pianta libera e alla possibilità di aprire, aggiungere o rimuovere le pareti interne, realizzate in gesso rivestito su montanti metallici, è consentito riconfigurare gli spazi interni senza costi eccessivi, al variare delle esigenze dell'utente finale.

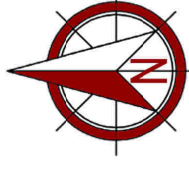


TESI di LAUREA MAGISTRALE  
INGEGNERIA EDILE - ARCHITETTURA  
Relatore: prof. ssa  
MALIGHETTI LAURA ELISABETTA  
POLO TERRITORIALE di LECCO

**Monza tra verde, acqua ed industrie:**  
Un'opportunità per le aree dismesse  
Una rinascita per l'ex Filatura e Tessitura Meccanica  
**FOSSATI & LAMPERTI**

**GIUSEPPE ABATE**  
matr. 649484

Sintesi alla Scala Urbana  
Capitolo 3



ANNO ACCADEMICO 2016 / 2017

**03.03-036**  
CASI STUDIO - Macroarea D



## COMPLESSO RESIDENZIALE ROSENBACH, BOLZANO,

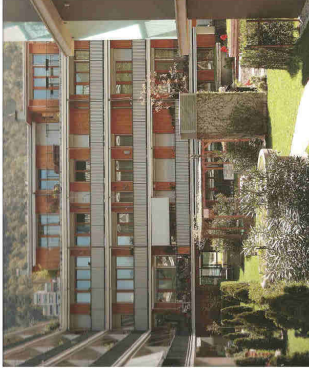
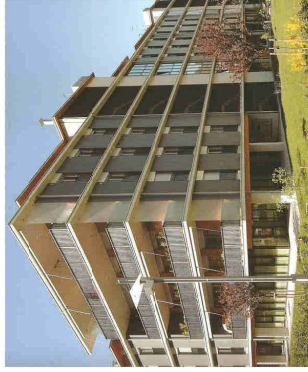
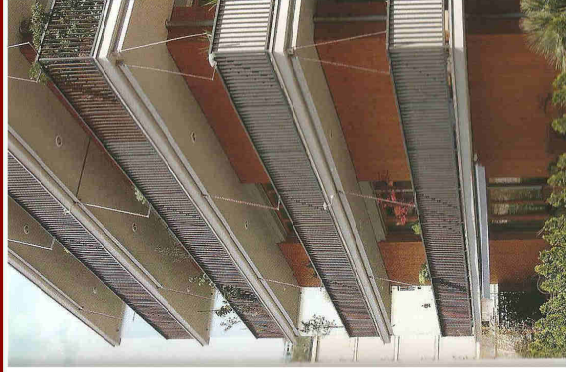
ITALIA

2003

Progettazione Architettonica: Ing. Klaus Plattner  
Progettazione Strutturale: Menz & Gritsch Architektur  
Committente: Cooperativa Bolzano  
Superficie abitabile: mq. 5'100  
Numero Appartamenti: n. 64  
Costo Totale Edificio: €. 8'9880'000



L'applicazione dei principi dell'edilizia a basso consumo energetico è particolarmente interessante quando è attuata su un edificio con numerose unità immobiliari: un ottimo esempio è il condominio Rosenbach a Bolzano che ha raggiunto i prefissati obiettivi di comfort ambientale e di contenimento delle spese di costruzione e di esercizio. Le linee guida per una buona interazione tra organismo costruito e condizioni ambientali del contesto sono state rispettate: forma compatta e regolare dei volumi, trattamento delle aperture differenziato tra le facciate, elementi tecnici con elevati spessori di isolamento termico, vetri basso-emissivi, impiantistica accurata che insieme ad una serie di accorgimenti progettuali e costruttivi hanno contribuito alla realizzazione di un fabbricato che ha ricevuto la certificazione energetica "CasaClimaA". Lo scheletro portante dell'edificio e i solai sono di cemento armato: la piastra in getto delle ripartizioni orizzontali interne sembra fuoriuscire sui prospetti attraverso i balconi e i marcapiano di calcestruzzo che separano un piano dall'altro e sono componenti significativi nella definizione delle facciate. Su questo telaio sono stati posizionati solo elementi a secco per la realizzazione delle chiusure verticali, partizioni interne verticali e strati dei pavimenti: tale scelta tecnica operativa ha consentito il rispetto dei tempi di costruzione eliminando i tempi di asciugatura. I moduli prefabbricati utilizzati per i tamponamenti delle pareti, assemblati in officina e montati con una gru, sono costituiti da telai di legno, pannelli in fibre di legno (OSB, pannello a scaglie orientate, all'interno e DWD, più permeabile al vapore all'esterno) e riempimento con cm 22 di isolante di fibra di cellulosa. Il rivestimento esterno dell'edificio è in parte in legno e in parte in fibrocemento. Il rivestimento interno delle pareti, realizzato in opera, prevede una controparete in cm 5 in cartongesso, con freno al vapore, che fornisce lo spazio per il passaggio dei cavi elettrici. Le pareti interne e divisorie tra gli alloggi sono di cartongesso. Le coperture piane sono realizzate come tetti verdi mentre per le coperture inclinate si sono impiegati pannelli prefabbricati di legno e manto di copertura di lamiera con doppia aggraffatura.

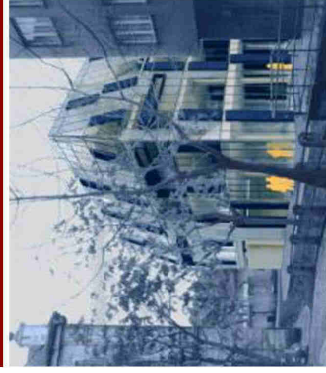


## NUOVO EDIFICIO RESIDENZIALE IN U MILOSRDNYCH, PRAGA,

REP. CECA

2003

Progettista: Lazzarini Pickering Architetti



Con questo progetto, risultato vincitore nel recente concorso internazionale a inviti, Lazzarini e Pickering hanno l'opportunità di affrontare per la seconda volta un tema - quello dell'edificio multifunzionale - nello stesso contesto d'eccezione, il centro storico di Praga, ma con la sostanziale variante di cimentarsi qui in una costruzione ex novo. Tale situazione impegna in maniera inequivocabile ed evidente ad affrontare e dirimere la difficile questione dell'introduzione in termini appropriati del linguaggio contemporaneo nel tessuto antico della città. La scelta operata, chiara e determinata, è quella di adottare e trasfigurare alcuni caratteri tipici delle costruzioni storiche praghese - proporzioni, sagome, altezze e tonalità - in un organismo di assoluta autonomia formale, che ambisce a porsi in continuità con la trama urbana. In particolare, vengono indagate le potenzialità espressive insite nel rapporto tra opacità e trasparenza - il curtain wall che lascia trasparire un articolato paesaggio interno - e tra positivo e negativo - lo spazio aperto della corte interna d'ingresso come volume ottenuto per sottrazione. L'edificio, localizzato sulla riva destra della Moldava presso il complesso di Sant'Agnesse, è destinato:

- piano terra = negozi;
  - piano primo = uffici;
  - dal secondo al quarto piano = appartamenti in simplex o in duplex.
- La struttura è in cemento armato a travi e pilastri nei quali sono integrate le condutture degli impianti e fronti a curtain wall. I serramenti, i pannelli interni e i rivestimenti dei muri perimetrali della corte di accesso sono in metallo brunito.



TESI di LAUREA MAGISTRALE  
INGEGNERIA EDILE - ARCHITETTURA

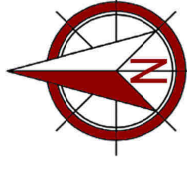
Relatore: prof. ssa  
MALIGHETTI LAURA ELISABETTA  
POLO TERRITORIALE di LECCO

Monza tra verde, acqua ed industrie:  
Un'opportunità per le areedismesse

Una rinascita per l'ex Filatura e Tessitura Meccanica  
FOSSATI & LAMPERTI

GIUSEPPE ABATE  
matr. 649484

Capitolo 3  
Sintesi alla Scala Urbana



ANNO ACCADEMICO 2016 / 2017

03.03-037  
CASI STUDIO - Macroarea E



**EX CARCERE LE MURATE, FIRENZE,  
ITALIA**

1997

Alloggi:

n.60

Sup. Complessiva Residenza:

mq. 5493

Sup. Complessiva Residenze Collettive:

mq. 2262

Sup. Spazi:

mq. 6505

Importi Lavori:

L. 52'100'000'000

Progetto Preliminare Unitario:

Arch. Renzo Piano



Progetto di recupero dell'ex carcere fiorentino delle Murate che ha interessato più aree di intervento. Progettare per livelli stratificati di funzioni è il principio, scaturito dalla collaborazione con l'arch. Piano, che è stato utilizzato dal team dell'Ufficio di Edilizia Residenziale Pubblica del Comune di Firenze guidato dall'arch. Mario Pittalis. La finalità è quella di trapiantare, nelle strutture dismesse, prima convento medievale e poi carcere ottocentesco, la pluralità vitale e la complessità di un centro urbano contemporaneo, ma anche l'opportunità di garantire al nuovo insediamento la dignità di un quartiere cittadino. Quattro gli edifici interessati dall'intervento, che incorporano due cortili: il corpo di fabbrica delle Murate (Edificio E) costituito da una galleria centrale a tutt'altezza (tre piano più il piano terreno) e l'Edificio A, su via dell'Agnolo, entrambi destinati a celle di detenzione; l'edificio B, che è il corpo di fabbrica coincidente con il portico di ingresso all'attuale cortile 4, utilizzato per manifestazioni estive; l'edificio A1, trasversale a quello A, ex granaio nel periodo ottocentesco, con una particolare tipologia costruttiva e in parte destinato a celle di isolamento; il cortile 2 coincidente con gli antichi spazi aperti del convento e il cortile 1, attualmente in uso alla Procura della Repubblica; il cortile 4, sul sedime degli spazi aperti del convento, ma completamente trasformato dal successivo uso carcerario. E' questo un complesso di edifici che costituisce, in contiguità con il primo intervento, un corpo unico e restituisce alla città la fruibilità di gran parte dell'ex carcere ed in particolare degli spazi aperti maggiormente significativi, consentendo la permeabilità e la pedonalizzazione longitudinale dell'intero complesso. Dal punto di vista funzionale gli spazi sociali e commerciali sono collocati al piano terra, gli uffici al primo piano e le residenze in quelli superiori. I prospetti sulle corti sono stati integralmente conservati sino al piano secondo, dove sono state realizzate delle nuove aperture. Al piano delle residenze invece sono stati inseriti dei bow-windows per migliorare il comfort interno e per conservare la caratterizzazione delle murature, comprese le finestre dagli alti davanzali.



**LIBERTY HOTEL, BOSTON,  
STATI UNITI d'AMERICA**

2007

Progettista:

Arch. Gary Johnson

Costruttore:

Suffolk Construction

Interio Design:

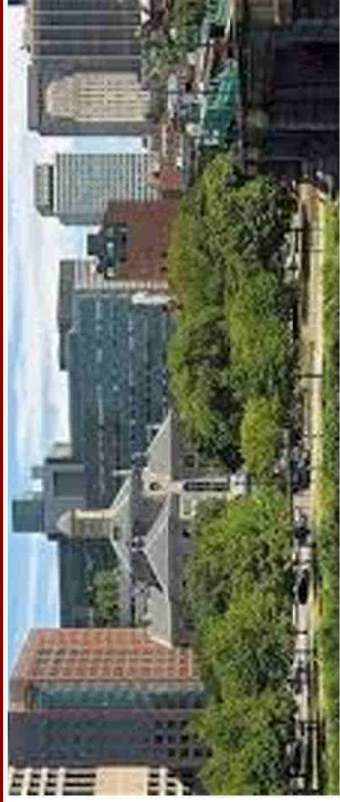
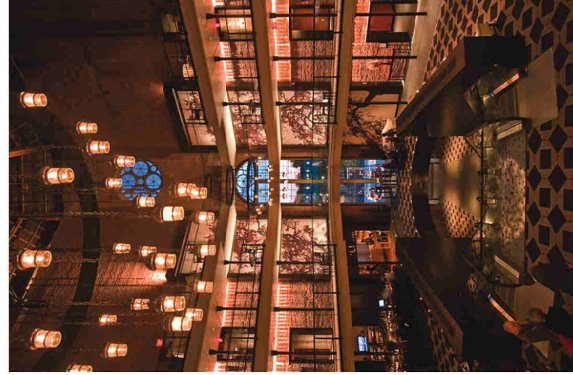
Alexandra Champallimaud and Associates inc.

Landscap Architect:

Arch. Michael Van Valkebourg Associates

Importo Lavori:

\$150'000'000



Il Liberty Hotel che sorge nelle vicinanze della Beacon Hill di Boston dovrebbe essere uno dei meglio conosciuti esempi di trasformazione delle destinazioni d'uso agli antipodi per un edificio. Il complesso fu originariamente progettato da Gridley James, Fox Bryant e Louis Dwight. Costruito nel 1851, il Liberty Hotel iniziò la sua vita come l'istituto penitenziario di Boston in Charles Street. La prigione chiuse i battenti nel 1990 e l'edificio fu acquistato dall'MGH (Massachusetts General Hospital). Nel 2001 il cadente ma affascinante edificio vittoriano fu ceduto dall'MGH e passò nelle mani dell'operatore immobiliare Richard L. Friedman (della Carpenter and Company) e della Kennedy Associates di Seattle. Il progetto dell'albergo da 150 milioni di dollari iniziò nel 2002 e durò 5 anni. Fu il risultato della cooperazione di numeri enti dell'amministrazione pubblica tra cui la Massachusetts Historical Commission (che stanziò 15 milioni di dollari), la Boston Landmark Commission, l'ufficio del sindaco sig. Menino, il National Park Service e la Boston Redevelopment Authority. Ognuna di queste partecipanti voleva riutilizzare per intero l'edificio senza cambiarne il carattere originale. La rotonda centrale alta mt. 27 è stata trasformata nel cuore dell'hotel con l'ingresso e gli spazi comuni, preservando le grandi finestre in ferro battuto. La cupola è stata riportata al suo antico splendore e il cortile dei detenuti è stato riconvertito in un rilassante giardino per gli ospiti dell'albergo. Gli interni sono stati decorati con lo stesso stile vittoriano dell'intero edificio. L'hotel ha 298 camere, incluse 10 suite, con un'ampiezza che varia tra i 120 mq e i 240 mq. Le stanze sono dotate di finestre a tutt'altezza alcune aventi ancora le originali decorazioni in ferro battuto. In una zona dell'hotel è stata ricostruita una cella come si doveva presentare all'epoca di costruzione dell'istituto penitenziario. L'albergo dispone anche di un ristorante, di un cocktail bar e di tre dining area; è presenta una sala da ballo e alcune meeting room di varie dimensioni. Tutt'intorno all'albergo ci sono circa mq. 1800 spazi esterni sfruttabili dagli ospiti.



TESI di LAUREA MAGISTRALE  
INGEGNERIA EDILE - ARCHITETTURA

Relatore: prof. ssa

MALIGHETTI LAURA ELISABETTA

POLO TERRITORIALE di LECCO

**Monza tra verde, acqua ed industrie:**  
Un'opportunità per le aree dismesse

Una rinascita per l'ex Filatura e Tessitura Meccanica

**FOSSATI & LAMPERTI**

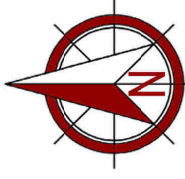
GIUSEPPE ABATE

matr. 649484

Capitolo 3

Sintesi alla Scala Urbana

ANNO ACCADEMICO 2016 / 2017



**03.03-038**

CASI STUDIO - Macroarea F

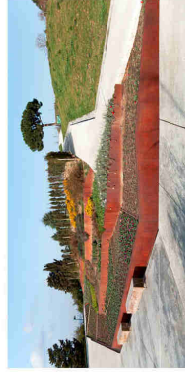


**GIARDINO BOTANICO SUL MONTJUIC, BARCELLONA, SPAGNA**  
1995

Progettista: Arch. Carlos Ferrater  
Paesaggista: Arch. Isabel Figueras  
Committete: Ayuntamiento de Barcellona  
Impresa di Costruzioni: Stachys  
Consulenza Botanica: Artur Bossy  
Consulenza Biologica: Joan Pedrola



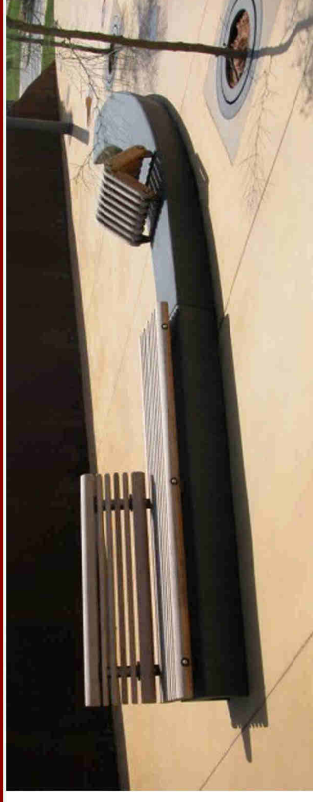
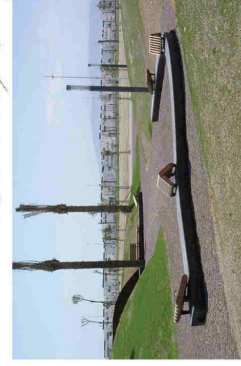
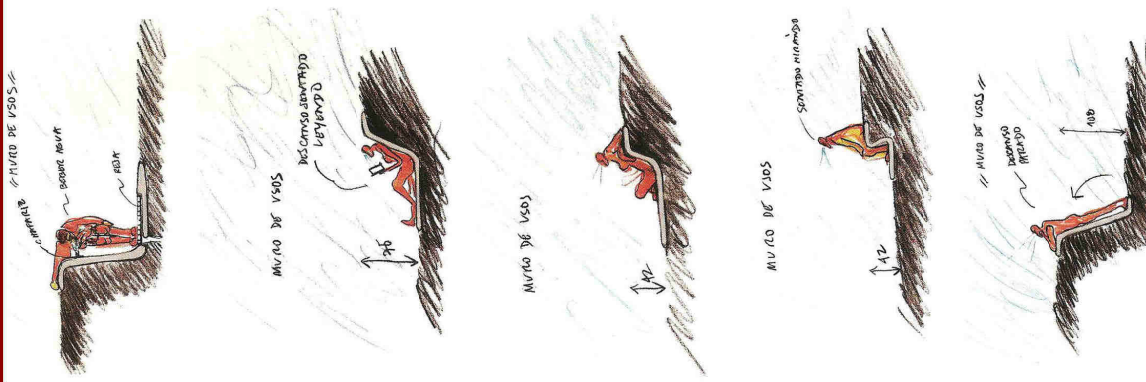
Geometrie frattali mutuate dalla natura danno forma appropriata ad un grande spazio didattico e ricreativo all'aperto dedicato alla flora del Mediterraneo. Il Giardino Botanico di Barcellona ha la forma di un grande anfiteatro adagiato sul versante settentrionale del Montjuic. E' un progetto riuscito, dove le soluzioni tecniche e le proposte formali rispondono perfettamente alle funzioni richieste, che sono: la sistemazione razionale delle specie vegetali raccolte, in questo caso quelle appartenenti alla flora delle coste del Mediterraneo e delle regioni omoclimatiche del pianeta; la creazione di una rete gerarchizzata di percorsi, che consentano un uso scientifico, pedagogico o ludico del giardino; l'installazione di infrastrutture come impianti di irrigazione, drenaggio e sistemi informatici di controllo. Il valore dell'opera è stato sancito dall'invito ufficiale alla Biennale di Architettura di Venezia del 2004. L'iter progettuale seguito è complesso. Si è partiti dallo studio delle condizioni morfologiche e topografiche della zona e, per evitare grandi movimenti di terra, sconsigliati dalla natura franosa del suolo, si è deciso di sfruttare la pendenza a proprio vantaggio, non di subirla. Alla superficie è stata sovrapposta una rete a maglie triangolari, successivamente adattate attraverso allargamenti e deformazioni, a seconda della maggiore o minore pendenza del terreno, fino ad ottenere che almeno un lato di ogni triangolo fosse alla stessa quota altimetrica. Una volta fissato il disegno definitivo della rete, sono state variate le altezze dei vertici dei triangoli in modo da assegnare a ciascuna porzione di terreno un orientamento e una pendenza propri in base alle necessità di soleggiamento, di irrigazione, di facilità di piantumazione e di relazione tra le specie. In tal modo il paesaggio assume un aspetto simile a quello di un "frattale". Il risultato è una sintesi perfetta di natura e artificio. Gli elementi che denunciano la frammentazione del terreno secondo criteri geometrici rigorosi sono la planimetria, i muri di contenimento e i percorsi, che seguono un andamento a linea spezzata. Il rivestimento esterno dei muri di contenimento è costituito da lastre di acciaio Corten per dare, grazie al loro caratteristico color bruno rossastro, la sensazione che al terra sia tagliata al vivo. I percorsi pedonali in cemento armato a vista solo l'unico elemento artificiale che spicca nel paesaggio.



**ABITARE LA STRADA**

Progettista: Diana Cabeza

Varie opere di arredo urbano sparse in tutto il mondo dalla celebre progettista che amplia il discorso progettuale ad altre categorie di "abitanti della strada"



Da una parte c'è la strada. Dall'altra l'arredo urbano. Parole che raccontano storie diverse, apparentemente inconciliabili. La strada è da sempre. Sinonimo di vitalità e di morte. L'arredo urbano è un'invenzione recente o meglio la recente "commercializzazione" di eterni atteggiamenti umani: sulla strada ci si è sempre seduti, sui gradini delle chiese, sulle panche di pietra alla base dei palazzi; sulla strada ci si è sempre riparati, nei portoni o sotto i cornicioni. L'arredo urbano è la trasformazione in catalogo di tali necessità: ne nascono panchine, pensiline, dissuasori, ... in un certo senso, quindi l'arredo urbano nasce dalla crisi di una architettura incapace di farsi città, di scendere sui marciapiedi, di occuparsi dell'intorno a sé. Ma c'è di più: l'arredo urbano non solo visualizza una crisi, ma è anche cartina tornasole di un disagio, evidenzia la duplice natura dell'abitare la strada. la panchina su cui di giorno ci si riposa, su cui si poggiamo i sacchetti dello shopping, la pensilina sotto la quale di giorno si aspetta il tram, ci si ripara dalla pioggia divengono, di notte, letti e case. Una popolazione diversa ne interpreta le funzioni. Per gli homeless l'arredo urbano si trasforma in arredo tuot court. Diana Cabeza, tra tutti i designer contemporanei la più capace nella dimensione dell'arredo urbano, è come se si fosse di colpo resa conto di tale contraddizione. E' come se avesse aperto gli occhi sulla duplice funzione degli oggetti da lei disegnati, con grande successo, da molti anni. Diana Cabeza arriva a concepire: (1) "Murus Ergonomicos". Possiamo identificare i prodotti di tale intuizione nel progetto chiamato "Banco Topografico. Se, in esso, è la conformazione del terreno, con le sue rughe, a "salire di quota" e a farsi arredo urbano, piano costruito dall'uomo, il passo successivo non può che essere quello di leggere la stessa naturalità del terreno come sequenza di arredi. (2) "Literas Urbanas". Ridisegno delle tradizionale panchina da parco per adattarla al contemporaneo uso del tempo libero. Basi di cemento precompresso in pasta con sovrapposte strutture in legno massello su supporti di acciaio Corten. (3) "Picapedras". Progetto di sedute collettive realizzato per la città di Puerto Madryn. Schienali in legno scolpito a mano e basi di porfido.



TESI di LAUREA MAGISTRALE  
INGEGNERIA EDILE - ARCHITETTURA  
Relatore: prof. ssa  
MALIGHETTI LAURA ELISABETTA  
POLO TERRITORIALE di LECCO

**Monza tra verde, acqua ed industrie:**  
Un'opportunità per le aree dismesse  
Una rinascita per l'ex Filatura e Tessitura Meccanica  
**FOSSATI & LAMPERTI**

**GIUSEPPE ABATE**  
matr. 649484

Sintesi alla Scala Urbana

Capitolo 3



**03.03-039**  
CASI STUDIO - Macroarea G



## PASSERELLA PEDONALE EXPO FIERA (PEF), MILANO,

ITALIA

2015

Project Manager

Ing. Bruno Maturi di Collini Lavori s.p.a.

Impresa Esecutrice:

Collini Lavori s.p.a. - Trento e ICG s.r.l.

Committente:

Metropolitana Milanese s.p.a.

Durata dei Lavori:

548 giorni

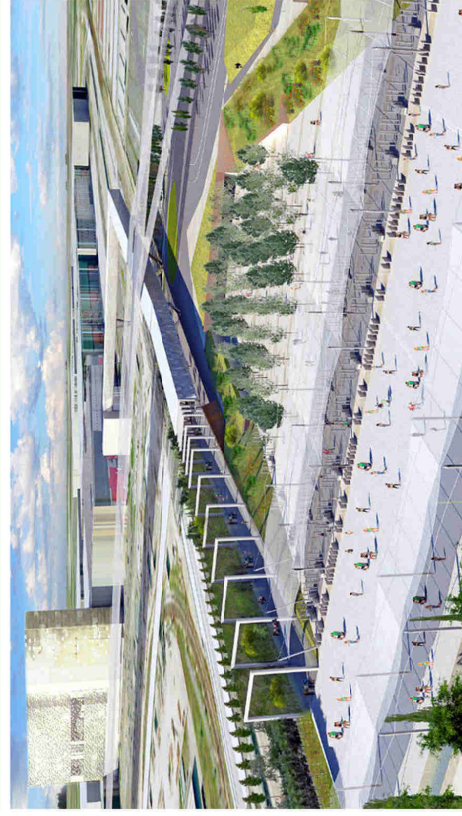
Costo:

16'700'000,00 €.



## PASSERELLA PEDONALE CIRCOLARE, LUJIAZUI PUDONG DISTRICT OF SHANGHAI

2011



Il ponte "trentino" per l'esposizione universale, manufatto "chiave" nel quadro delle opere di accesso all'Expo che, anche dopo la conclusione della Manifestazione, rappresenterà l'elemento di congiunzione per il futuro sviluppo urbano dell'area.

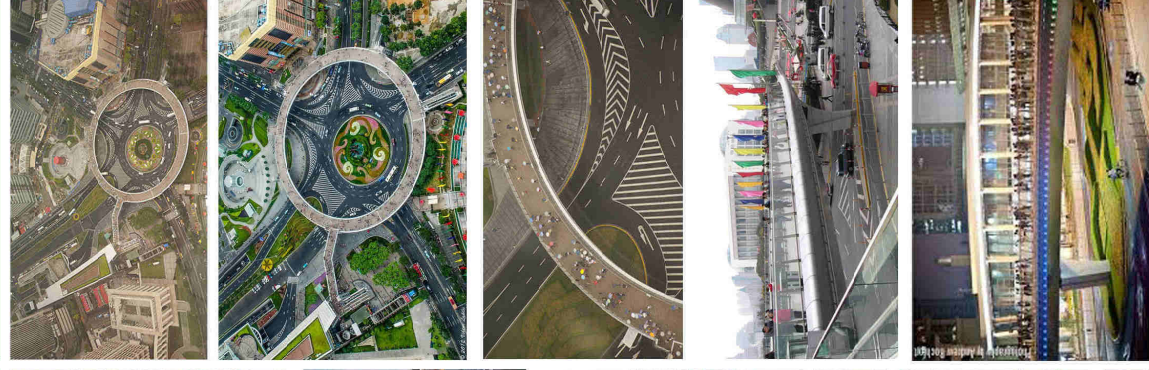
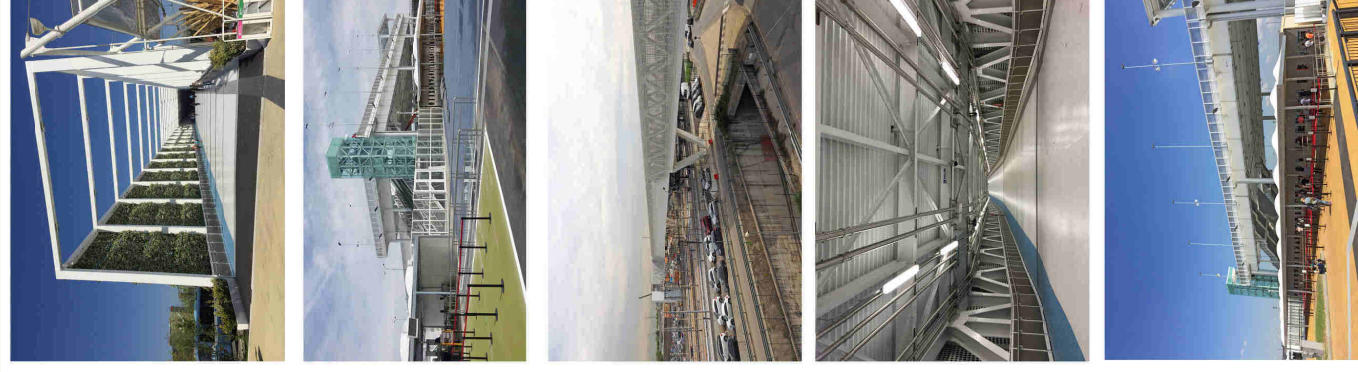
Nell'ambito della realizzazione degli accessi al sito espositivo, l'Ente Expo ha progettato di collegare direttamente l'area con la esistente rete metropolitana urbana, ipotizzando che almeno la metà dei 20 milioni di visitatori previsti prediligesse tale sistema di mobilità.

Poiché nelle immediate adiacenze del sito Expo è presente l'area della Fiera con la fermata della linea rossa della Metropolitana Milanese (MM1) già a suo tempo realizzata per l'accesso al polo fieristico di Rho-Pero, è stato progettato un collegamento fra le due aree con la realizzazione di un ponte pedonale che scavalca la linea ferroviaria esistente e fra esse inserita.

La passerella Expo-Fiera (PEF) si presenta quindi come manufatto chiave nel quadro delle opere di accesso all'Expo, sia nel periodo dell'Esposizione universale che per il successivo sviluppo urbano dell'area dopo la conclusione della Manifestazione.

La PEF è sostanzialmente costituita da due manufatti principali: la cosiddetta "piazza sospesa", in prossimità della Fiera, adiacente alla stazione della Metropolitana e la "passerella" vera e propria che collega la "piazza sospesa" all'area Expo. Completano poi i lavori le aree di accesso alle biglietterie, ai tornelli e ai controlli, con i relativi manufatti di copertura ed impianti tecnologici.

Dalla "piazza sospesa" inizia lo sviluppo della PEF che, in questa tratta di 105 m, supera la sottostante stazione ferroviaria RFI di Rho, con quota e sezione costanti. All'estremità Ovest di questa tratta è stato realizzato un allargio, esterno al manufatto, con l'inserimento di un ascensore e di una scala, per l'accesso al parcheggio della stazione ferroviaria di Rho.



In Italia per attraversare una strada, un vicolo, un fiume o qualsiasi altro ostacolo, siamo abituati a camminare su piccoli ponticelli, passerelle o cavalcavia che ci portano da una parte all'altra evitando così il traffico delle auto, le onde di un fiume o qualunque altra barriera. Ma se la strada fosse davvero troppo larga per un semplice ponte come possiamo fare? E se questa strada oltre ad essere larga non è neanche diritta ma è una vera e propria rotonda, con più punti di accesso che passerella servirebbe? OK, vogliamo proprio dirlo tutta, se oltre ad essere larga e rotonda deve anche essere sfruttata da moltissima gente? Serve un vero e proprio progetto non indifferente.

Ma ora veniamo al dunque, a Lujiazui in un distretto della lontana Shanghai è capitato proprio quello che avete letto pochi secondi fa, ovvero avevano una rotonda che collegava 5 strade, questa rotonda aveva un diametro molto largo e un sacco di abitanti dovevano attraversarla, ognuno dei quali in direzioni differenti, quindi cosa hanno fatto?

I progettisti hanno avuto la brillante idea di costruire sopra la rotonda una vera e propria passerella pedonale circolare sopraelevata che collegasse tutti i punti cruciali, dando modo ai pedoni di salire e scendere ed evitare così la congestione che si sarebbe creata se tutte queste persone avessero attraversato con delle banali strisce pedonali! Questa passerella è posizionata 5,5 metri sopra il livello stradale e permette a 15 persone di camminare fianco a fianco, una vera e proprio mega passerella. Inoltre questo ponte circolare permette l'accesso alla famosissima Oriental Pearl Tower, situato proprio a fianco della rotonda.

Per salire e scendere dalla passerella sono state posizionate scale mobili e scale normali, che dire, se vi trovate nei pressi di Shanghai una camminata su questo curioso cavalcavia è da fare, inoltre di notte questa passerella viene illuminata con dei led di vario colore! E voi ci andrete alla grande passerella pedonale di Shanghai?



TESI di LAUREA MAGISTRALE  
INGEGNERIA EDILE - ARCHITETTURA

Relatore: prof. ssa

MALIGHETTI LAURA ELISABETTA

POLO TERRITORIALE di LECCO

Monza tra verde, acqua ed industrie:  
Un'opportunità per le aree dismesse

Una rinascita per l'ex Filatura e Tessitura Meccanica

FOSSATI & LAMPERTI

GIUSEPPE ABATE

matr. 649484

Capitolo 3

Sintesi alla Scala Urbana

ANNO ACCADEMICO 2016 / 2017



03.03-040  
CASI STUDIO - Macroarea H



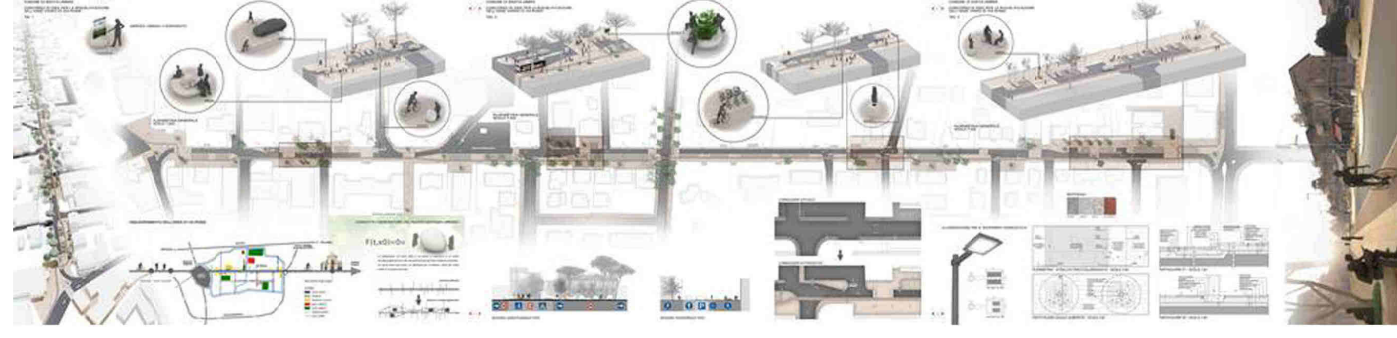
**PADIGLIONI TEMPORANEI**  
**LONDRA (INGHILTERRA) E A BRUGES (FRANCIA)** 2002  
 Progettista:  
 Arch. Toyo Ito  
 Structural Design Office Oak Arup  
 Comune di Bruges  
 Committente:  
 Serpentine Gallery



**RIQUALIFICAZIONE DELL'ASSE VIARIO DI VIA ROMA,**  
**BASTIA UMBRA, ITALIA** 2009  
 Progettista:  
 Alessandra Barillaro  
 nEmoGruppo Architetti  
 Comune di Bastia Umbra  
 Pubblicazione:  
 22 Dicembre 2009  
 Europa Concorsi:  
 1° Premio



Griglia, filigrana, controllo. Questi due padiglioni temporanei realizzati da Toyo Ito a Bruges e a Londra sono variazioni sul tema della griglia, trasformazione della struttura in filigrana, esaltazione spaziale del controllo. Le mure delle architetture di Ito sono diaframmi: reticoli spaziali, spartiti visibili, chiari e scuri. A Bruges, Ito crea una struttura di alluminio a maglia esagonale - dichiarata evocazione dei merletti, tipici manufatti della città - a cui aggiungere piastre ellittiche, come "segnali moderni". La struttura diviene membrana osmotica con l'ambiente circostante, se osservata d'obliquio è schermo opaco, ortogonalmente viene percepita come insieme di finestre/ferritoie sulla città. "Nella mia progettazione c'è un elemento antico, di osservazione del cambiamento e dunque di instabilità percettiva", così ama ripetere l'architetto giapponese. A Londra, Ito nel prato della Serpentine Gallery - dopo gli interventi durati una sola estate di Zaha Hadid e Daniel Libeskind - lavora su un enorme foglio forato da centinaia di aperture, poi lo ripiega e genera una scatola/padiglione. Da dentro l'esterno diviene un caleidoscopio: frammenti di città da captare, panorama esplosivo. Architettura radicale perchè memore delle radici, delle origini dell'architettura orientale, calligrafica e "leggera come un origami". Progetto forte, ma senza il rumore, il sibilo del taglio. Toyo Ito sembra voler sperimentare/esasperare, nella tipologia del padiglione, temi a lui cari e congeniali, con la spregiudicatezza che l'effimero e la scala ridotta - talvolta - posso consentire: "In passato il valore della leggerezza era molto forte in me. la cercavo ovunque. Ora sono cambiato, e do più importanza al fluire, alla scorrevolezza. Con questo termine vorrei indicare il tentativo di collocare un'architettura all'interno di un ambiente in continua trasformazione. L'ambiente esterno è vento e luce che cambiano. L'architettura deve mutare con l'ambiente che lo ospita.



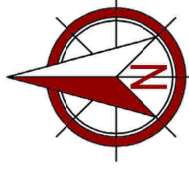
Un atto architettonico, osservando e studiando la storia dell'architettura, può nascere da un presupposto: qualsiasi gesto o atteggiamento progettuale viene concepito in funzione dell'uomo per concretizzarsi nel miglioramento delle condizioni di vita. Ridisegnare uno spazio sociale, quale una strada (compresi i suoi marciapiedi e spazi di pertinenza) nel presente caso, è sicuramente un gesto fortemente vincolato in fase progettuale da questa premessa. Allo scopo di perseguire una maggiore qualità sociale ed ambientale, l'asse di via Roma è stato analizzato da due principali punti di vista: 1 - Memoria. Occorre innanzitutto sottolineare l'importanza storica di quest'asse, in quanto parte di un sistema viario ben più grande, la cosiddetta "via di Roma", itinerario antico che conduce a Roma per Perugia ed Assisi. L'analisi delle caratteristiche della strada oggetto del concorso si basa perciò su questo presupposto fondamentale turistico/culturale: via Roma è parte della via di Roma. La proposta progettuale, come immediata conseguenza di questa prima analisi, prevede il ripristino del carattere storico del sistema, istituendo un senso unico di marcia per gli autoveicoli verso Santa Maria degli Angeli, senza sconvolgere la viabilità urbana. 2 - Vivacità urbane. L'analisi puntuale delle attività sociali e terziarie di Via Roma ha evidenziato caratteristiche decisamente opposte rispetto al suo carattere rettilineo. Sono presenti fronti urbani ricchi di attività dirette al pubblico, che definiremo vivaci, alternati a parti più propriamente residenziali con edifici sparsi, arretrati dal fronte stradale e inseriti all'interno di giardini privati recintati, che hanno decisamente un minore interesse ai fini progettuali. Questo ha indotto alla seguente riflessione: si può pensare, nei limiti delle possibilità della sezione stradale, di dedicare maggiore superficie pedonale in corrispondenza delle "vivacità urbane" e di "stirare" queste stesse superfici dove si ritengono non necessari ulteriori spazi di socializzazione a causa della mancanza di punti o attività di interesse. La proposta si concentra quindi sulla progettazione dei punti "attrattori" del sistema sociale, individuati dalle aree "vivaci", attorno a cui far scorrere l'intero sistema.



**TESI di LAUREA MAGISTRALE**  
**INGEGNERIA EDILE - ARCHITETTURA**  
 Relatore: prof. ssa  
**MALIGHETTI LAURA ELISABETTA**  
 POLO TERRITORIALE di LECCO

**Monza tra verde, acqua ed industrie:**  
 Un'opportunità per le aree dismesse  
 Una rinascita per l'ex Filatura e Tessitura Meccanica  
**FOSSATI & LAMPERTI**

**GIUSEPPE ABATE**  
 matr. 649484



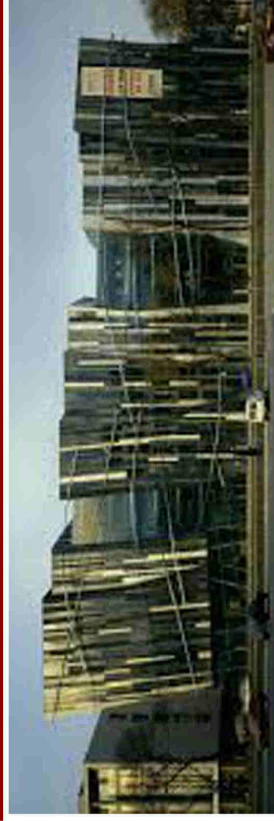
Capitolo 3  
**Sintesi alla Scala Urbana**

ANNO ACCADEMICO 2016 / 2017

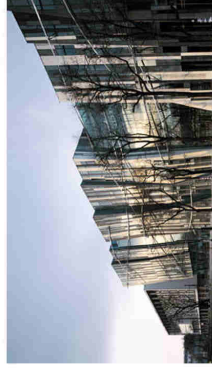
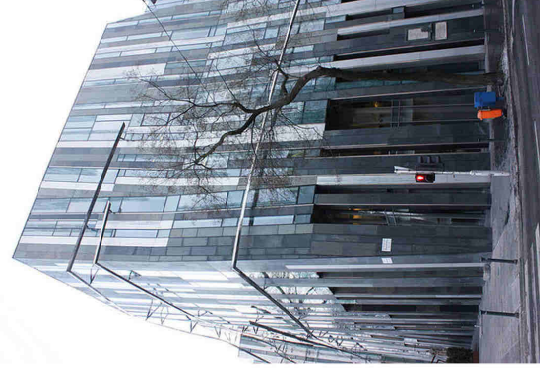
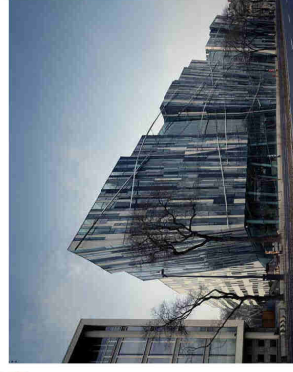
**03.03-041**  
**CASI STUDIO - Macroarea I**



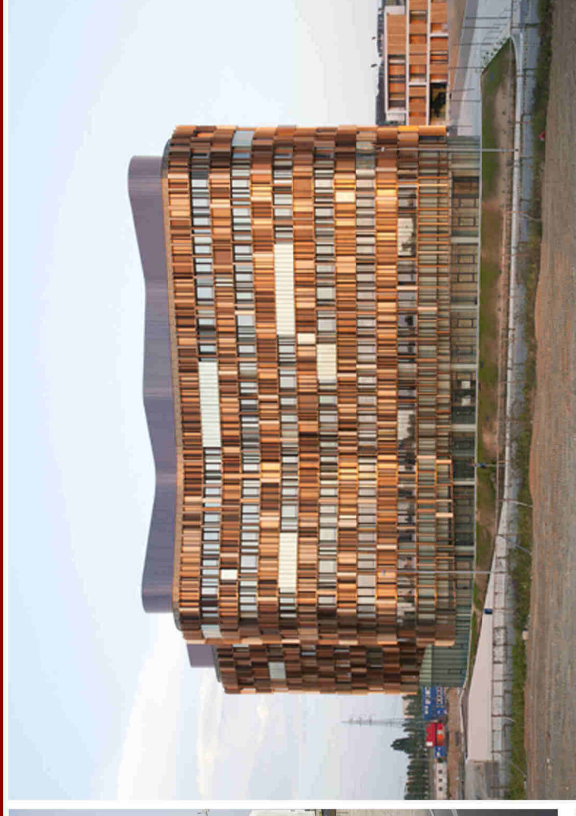
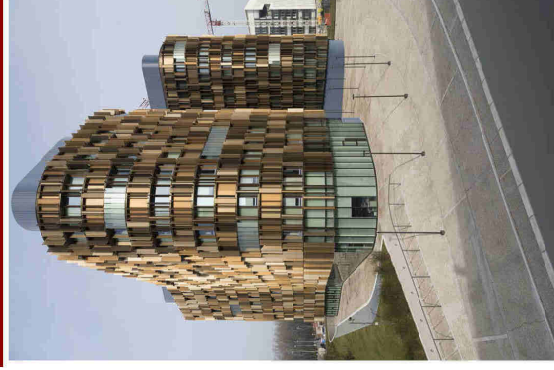
**SEDE ING, BUDAPEST,**  
**UNGHERIA** 2007  
 Progettista:  
 Arch. Erik van Egeraat  
 Committente:  
 ING Bank, Nationale Nederlanden Hungary  
 Superficie area:  
 mq. 41'000  
 Destinazione:  
 Uffici e Terziario



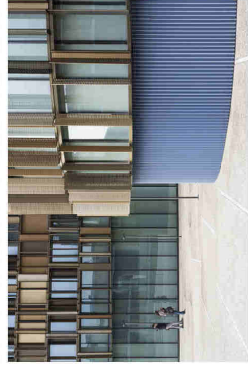
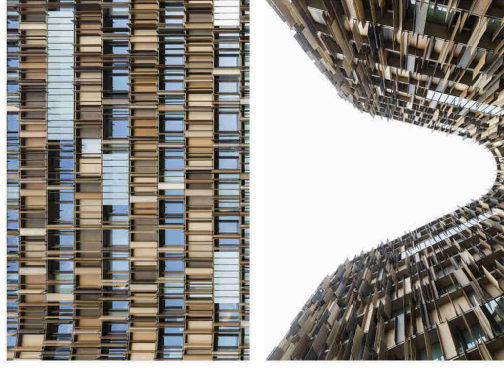
La nuova sede centrale ungherese della società ING è situata in una posizione di rilievo nella città di Budapest. La richiesta della committenza era stata di offrire un valore aggiunto, attraverso un'architettura caratterizzata, ma allo stesso tempo funzionale. Obiettivo era il progetto di un edificio per uffici di alta qualità, con una disposizione interna conforme agli standard commerciali di mercato. In relazione alla collocazione sulla via Dózsa György, accanto alla Piazza degli Eroi e di fronte al parco cittadino Városliget, il concetto di sviluppo per i 41000 mq del complesso, compresi i 25000 mq di spazio per uffici, deriva dal suo contesto urbano. Il volume complessivo si articola in tre parti, unite da atri completamente vetrati e connesse sulla facciata principale da lucenti cavi in acciaio inox. Si crea così un rapporto convincente tra il volume ortogonale dell'adiacente edificio anni Cinquanta, già ristrutturato da EEA, e le ville nello stile eclettico del tardo XIX secolo, tipiche in questa zona. La facciata adiacente all'edificio modernista si distingue per una serie di aperture non convenzionali. La composizione, i dettagli e il trattamento dei materiali, come la qualità della lavorazione, sono del tutto contemporanei, pur richiamando la ricchezza e la complessità dei dettagli evidenti nelle facciate storiche della città. Lievemente ondulati, i prospetti diventano uno strumento di luce, delineando una composizione di effetti visivi in continuo mutamento: contrasti di brillantezza, riflessi e trasparenze. La dinamica delle facciate prosegue all'interno dell'edificio, a partire dagli atri. Questi spazi comuni, che connettono i piani degli uffici e presentano superfici semitrasparenti inclinate, sono molto luminosi, senza essere incombenti. L'uso del vetro e delle tessiture in cavi d'acciaio crea un effetto a strati e genera un senso di dinamismo. Anche qui, il dettaglio cerca di dialogare con l'architettura tradizionale. In contrasto con questo spazio emozionale, la conformazione complessiva degli uffici rivela un'organizzazione strettamente funzionale, con parcheggi interrati su tre piani, destinazioni ad uso pubblico al piano terra, sei piani ad uffici e una zona congressi al settimo piano. La razionalità nella disposizione dei piani è ammorbida dalla molteplicità di aperture, così come dalla connessione visiva dei piani per uffici con gli atri.



**EDIFICIO PER UFFICI U15, MILANOFIORI,**  
**ITALIA** 2011  
 Progettista:  
 Cino Zucchi Architeti  
 Committente:  
 Milanofiori 2000  
 (Gruppo Cabassi)  
 Tipologia:  
 Uffici ed Industria



La disposizione sul suolo e i caratteri tipologici dell'edificio per uffici U15, articolano e specificano le guidelines generali del master plan in rapporto alla specificità del sito e al più generale disegno degli spazi aperti. La grande dimensione del lotto e della sagoma limite dell'edificio indicata dal master plan è interpretata piegandone i margini verso l'interno fino a generare uno schema distributivo che unisce le qualità positive di uno schema ad H con quelle di una pianta a nucleo distributivo centrale. Il disegno degli spazi aperti pertinenziali alterna superfici pavimentate ad aree verdi dalla superficie cangiante; le prime danno forma ai percorsi da sud e da est verso l'atrio principale, costituendo un piacevole dehors per gli uffici a piano terra. L'involucro perimetrale che delimita gli spazi interni è diviso in più strati e forma una facciata connotata da una forte plasticità e da uno sdoppiamento dei suoi piani: la parete interna, un involucro tradizionale che alterna una fascia finestrata e serramenti continui con una fascia opaca di parapetto e il sistema di frangisole fissi applicati esternamente.



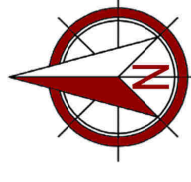
**TESI di LAUREA MAGISTRALE**  
**INGEGNERIA EDILE - ARCHITETTURA**  
 Relatore: prof. ssa  
**MALIGHETTI LAURA ELISABETTA**  
 POLO TERRITORIALE di LECCO

**Monza tra verde, acqua ed industrie:**  
 Un'opportunità per le areedismesse  
 Una rinascita per l'ex Filatura e Tessitura Meccanica  
**FOSSATI & LAMPERTI**

**GIUSEPPE ABATE**  
 matr. 649484

Capitolo 3  
**Sintesi alla Scala Urbana**

ANNO ACCADEMICO 2016 / 2017



**03.03-042**  
 CASI STUDIO - Macroarea J





## STAZIONE GARE SAINT-DENIS PLEYEL, PARIGI,

FRANCIA

Progettista: Kengo Kuma & Associates  
Sviluppatore: Société du Grand Paris  
Landscape design: AC & T Paysage  
Acustica: PEUTZ & Associés  
Sostenibilità: AIA Studio Environnement  
Superficie area: mq. 45'000

2007



## PIAZZA GARIBALDI, NAPOLI,

ITALIA

Progettista: Arch. Dominique Perrault  
Committente: Comune di Napoli  
Superficie: 60'000 mq

2016



L'azienda giapponese Kengo Kuma & Associates ha vinto un concorso per la progettazione della Gare Saint-Denis Pleyel, una delle tre stazioni principali che saranno costruite per servire un nuovo tratto della metropolitana di Parigi. La stazione da Kengo Kuma & Associates si trova a Saint-Denis, un sobborgo a nord di Parigi, ed è uno dei principali svincoli di proroga per la metropolitana che creerà un circuito attorno alla capitale.

La stazione di 45.000 metri quadrati di Kuma sarà alto nove piani – con cinque livelli fuori terra e quattro sotto – e sarà anche negozi di casa, una biblioteca multimediale e un centro business.

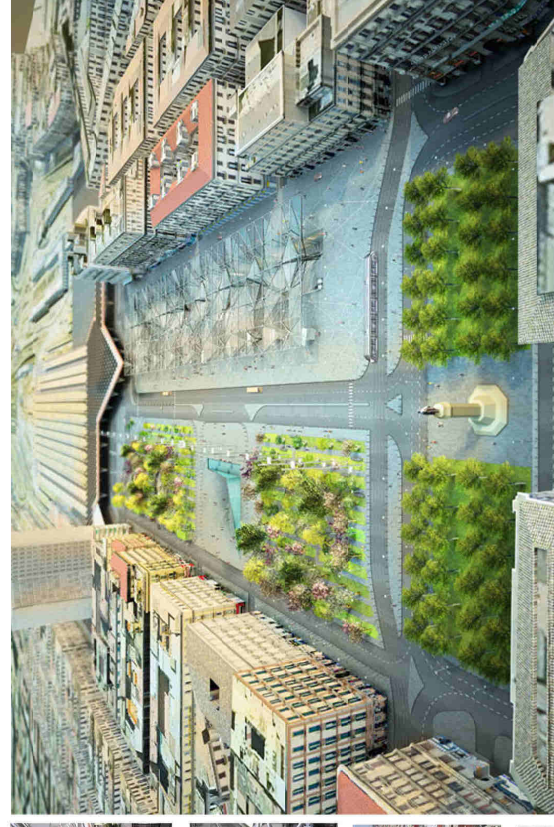
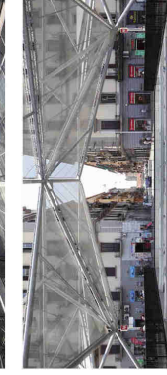
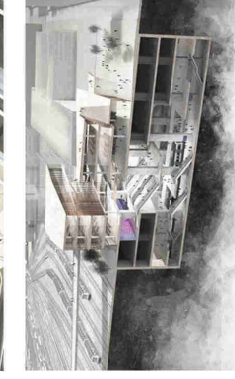
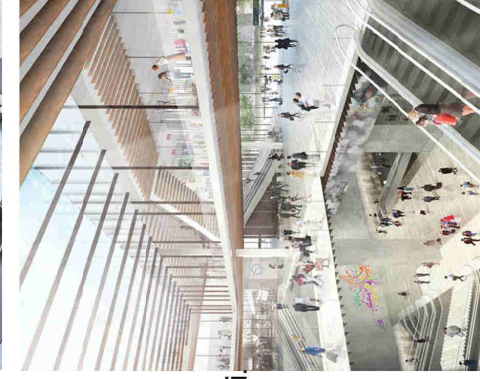
“Il progetto è concepito come un'occasione unica per aprire il quartiere collegando i due lati della città su una grande rete ferroviaria della stazione Nord di Parigi”, ha detto Kengo Kuma & Associates. “Esso consentirà il sito e la città di aumentare la propria scala metropolitana in modo significativo.” Di Kuma Gare Saint-Denis Pleyel comprenderà livelli cuneiformi costruiti in vetro e acciaio, che secondo gli architetti renderà omaggio ai binari. Binari del treno Overground verrà eseguito attraverso la parte anteriore dell'edificio, mentre l'accesso alla stazione della metropolitana sarà a livello interrato.

“La stazione diventa un'estensione degli spazi pubblici su molti livelli”, ha detto gli architetti. “Più livelli continuano a spirale, quindi le funzioni di stazione come un complesso che porta in piazza a strati verticali.”

L'edificio sarà circondato da una grande piazza pedonale spezzato da macchie di semina. Terrazze degradanti correranno intorno all'esterno dei tre piani superiori, che fornisce l'accesso a un giardino pensile.

“La stazione sarà un nuovo centro della città, e il suo programma complementare porterà una dimensione sociale e culturale dinamica al distretto di Pleyel”, ha aggiunto gli architetti.

La stazione fa parte del Grand Paris Express progetto, che mira a costruire un metro percorso ad anello attorno automatizzato alla periferia della città. Tre rami di questo itinerario servirà sviluppare quartieri – Saint-Denis, Clichy-Montfermeil e Le Bourget.



È stata inaugurata a fine aprile 2016 a Napoli la piazza Garibaldi firmata Dominique Perrault. Dopo l'inaugurazione della stazione della metropolitana a dicembre 2013, è stata ora la volta della piazza riqualficata su progetto dell'architetto francese.

Come sottolineato da Massimiliano Fuksas a pochi giorni dall'inaugurazione della stazione, “il miracolo di Dominique Perrault è quello di aver portato la luce giù fin dentro i binari, fino nei più reconditi meandri della metropolitana, a quaranta metri sotto la piazza. Come per mostrare le viscere di Napoli, per portare la luce e la vita in luoghi ancora inesplorati”.

Nel pozzo centrale le scale mobili si spiegano, si incrociano e si rigirano come in una danza regolare sotto le variazioni del cielo di Napoli. Un'unica scultura metallica, spigolosa e dai mille riflessi, la cui tortuosità contorna abilmente gli impressionanti puntoni necessari alla statica dell'infrastruttura. Punto focale del progetto, il viaggiatore termina la discesa di fronte ad un'opera dell'artista Michelangelo Pistoletto e si ritrova direttamente sul binario.

Dominique Perrault ha approfittato “con ingegno dell'inserimento di una nuova stazione della metropolitana in questo sistema, per riorganizzare uno spazio urbano oggi ricco di vitalità, ma segnato dall'intensità del traffico automobilistico, dalla frammentazione degli spazi pedonali e dalla discontinuità dei percorsi. La piazza, che esiste nella sua configurazione attuale solo dall'inizio degli anni '60, a seguito della demolizione della stazione ottocentesca, costituisce un immenso vuoto di 360 metri per 165, senza composizione né struttura specifica, che parte dallo slargo dove risiede il monumento di Garibaldi e arriva fino all'attuale Stazione Centrale.



TESI di LAUREA MAGISTRALE  
INGEGNERIA EDILE - ARCHITETTURA

Relatore: prof. ssa  
MALIGHETTI LAURA ELISABETTA  
POLO TERRITORIALE di LECCO

Monza tra verde, acqua ed industrie:  
Un'opportunità per le areedismesse

Una rinascita per l'ex Filatura e Tessitura Meccanica  
FOSSATI & LAMPERTI

GIUSEPPE ABATE  
matr. 649484

Sintesi alla Scala Urbana  
Capitolo 3



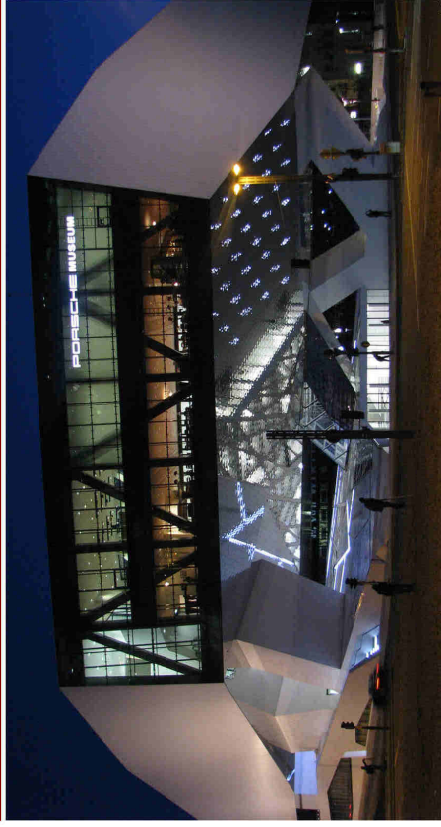
ANNO ACCADEMICO 2016 / 2017

03.03-043  
CASI STUDIO - Macroarea K



MUSEO PORSCHE ZUFFENHAUSEN,  
GERMANIA  
2007

Progetto: Delugan Meissl/Associated Architects  
Progettisti: Elke Delugan-Meissl, Roman Delugan, Martin Josst  
Committente: Porsche AG  
Superficie totale: mq. 7'400

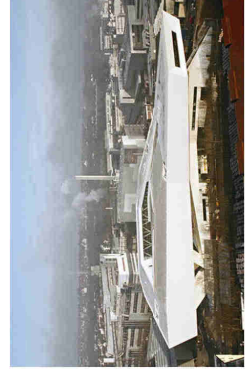
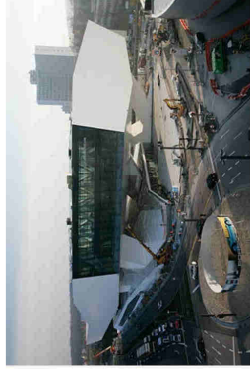
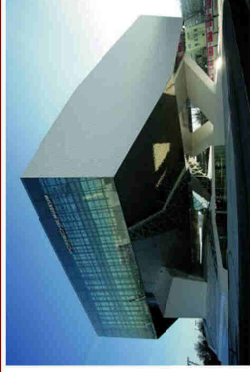


L'edificio destinato ad ospitare il museo storico della Porscherm si trova nelle vicinanze dello stabilimento di Zuffenhausen, poco fuori Stoccarda, ed è stato progettato dallo studio austriaco Delugan Meissl Associated Architects, fondato nel 1993 a Vienna da Elke Deluga-Meissl (Linz 1959) e Roman Delugan (Merano 1963). I due progettisti, congiuntamente con i giovani soci Dietmar Feistel, Martin Josst e Christopher Schweiger, divenuti partner nel 2004, si sono aggiudicati il prestigioso incarico grazie alla vittoria ottenuta nel concorso internazionale a inviti svoltosi tra l'ottobre 2004 e il gennaio 2005. La proposta di Delugna Meissl ha convinto la giuria soprattutto per il ruolo importante che la nuova struttura riserva all'area di Porscheplatz, grande snodo viario che funge da porta di accesso alla sede della nota casa automobilistica. Un'imponente struttura reticolare metallica solleva da terra l'intero percorso espositivo racchiudendolo in un volume compatto e accessibile dalla piazza, che in questo modo si estende fino a dentro il nuovo edificio. Avvicinandosi dallo stabilimento provenendo da Stoccarda ci si trova di fronte un emblematico volume semitrasparente sospeso sul piano di campagna la cui apparente leggerezza trae in inganno sulla reale natura della costruzione. Il volume sospeso, avvolto da una lucente pelle metallica che ne dovrebbe esaltare l'impressione di libertà dai vincoli della materia, ospita un'ampia arena organizzata a spirale ascendente dove trovano posto fino ad 80 autoveicoli, alternati a spazi di approfondimento dedicati alle officine di produzione delle vetture sportive. Nel punto più basso della spirale un'ampia scalinata congiunge l'ingresso situato a livello della piazza con il foyer e la biglietteria situati al primo piano. Sono previsti anche alcuni ambienti accessori quali un negozio, un ristorante con bar e terrazza panoramica aperti al pubblico e una caffetteria riservata ai visitatori.



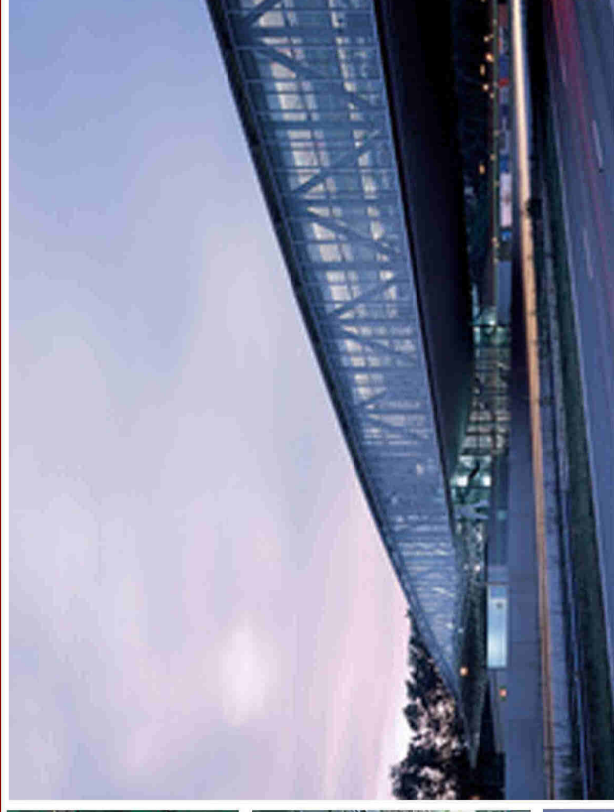
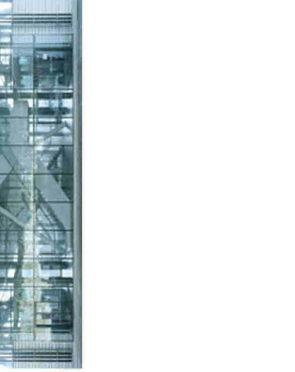
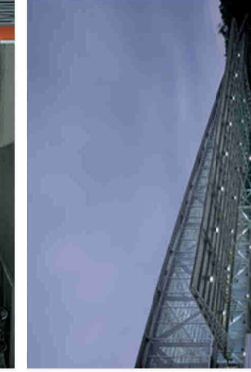
TESI di LAUREA MAGISTRALE  
INGEGNERIA EDILE - ARCHITETTURA  
Relatore: prof. ssa  
MALIGHETTI LAURA ELISABETTA  
POLO TERRITORIALE di LECCO

Monza tra verde, acqua ed industrie:  
Un'opportunità per le areedismesse  
FOSSATI & LAMPERTI  
Una rinascita per l'ex Filatura e Tessitura Meccanica

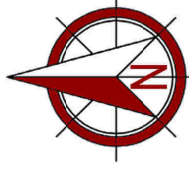


STAZIONE DI SERVIZIO TOTAL-FINA-ELF EUROPE, NIVELLES,  
BELGIO  
2001

Progettista: Architects Samyn and Partners  
Ingegneria Strutturale: SETESCO  
Committente: Total Fina Elf Belgium s.a.  
Superficie totale: mq. 59'000  
Superficie Costruita: mq. 3'411



Se la discontinuità della città contemporanea è legata agli spostamenti sempre più frequenti, veloci e distanti dei suoi abitanti, gli spazi di sosta sono occasioni preziose per apprezzare l'integrità del luogo. Secondo questo approccio un'area di servizio autostradale può costituire, come una stazione ferroviaria o un aeroporto, uno spazio significativo, un luogo di riferimento. Questo progetto, dislocato sull'autostrada E19 Parigi-Bruxelles, punta a limitare al minimo l'ingombro delle costruzioni sul terreno e ad articolare le corsie di accesso e le aree di sosta, diseguate con la stessa qualità di un giardino. Un'unica macrostruttura a trave reticolare di 210 metri di lunghezza, su due appoggi distanti 70 metri l'uno dall'altro, sostiene il ristorante-ponte sull'autostrada e protegge le stazioni di rifornimento. La sala del ristorante, uno spazio di 10'000 metri quadrati con un soffitto leggermente curvo a quasi 7 metri di altezza, si apre sul paesaggio attraverso un'ampia parete vetrata. La schermatura dai raggi solari è garantita da una seconda pelle, esterna, di lamiera stirata, che costituisce l'elemento caratteristico della facciata, in apparenza monolitica durante il giorno e trasparente durante la notte. L'integrazione dell'edificio nel territorio è curiosamente evidente quando lo si osserva dalla campagna. La leggera curvatura della copertura appartiene alla stessa scala di grandezza delle colline circostanti.



Capitolo 3  
Sintesi alla Scala Urbana

GIUSEPPE ABATE  
matr. 649484

ANNO ACCADEMICO 2016 / 2017

03.03-044  
CASI STUDIO - Macroarea L



## COTONIFICIO SPINNEREI, LIPSIA,

GERMANIA

Progettista: AA.VV.

Committente: Società Spinnerrei

Superficie coperta: mq. 70'000

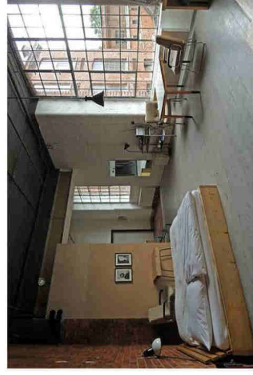
Edifici esistenti: 23 Edifici

Estensione del lotto: 12 ettari

1993



L'ex impianto per la filatura del cotone più grande dell'Europa continentale si trova in Spinnereistrasse, nella vecchia periferia industriale di Lipsia. Si tratta di un'area di circa 12 ettari, compresi i giardini, le case per i lavoratori e gli spazi per l'asilo dei bambini dei dipendenti. I 23 edifici, realizzati in successione a partire dal 1885, garantiscono una superficie coperta di mq. 70'000 articolata su diversi livelli. Spinnerrei è stato acquistato da un imprenditore della Germania ovest per la produzione di materiale misto cotone e caucciù. A partire dal 1992-93 l'imprenditore accettò di affittare gli spazi inutilizzati a prezzi ridotti. Si insediarono una serie di artisti e di artigiani, alcuni dei quali appartenenti alla Scuola di Lipsia. Nel 2001 l'intera struttura è stata acquistata dalla società che attualmente gestisce Spinnerrei, per un valore di due milioni e mezzo di euro, che proveniva da un'esperienza simile anche se molto più piccola e che ha deciso di scommettere sulle potenzialità della destinazione artistica dell'ex cotonificio. Funzioni sociali e attività il progetto dello Spinnerrei ha svolto per il contesto locale un duplice ruolo: in modo diretto ha creato una risorsa enorme per i giovani artisti emergenti che trovano in questo ambito uno spazio di enorme visibilità a costi contenuti; in modo indiretto ha innescato un processo di riqualificazione di una parte di territorio marginale e periferica caratterizzata da una massiccia presenza di industrie dismesse. Il riutilizzo dello Spinnerrei ha rapidamente portato alla ribalta l'area, mettendo in evidenza le potenzialità di innescare all'interno dei processi di valorizzazione e reinvenzione dei territori associati alla creazione di distretti specializzati e di alto profilo. Lo spazio dell'archeologia industriale, gli eventi artistici e culturali, i negozi specializzati, il caffè creano un'attrattiva urbana che risulta nei fatti un fattore strategico per la trasformazione della città. Lo Spinnerrei oggi funziona come un nodo logistico di raccolta e di promozione artistica, offre spazi per eventi culturali internazionali e mette in connessione gli artisti e le gallerie tra loro. All'interno dello Spinnerrei gli spazi di diverse metrature ospitano atelier, negozi di artigiani, gallerie espositive, piccoli negozi commerciali, studi, appartamenti per artisti, un'associazione non-profit del Federkiel Foundation.



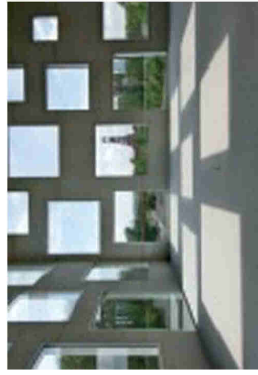
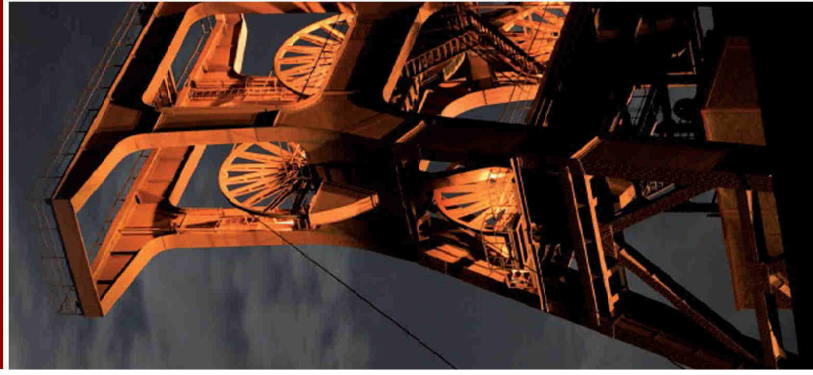
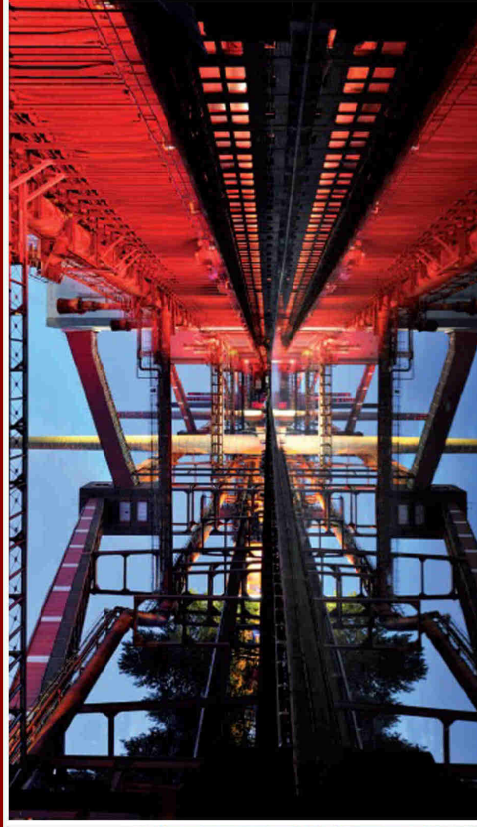
## ZOLLVEREIN,

GERMANIA

1993

Progettista: AA.VV.

L'enorme complesso ospita le più variate attività legate comunque al mondo dell'arte e della cultura: un museo delle industrie della zona della Ruhr, un'area per i concerti di tutti i generi, il red hot design museum, il palazzo dei Progetti, SANAA Building, vari Atelier di ceramica, scultura, vestiario, un casinò, vari caffè e ristoranti, e ancora molte altre attività che si sono attivate dopo anni con vari interpreti sia come finanziatori che come progettisti e costruttori.



Nel 1986 un capitolo della storia di Zollverien si è concluso: gli ultimi minatori scesero nelle viscere della terra per l'ultimo turno. Allo stesso tempo le linee guida del Desing e dell'Arte iniziarono a riempire la "Città Proibita". I creativi e coloro che lavoro in vari campi della cultura riscoprono le sale e gli edifici sia per loro che per le loro attività. "Conservazione attraverso la riconversione" era il principio - non solo per la miniera di carbone ma anche per l'impianto di cokizzazione che ha dovuto interrompere le attività nel 1993. Nel 2001 il pozzo centrale Zollverien XII, i pozzi 1/2/8 e lo Zollverien Coking Plant furono dichiarati patrimonio universale dall'UNESCO e nove anni più tardi è stato il punto di riferimento e un simbolo per il cambiamento di una intera regione. Una regione che non rinnega il suo passato, ma porta la sua storia nel futuro. Dopo tutto vi era sufficiente spazio a disposizione nello Zollverien per musei, ballo, musica, teatro, arte culinaria e luce. Lo Zollverien UNESCO World Heritage Site è costituito da 100 ettari di "cultura industriale" come in nessun altro posto. Più di 25 anni dopo la chiusura della più grande miniera di carbone d'Europa coniuga cultura e cucina, design ed architettura, artigianato ed industria creativa. L'obiettivo prioritario è la conservazione del patrimonio culturale e naturale dell'umanità, che hanno un valore universale eccezionale di unicità e autenticità ma che sono allo stesso tempo sensibilmente integrati con la vita pubblica. Le condizioni allo Zollverien erano perfette. Il Comitato ha riconosciuto l'insieme come "rappresentativo dello sviluppo delle industrie pesanti tradizionali in Europa" e ha soprattutto elogiato "l'architettura del complesso industriale nel puro stile Bauhaus" che è stato per decenni un esempio per la tipologia di costruzione della moderna industria.



TESI di LAUREA MAGISTRALE  
INGEGNERIA EDILE - ARCHITETTURA

Relatore: prof. ssa

MALIGHETTI LAURA ELISABETTA

POLO TERRITORIALE di LECCO

Monza tra verde, acqua ed industrie:  
Un'opportunità per le areedismesse

Una rinascita per l'ex Filatura e Tessitura Meccanica

FOSSATI & LAMPERTI

GIUSEPPE ABATE

matr. 649484

Capitolo 3

Sintesi alla Scala Urbana

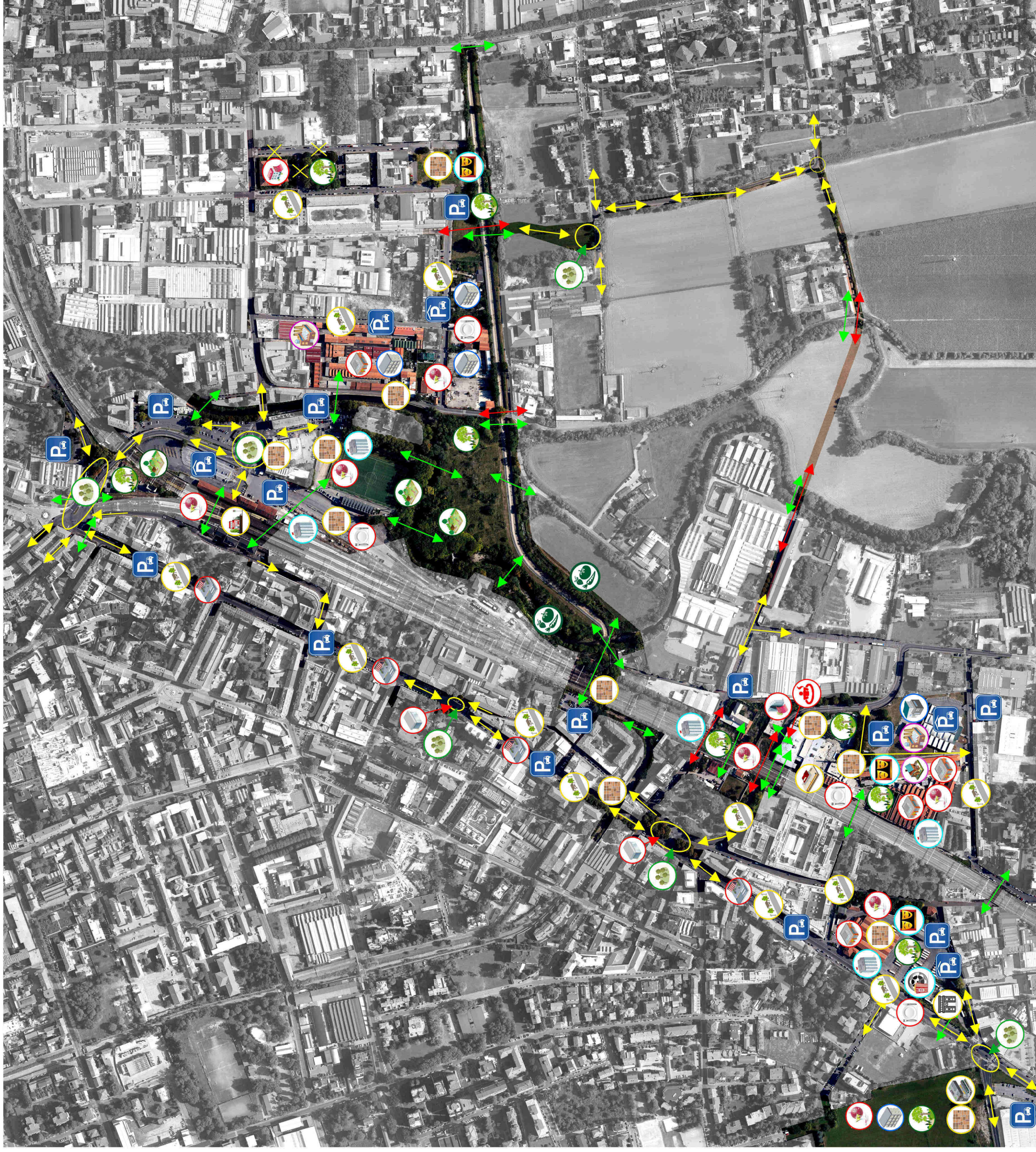


03.03-045  
CASI STUDIO - Macroarea M

ANNO ACCADEMICO 2016 / 2017



- Legenda**
- Interventi sulla viabilità
  - Sovra e sottopassi veicolari
  - Sovra e sottopassi pedonali
  - Ampliamento Stazione Centrale FS e formazione ingresso est
  - Realizzazione nuova fermata Metropolitana di superficie
  - Realizzazione nuova fermata linea metropolitana MM5
  - Piazze-spazi aggregativi all'aperto
  - Riqualificazione strade
  - Nuovo portale della città
  - Parcheggi interati
  - Parcheggi di superficie
  - Rotonde "verdi - vivibili"
  - Verde Pubblico Attrezzato per il relax
  - Verde Pubblico Attrezzato per lo sport e il tempo libero
  - Orti Pubblici
  - Servizi e spazi per lo spettacolo
  - Servizi e spazi per la cultura
  - Spazi e Servizi per il terziario
  - Spazi residenziali
  - Living/Working Spaces
  - Spazi e servizi commerciali
  - Ampliamento attività commerciali esistenti lungo le strade
  - Box vetrati
  - Servizi ricettivi di lusso
  - Ostello
  - Bar
  - Centro Benessere
  - Spazi e Servizi per la ristorazione
  - Spazi e Servizi produttivi
  - Spazi e Servizi per l'artigianato

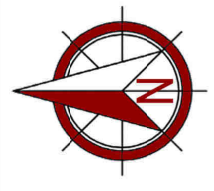


TESI di LAUREA MAGISTRALE  
INGEGNERIA EDILE - ARCHITETTURA  
Relatore: prof. ssa  
MALIGHETTI LAURA ELISABETTA  
POLO TERRITORIALE di LECCO

**Monza tra verde, acqua ed industrie:**  
Un'opportunità per le aree dismesse  
Una rinascita per l'ex Filatura e Tessitura Meccanica  
**FOSSATI & LAMPERTI**

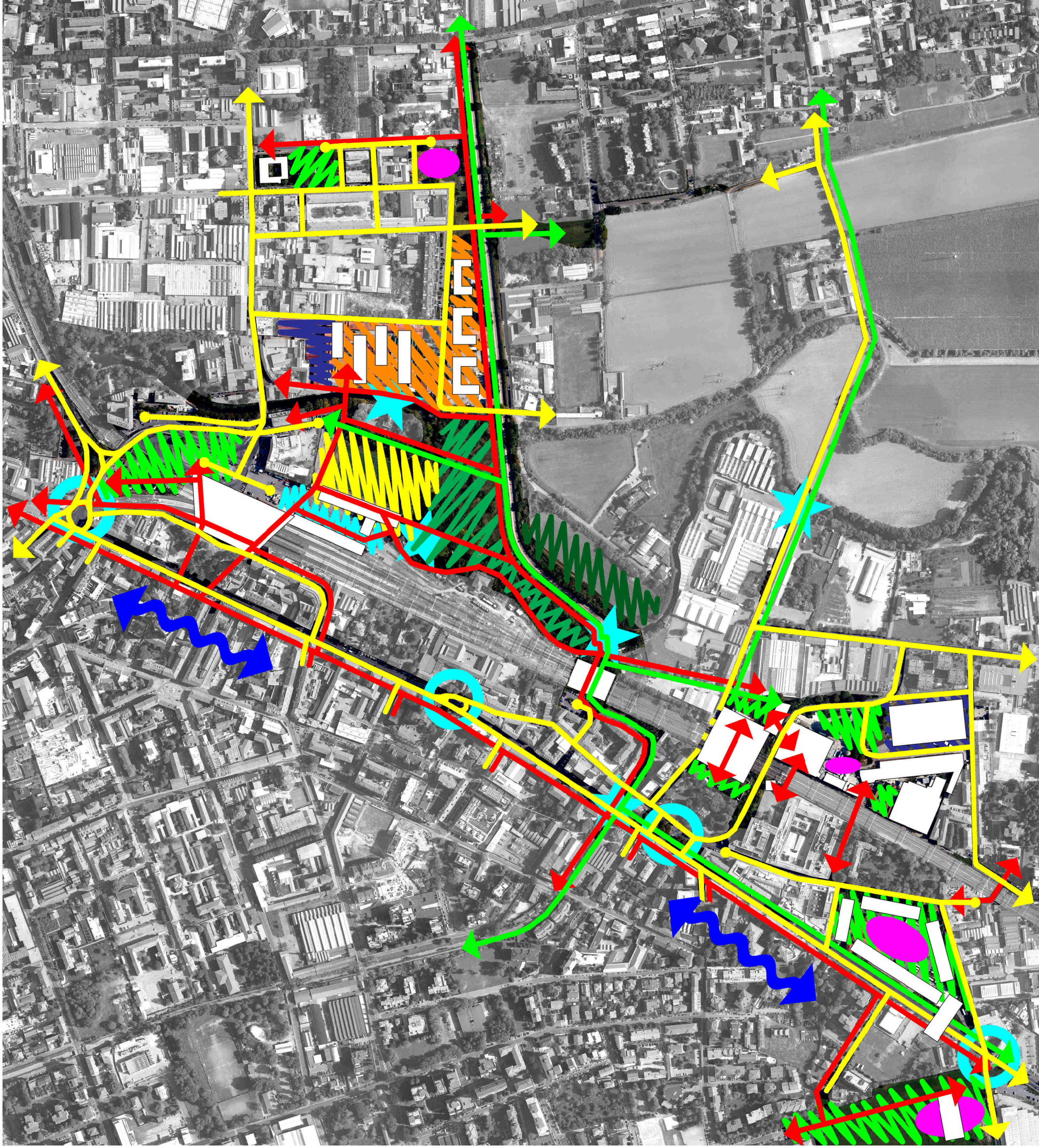
GIUSEPPE ABATE  
matr. 649484

Capitolo 3  
Sintesi alla Scala Urbana



**03.04-046**  
Riepilogo Funzioni da insediare





- Legenda**
- Circolazione su gomma
  - Pista ciclabile
  - Principali percorsi pedonali
  - Razionalizzazione dei flussi pedonali e veicolari negli incroci
  - ★ Punti di particolare interesse
  - Piazze pubbliche
  - ▨ Verde Pubblico
  - ▨ Parco Urbano
  - ▨ Orti Pubblici
  - ▨ Spazio pubblico organizzato
  - ▨ Cittadella dello sport
  - ▨ Piastra sopraelevata
  - ▨ Zone produttive
  - Nuovi Edifici o Edifici Recuperati
  - ⚡ Riquilificazione strade



TESI di LAUREA MAGISTRALE  
INGEGNERIA EDILE - ARCHITETTURA  
Relatore: prof. ssa  
MALIGHETTI LAURA ELISABETTA  
POLO TERRITORIALE di LECCO

**Monza tra verde, acqua ed industrie:**  
Un'opportunità per le areedissime  
Una rinascita per l'ex Filatura e Tessitura Meccanica  
**FOSSATI & LAMPERTI**

GIUSEPPE ABATE  
matr. 649484

Capitolo 3  
Sintesi alla Scala Urbana



**03.04-047**  
CONCEPT PLAN