

Parte

E

In questa quinta ed ultima parte vengono analizzati gli aspetti per la realizzazione effettiva dell'intervento.

La **Fase 15**, detta "**Realizzazione**", si compone di due capitoli.

Il primo capitolo riguarda La realizzazione fisica dell'intervento con una veloce analisi della cantierizzazione dello stesso valutando tempistica, organizzazione spaziale, ecc.

Il secondo ed ultimo capitolo cerca di guardare al futuro, a quando il progetto sarà terminato per vedere quello che potrà succedere. Il progetto in se non pregiudica il futuro, d'altra parte però senza un'idea del futuro non può esservi progetto, per questo pensando ai possibili bisogni saranno avanzate alcune proposte.

Alle fine è posta una breve nota finale.

15.1. Cantierizzazione

“Si realizzano sempre le cose in cui credi realmente e il credere in una cosa la rende possibile “

Frank Lloyd Wright

La progettazione della cantierizzazione riguarda lo studio delle diverse fasi lavorative, dell'organizzazione del cantiere e delle installazioni temporanee, delle vie di accesso, delle aree preposte alle lavorazioni, delle modalità di trasporto dei materiali e dei rifiuti con l'obiettivo di garantire la massima sicurezza dei lavoratori, la massima riduzione dell'impiego di mezzi e materiali e la massima riduzione dei possibili impianti sull'ambiente.

L'intervento sul lotto della Ex Fossati Lamperti presenta un rischio medio-alto dovuto alle componenti della vulnerabilità degli edifici e della vulnerabilità dell'assetto urbano. Il grado di maggiore rischio è rilevabile in corrispondenza delle ore diurne, cioè quelle ore, di massima concentrazione delle ditte all'interno dell'area di cantiere. Per questo tipo di considerazioni appare dunque indispensabile l'azione di conoscenza di tutti gli elementi presenti nell'intorno dell'area di progetto: cantieri attivi, attrezzature in uso, attività in svolgimento, vie occupate, vie percorribili, ecc. tutto al fine di valutare gli scenari di rischio imputabili all'azione del sistema urbano in termini di danni alle persone e alle cose. Si pone quindi la necessità di monitorare quotidianamente l'intero intero dell'area di cantiere.

15.1.1. Studio preliminare

Lo studio preliminare di cantierizzazione è finalizzato alla schematizzazione in elaborati grafici di tutta l'area di intervento.

L'identificazione dei vari Complessi Edilizi svolta in fase di conoscenza del lotto può servire ora anche per la suddivisione dei lavori all'interno dell'intera area che può quindi servire per intervenire con tempistiche diverse sui vari lotti o per assegnare a diverse maestranze i lavori su ciascun Complesso Edilizio.

15.1.1.1. Fase 1: Demolizioni totali dei manufatti non oggetto di recupero

Prima di cominciare qualsiasi nuova opera sarà necessario eseguire le demolizioni totali di tutti gli edifici e delle superfetazioni che non saranno oggetti di recupero in modo da poter liberare il più possibile lo spazio a disposizione per la movimentazione e lo stoccaggio di mezzi e materiali.

**TAV. 15.01-292
Cantierizzazione
FASI 1, 2, 3 e 4**

15.1.1.2. Fase 2: Realizzazione del Complesso Edilizio A

Questa fase prevede l'inizio delle operazioni di recupero dei vari Complessi Edilizi.

A questo punto occorre fare una scelta di base:

- Operare contemporaneamente su ciascun Complesso Edilizio con l'impiego di maestranze autonome. In questo caso occorrerà porre una attenzione maggiore sulla contemporaneità delle lavorazioni e sulla circolazione di molti mezzi differenti all'interno dell'area di cantiere complessiva.
- Operare in successione sui vari Complessi Edilizi completandoli interamente e permettendo l'accesso ai successivi utilizzatori delle varie attività. Questa seconda soluzione potrebbe aiutare a finanziare il proseguo dei lavori perché l'entrata in funzione di alcune attività potrebbe portare parte dei capitali necessari per poter proseguire i lavori con un esborso minore di denaro. Di contro però occorre porre maggiore attenzione alle

zone limitrofe al cantiere e alla circolazione ed all'entrata/uscita dei mezzi di lavoro in zone già utilizzate.

In questa sede si sceglie di seguire questo secondo percorso iniziando con la realizzazione del Complesso Edilizio A e lasciando come unica opera di completamento la passerella che lo collega con il Complesso Edilizio B.

Per poter realizzare questa opera occorre quanto meno liberare il lotto contiguo dove dovrebbe sorgere un edificio a cavallo della ferrovia ma che risulta del tutto slegato da questo e quindi realizzabile in un secondo momento.

15.1.1.3. Fase 3: Realizzazione dell'Edificio B1

I primi lavori riguardano il recupero del Corpo Binato con la realizzazione del Centro Benessere e della stazione delle metropolitana di superficie.

Per poter rendere operativo questa parte del Complesso occorre ultimare la passerella che lo collega al Complesso Edilizio A e il piazzale antistante così da permettere l'accesso all'area.

Una volta messo in sicurezza il piazzale è possibile proseguire i lavori partendo dagli edifici più vicini alla ferrovia.

15.1.1.4. Fase 4: Realizzazione Edificio B2, Landmark e Edificio C1

In questa fase si prevede di realizzare e completare tutta la zona del lotto a nord del lungo via di ingresso che in questa fase determinerà il confine di cantiere.

I lavori di recupero hanno inizio dall'Edificio B2, il più vicino alla ferrovia. Sul tetto di questo edificio sarà realizzata la passerella che permetterà di oltrepassare con facilità la ferrovia per giungere nella parte Ovest della città verso l'area Ex T.P.M.

Si proseguirà con la sistemazione dei Landmark, con questa successione: ciminiera, torre piezometrica e vasca di depurazione.

Infine saranno eseguiti i lavori che riguardano l'Edificio C1 e la sistemazione delle rispettive aree esterne fino al viale di accesso.

Il completamento delle aree esterne permette di poter utilizzare anche il nuovo ingresso alla stazione sul lato sud del corpo binato.

15.1.1.5. Fase 5: Realizzazione del Complesso Edilizio E

Il recupero del Complesso E è forse quello che può presentare i maggiori problemi dal punto di vista della movimentazione di materie prime e di macerie, nonché di spostamenti di mezzi in quanto l'organismo edilizio in oggetto è racchiuso tra la ferrovia e il Complesso Edilizio F.

Gli accessi a questa area di cantiere avverranno dalla zona sud del lotto in quando il viale di Ingresso è già stata ultimata.

Per facilitare il passaggio è possibile demolire la parte centrale del Complesso Edilizio F che dovrebbe già subire la demolizione prima di iniziare i lavori di recupero del complesso stesso. Nelle opere da eseguire per questo complesso dovranno già essere parzialmente realizzate quelle strutturali che lo mettono in comunicazione con il Lungo Corridoio del Complesso Edilizio F.

Terminati i lavori di questo complesso rimane da realizzare il Complesso Edilizio F per intero e da ultimare la parte fuori terra del Complesso Edilizio D. Tutta la parte del Lotto che confina con la ferrovia a questo risulta totalmente fruibile agli utenti e il lotto è attraversabile liberamente da nord a sud.

15.1.1.6. Fase 6: Realizzazione del Complesso Edilizio F

La realizzazione di questa parte prevede gli accessi di cantiere da via Fossati.

Per poter effettuare il recupero di questo Complesso occorre eseguire alcune operazioni di scavo abbastanza complicate in quando risultano a ridosso di edifici

TAV. 15.01-293
Cantierizzazione
FASI 5, 6, 7 e 8

esistenti. Questi scavi vanno eseguiti con la massima cura evitando di danneggiare irreparabilmente le strutture che vanno conservate e poi recuperate.

Particolare cura bisogna avere nella realizzazione dei due corridoi interrati che collegano il parcheggio interrato alla Hall di Ingresso del Complesso Edilizio F.

15.1.1.7.Fase 7: Complesso Edilizio D

L'intervento più invasivo è quello da svolgere sul Complesso Edilizio D che viene completamente demolito per ospitare, nel sottosuolo, un grande parcheggio pluripiano con ben due livelli interrati per una quota indicativa fondo scalo pari a metri -12,00 sotto il piano campagna.

Si procedere al collegamento del parcheggio pluripiano al Complesso Edilizio F.

Una volta realizzato lo scavo e le strutture del parcheggio fino alla copertura, si procederà con la chiusura dello scavo al fine di riottenere di nuovo un piano campagna completamente utilizzabile per poter procedere alla realizzazione delle opere fuori terra del complesso in oggetto.

Particolare attenzione dovrà essere posta nel non ammassare carichi eccessivi sopra le solette appena realizzate e dovranno essere opportunamente segnalate le varie aperture che portano aria ai sottolivelli e che permettono di accedere al parcheggio, onde evitare pericolose cadute nel vuoto.

15.2.1.7.Fase 8: Sistemazioni esterne e pensilina.

Questa ultima fase vede la realizzazione della parte esterna della lunga pensilina che si sviluppa parallelamente al Complesso Edilizio F (tutte le strutture di fondazione di questa struttura sono state realizzate durante la fase precedente).

Inoltre questa fase prevede la sistemazione di tutti gli spazi esterni e delle finiture degli stessi, nonché la messa a dimora degli alberature del viale di accesso.

15.2. Vision

Per quanto riguarda le **visions** l'attenzione si è concentrata soprattutto sulla possibilità che tra circa una decina di anni il tracciato della ferrovia potesse subire un cambiamento di funzione, parziale o totale, in vista di uno spostamento del tracciato dei binari al di fuori del centro di Monza.

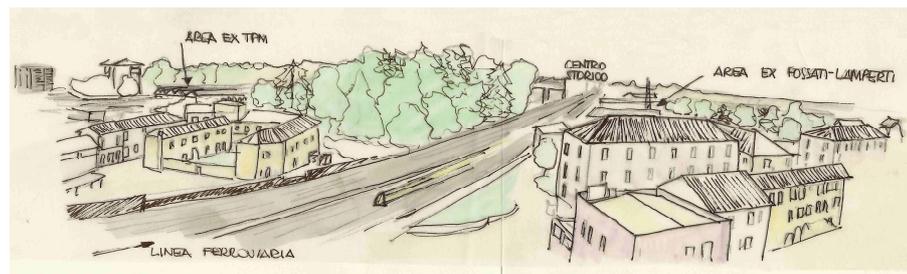
Tale proposta è stata avanzata dal presupposto che tra non molti anni la metropolitana milanese dovrebbe raggiungere la città di Monza e addirittura potrebbe giungere fino alla soglia del centro storico, dove attualmente esiste la stazione della ferrovia.

In sede comunale sono già stati discussi una serie di progetti in tal senso e in base a tali presupposti sono state fatte 3 diverse ipotesi sul possibile futuro del sedime ferroviario.

Ipotesi 1: la linea ferroviaria non viene spostata e tutto rimane invariato.

Il sedime ferroviario rimane ed oltre a mantenere la sua funzione di collegamento continua a essere una barriera che divide in due la città a partire dall'estremo sud e fino ad arrivare al centro storico. Nel futuro si potenzieranno i collegamenti che sono stati fatti in sede di progetto e se ne aumenterà il numero per ridurre sempre di più la frattura esistente nel tessuto cittadino.

150. 2018 Schizzo con situazione attuale



Ipotesi 2: la linea ferroviaria viene parzialmente dismessa.

Tale ipotesi potrebbe essere presa in considerazione qualora ad esempio la linea ferroviaria venisse spostata e qui venisse previsto l'arrivo di una metropolitana leggera, altra ipotesi al vaglio.

A questo punto si potrebbe ipotizzare solo una parziale dismissione e pensare a una conversione a verde del sedime inutilizzato andando ad integrarlo con la spina verde progettata.

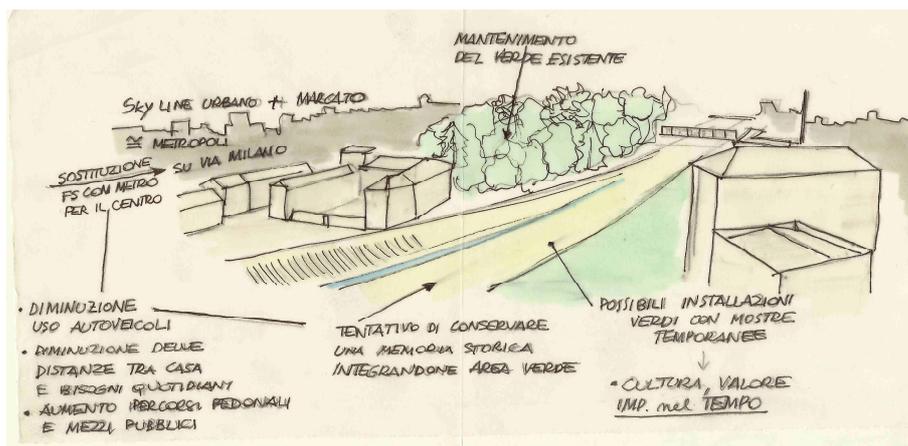
151. 2025 Schizzo con mantenimento parziale del sedime della ferrovia e realizzazione progetto



Ipotesi 3: la linea ferroviaria viene completamente dimessa.

Prevedendo lo spostamento della linea ferroviaria e l'arrivo della metropolitana sotterranea, plausibilmente passando sotto Via Milano, si può ipotizzare la completa dismissione della linea ferroviaria esistente con conseguente conversione a verde urbano, allestendo ulteriori percorsi e punti di sosta, magari pensando di mantenere alcuni caratteri dei binari in modo da conservare la memoria storica.

In questo modo la stazione della ferrovia potrebbe essere convertita a stazione per la metropolitana senza eccessive modifiche e senza perdere il suo importante ruolo di nodo all'interno della città.



152. 2030 Schizzo con conversione totale del sedime della ferrovia

15.3. su Monza

La responsabilità dell'architetto,
Renzo Piano, 2000

“Una città non è disegnata, semplicemente si fa da sola. Basta ascoltarla, perché la città è il riflesso di tante storie. La città è fatta di case, di strade, di piazze, di giardini che sono lo specchio della realtà, ed ognuno di essi racconta una storia.”

Capire una città vuol dire penetrare nel significato espresso dagli spazi urbani secondo quanto risulta, anche, dalla interpretazione che le fonti bibliografiche e iconografiche forniscono.

Esse rappresentano un susseguirsi di indicazioni che possono restituirci l'essenza della storia urbana in rapporto alla sequenza dei luoghi e contesti significativi che costituiscono il concreto dell'architettura della città.

L'immagine di Monza che si coglie negli studi, nelle analisi, nelle ricerche sulla storia urbana, sulle architetture, sui fenomeni culturali, è quella di una città in cui i segni del processo di trasformazione urbana, dalle origini al XVII sec., esistono ancora come valori simbolici (seppure quasi cancellati dalla morfologia delle età successive) soprattutto perché la città si è trasformata, entro e fuori l'area le mura, su uno schema già tutto presente alla fine dell'età Longobarda.

Non pochi sono gli studi che intendono indagare e comprendere la storia di Monza e i suoi possibili sviluppi attraverso il secolare rapporto tra città e territorio.

I contenuti iconici della città mostrano chiaramente come essa mantenga inalterati i valori della centralità e polarità mediante le proprie valenze morfologiche.

Esistono immagini che, più di tante altre, sembrano avere il compito e il privilegio di costituire testimonianze eloquenti di epoche ed atmosfere lontane dal nostro presente. Guardando con nuovi occhi la città e un oggetto architettonico che, anche se dimesso, possiede una sua storia e un suo valore da recuperare, **ho imparato come sia importante rendersi partecipi per comprendere a pieno quello che esso stesso trasmette sia a me, ma soprattutto al contesto e alla gente che li lo vede da anni.**

153. Foto Area
Ex Cottonificio Fossati&Lamperti



Se in passato costruire sui resti e con i resti degli edifici antichi era una comune pratica di rigenerazione, oggi invece sembra qualcosa di straordinario. L'architettura si offriva come forma di risanamento, rimandando l'ineluttabile perdita finale degli edifici e della memoria ad un più lungo avvenire.

La realtà che circonda tutti i giorni gli architetti in Italia è costituita da un tessuto urbano dove le stratificazioni di epoche differenti si possono ancora leggere come parti di un testo scritto a più mani.

Le indagini condotte sul territorio monzese ed in particolare sull'area e sugli edifici che costituiscono l'ex tessiture Fossati & Lamperti hanno consentito di evidenziare gli elementi portanti del sistema costituiti a scala urbana dai fatti urbani che hanno determinato e caratterizzato lo sviluppo del territorio, mentre alla scala architettonica sono costituiti dai fabbricati di archeologia industriale.

