



ORDINE DEGLI ARCHITETTI,
PIANIFICATORI, PAESAGGISTI E CONSERVATORI
DELLA PROVINCIA DI MILANO



FONDAZIONE DELL'ORDINE DEGLI ARCHITETTI,
PIANIFICATORI, PAESAGGISTI E CONSERVATORI
DELLA PROVINCIA DI MILANO

/temi

*Percorsi tematici
attraverso la città*

Milano: quel che resta dei Piani Urbanistici

A CURA DI
Federico Oliva,
Paolo Galuzzi,
Piergiorgio Vitillo

Itinerari di architettura milanese

L'architettura moderna come descrizione della città

Con il patrocinio di:



*Consiglio Nazionale degli Architetti,
Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori*



**Provincia
di Milano**

POLITECNICO DI MILANO



CONSULTA
REGIONALE LOMBARDA
DEGLI ORDINI
DEGLI ARCHITETTI,
PIANIFICATORI PAESAGGISTI
E CONSERVATORI



Città di Legnano

*“Itinerari di architettura milanese: l'architettura moderna
come descrizione della città” è un progetto dell'Ordine
degli Architetti P.P.C. della Provincia di Milano a cura
della sua Fondazione.*

Coordinatore scientifico:
Maurizio Carones

Redazione:
Alessandro Sartori, Stefano Suriano

Curatori:
Marta Averna, Enrico Bordogna, Marco Borsotti, Paolo
Brambilla, Federico Bucci, Paolo Campiglio, Claudio
Camponogara, Maria Vittoria Capitanucci, Graziella Leyla
Ciagà, Manolo De Giorgi, Elisabetta Dulbecco, Alberto
Ferlenga, Federico Ferrari, Paola Ferri, Luigi Fregoni,
Paolo Galuzzi, Gizmo, Stefano Guidarini, Fulvio Irace,
Alessandro Isastia, Marco Lucchini, Luca Molinari, Laura
Montedoro, Federico Oliva, Chiara Piantini, Raffaele
Pugliese, Roberto Rizzi, Cesare Salvetat, Annette Tosto,
Luigi Trentin, Alessandro Trivelli, Piergiorgio Vitillo.

Coordinamento attività:
Giulia Pellegrino

Ufficio Stampa:
Susanna Conte

Progetto grafico:
Alizarina (www.alizarina.net)

Multimedia:
Enrico Togni

Fotografie:
Federico Balestrini, Davide Bonando, Tommaso Giunchi,
Alessandro Sartori, Stefano Suriano, Enrico Togni

www.ordinearchitetti.mi.it

www.fondazione.ordinearchitetti.mi.it

I quartieri razionalisti sull'asse del Piano Pavia-Masera (1912) Quartieri moderni e trasformazioni contemporanee

Federico Oliva

Il percorso dell'itinerario ⁽¹⁾ si svolge in buona parte lungo la direttrice nord-sud rappresentata dall'asse di viale Campania, che struttura la crescita della città prevista dal Piano Pavia-Masera (1912), nella zona orientale della città. Con due deviazioni: una verso est per osservare il Palazzo del Ghiaccio e i Frigoriferi milanesi; e una verso ovest, per visitare il nuovo quartiere Spadolini (ex OM-via Pompeo Leoni). Lungo l'itinerario sono inanellati nove progetti (descritti negli specifici approfondimenti): il quartiere IFCP Fabio Filzi; il PII ex Motta; il Palazzo del Ghiaccio-Frigoriferi Milanesi; il Progetto Passante e Porta Vittoria, il quartiere Molise; il quartiere Ettore Ponti; lo scalo di Porta Romana; il PRU ex OM; i quartieri INA Casa e IACP di via Omero.

FORMA E STRUTTURA DELLA CITTÀ CONTEMPORANEA

Mentre il Piano Beruto (1889) è generalmente apprezzato da studiosi della città, storici e urbanisti, non altrettanto si può dire per il piano (del 1912), firmato dagli ingegneri comunali Angelo Pavia e Giovanni Masera, considerato un ampliamento (una fascia circolare attorno alla città con strade radiali e nuove circonvallazioni) banalizzato del Piano Beruto ⁽²⁾. Pur essendo un piano di matrice ancora ottocentesca, che amplia la città senza specificarne le funzioni, limitandosi a prescrivere la rete stradale e le regole di costruzione degli edifici, il Piano del 1912 ha dato l'attuale assetto urbano alla città, non tanto nella parte centrale (per la quale prevede limitate trasformazioni e manomissioni, se si eccettua la copertura dei Navigli), ma per quasi tutto il resto dell'area urbana, le cui dimensioni odierne (reticolo stradale in particolare), sono

pressappoco quelle previste dal Piano Pavia-Masera. Milano aveva allora poco più di 600 mila abitanti (con un territorio di 7.700 ettari ⁽³⁾). Il carattere industriale della città è già sostanzialmente definito, con un ruolo rilevante della nuova circonvallazione esterna (come la localizzazione dell'Alfa Romeo al Portello), anche se diverse industrie sono cresciute nei comuni limitrofi, lungo la direttrice del Sempione e della Brianza. Quando il piano è approvato, l'attuazione del Piano Beruto non è ancora completata ⁽⁴⁾, anche se una notevole attività edilizia si era sviluppata fuori dal piano ⁽⁵⁾.

Il rapporto con la ferrovia è l'elemento che caratterizza il Piano Pavia-Masera. Ma la città non sfrutta il patrimonio infrastrutturale della prima industrializzazione, anzi lo cancella quasi completamente, non riutilizzandolo per lo sviluppo del trasporto collettivo, come hanno fatto diverse altre città europee (Berlino, ma anche Londra, Madrid e Parigi), facendolo diventare parte essenziale e integrante del sistema di accessibilità e mobilità urbana. La nuova fascia di espansione prevista è ancora una "ciambella", ma più estesa della precedente (circa 2.200 ettari), con una previsione d'insediamento venticinquennale per 560 mila nuovi abitanti. A differenza del Piano Beruto, il limite dell'espansione è costituito da un asse stradale solo ad ovest, mentre a nord e ad est è la nuova cintura ferroviaria che fa da barriera (nella configurazione attuale), mentre a sud i confini sono rappresentati dal Canale navigabile (che avrebbe dovuto collegare Milano con Venezia, una volta raggiunto il Po), derivato dal Naviglio Grande a Ronchetto, fino al previsto porto commerciale a Porto di Mare, che avrebbe dovuto sostituire il porto interno, la Darsena (realizzata dagli spagnoli nel 1603).

A fianco del Canale navigabile, verso la città, il piano prevedeva una sorta di circonvallazione meridionale, che da piazzale Corvetto, terminale del grande asse nord-sud che innervava la crescita orientale (gli attuali viali Lombardia, Romagna, Campania, Mugello, Molise, Puglie e Basilicata), raggiunge piazzale Tirana, da cui partiva la circonvallazione ovest. La mancanza del tratto settentrionale dell'anello viabilistico, più esterno rispetto a quello previsto dal Piano Beruto, verrà pagata a caro prezzo dalla città negli anni a seguire (si pensi ai tentativi non riusciti rappresentati dalla stessa Gronda nord, prevista dal PRG 1976-80, o successivamente dalla Strada interquartieri), anche perché nella parte nord del territorio comunale avverrà l'espansione più densa e compatta, saldata con quella dei comuni limitrofi.

L'espansione è più ampia a est e a ovest, considerato che a nord lo spazio interno alla ferrovia è limitato; mentre la crescita meridionale non è stata favorita dai fattori ambientali, quali la presenza di un'agricoltura ancora fiorente e la presenza di una falda assai superficiale, riaffiorante dopo la linea delle risorgive assorbite dai fontanili. All'interno della "ciambella" dell'espansione, il piano disegna una maglia che completa e continua quella del Beruto, irrobustendo le radiali storiche e quelle nuove previste da quel piano.

Anche se i Regolamenti edilizi e le tipologie del nuovo piano sono simili a quelle del Piano Beruto ma con le altezze degli edifici sempre maggiori di un piano, è difficile riconoscere i tessuti originari, sia per il rallentamento della crescita dovuto alla grande guerra, sia soprattutto per gli esiti del Regolamento Edilizio del 1921 e del contemporaneo Regolamento d'Igiene, che consentivano quasi ovunque di sopralzare gli edifici e di modificare la forma della città.

LA CORTE INTERNA DEL QUARTIERE MAURILIO BOSSI, ORA MOLISE
(FOTO DI STEFANO SURIANO)



Dalla fine della grande guerra al fascismo, gli anni della crisi economica, fu prevalentemente il Comune a guida socialista (1918-22) a sostenere lo sviluppo urbano, con interventi su aree comunali realizzate dall'Istituto Case Popolari, sia su aree centrali e semi-centrali (Campo dei Fiori, Baravalle, Tiepolo e Gran Sasso con tipologie a schiera; ma anche i più densi Vittoria, Genova e Magenta), che su aree esterne e periferiche (fra gli altri, Stadera, Villapizzone, Calvairate, Canaletto). Dal 1923 in poi, l'abolizione del blocco degli affitti imposto durante la Guerra, unitamente a incentivi di natura fiscale, rilancia l'edilizia e quindi l'attuazione del piano, che rimarrà in vigore fino alla metà degli anni Trenta. Nel settore orientale, l'attuazione del piano appare la più completa, sia per la rete stradale che per gli interventi edilizi. Qui i tessuti del piano sono paragonabili, per caratteristiche morfologiche e tipologiche, a quelli del Piano Beruto. Si tratta in particolare della zona di Città Studi, attraversata dall'asse nord-sud più esterno, costituito dalle vie Teodorico, Ponzio (che divide la nuova sede del Politecnico dalle sedi decentrate dell'Università Statale), Anelli e Lombardia: un asse che, nonostante molti interventi edilizi recenti, ricorda molto l'impianto del Piano del 1889. Altrettanto significativo è l'asse nord-sud più interno (i ricordati viali Lombardia, Romagna, Campania, Mugello, Molise, Puglie e Basilicata). Nonostante la grande ampiezza della strada (50 metri, tranne che nel tratto di via Lombardia), predomina l'architettura moderna realizzata a cavallo della seconda guerra mondiale e anche se la tipologia urbanistica non cambia (edifici allineati sul filo stradale con isolati a blocco chiuso), non appare più percepibile l'omogeneità del tessuto originario. Rispetto al Piano Beruto viene maggiormente utilizzata la tipologia della casa a schiera a 2 piani (individuale o bifamiliare), destinata alla piccola borghesia, presente per esempio nelle piccole vie trasversali di viale Corsica e via Piranesi o attorno a piazza Aspromonte. Oltre ai due assi nord-sud principali, sono da ricordare alcune piazze significative previste dal Piano del 1912: alcune con carattere più di nodo della grande maglia urbana: le piazze Durante, Piola, Susa (la cui forma singolare è determinata dal nodo ferroviario della diramazione della ferrovia per Venezia ormai dismessa), Bologna. Altre sono pensate invece come luoghi centrali dei nuovi tessuti urbani: le piazze Aspromonte, Grandi, Martini, Insubria. In generale sono tutte di ampie dimensioni, molto

più ampie degli spazi pubblici che la città fino allora conosceva (a parte piazza del Duomo), ma salvo le eccezioni delle piazze Grandi e Martini, prive della qualità progettuale di quelle del piano ottocentesco.

Nel settore occidentale l'espansione presenta invece in maniera assai ridotta i caratteri originari del piano per quanto riguarda i tessuti e la forma della città. Prevale, rispetto al settore orientale, l'edificio isolato, secondo la concezione ridotta e addomesticata del plan libre razionalista con altezze e densità maggiori rispetto a quelle previste dal piano; anche se, confrontando le planimetrie originarie con la situazione di oggi, l'attuazione della rete stradale appare pressoché completa. La carenza di spazi pubblici (soprattutto del verde), la monofunzionalità pressoché totale, accentuata da grandi complessi di edilizia pubblica, definiscono tuttavia un tessuto urbano sostanzialmente privo di qualità. Non dissimile la situazione del settore meridionale, dove i tessuti originari sono riconoscibili solo in alcuni brandelli (lungo le vie Meda e Montegani). Nella

UNO DEI BLOCCHI DI EDILIZIA APERTA DEL QUARTIERE FABIO FILZI
(FOTO DI STEFANO SURIANO)



circonvallazione meridionale, che doveva affiancare il nuovo canale navigabile, solo via Giovanni da Cermenate conserva la dimensione originaria, ma su di essa si affaccia un'edilizia moderna priva di qualità, in particolare nella parte più occidentale.

Ancora meno riconoscibile appare il piano nel settore nord. La localizzazione della nuova Stazione Centrale nel cuore dei tessuti berutiani ne aveva già provocato la sostanziale sostituzione, che prosegue anche nei decenni successivi, anche grazie alle grandi realizzazioni come il nuovo Centro Direzionale previsto dal Piano del 1953. In questa parte della città, appena a nord di piazza Carbonari, si trova il quartiere della Maggiolina, esterno al Piano Beruto, esito di un progetto del 1909 (promosso da alcuni grandi imprenditori milanesi tra i quali Carlo Feltrinelli, Ettore Conti, Piero Pirelli), per un "*Quartiere industriale nord Milano*", imperniato sull'asse di viale Monza (l'attuale viale Zara), il cui primo tratto era già previsto dal Piano Beruto e che il Piano del 1912 prolunga fino alla cintura ferroviaria. Il progetto prevedeva la realizzazione di diverse tipologie residenziali lungo il "*vialone*", la più vicina delle quali una città giardino (a cui si ispira la Maggiolina, unico tessuto sopravvissuto del grande progetto del "*Quartiere industriale nord Milano*") e la più lontana destinata all'industria. Il progetto del viale verso la Brianza verrà ripreso da tutti i piani successivi e completamente realizzato alla fine degli anni Cinquanta.

LE DIMENSIONI DELLA CITTÀ CONTEMPORANEA

Perché il Piano Pavia-Masera è così importante per la definizione della forma urbana attuale e le dimensioni della città contemporanea? Per due ragioni sostanziali.

La prima, di natura quantitativa: l'attuale impronta al suolo della città (eccetto alcuni interventi di edilizia pubblica degli anni Sessanta e gli insediamenti del Progetto casa degli anni Ottanta, che si configurano come interventi isolati), è sostanzialmente quella del Piano del 1912. Anche un semplice dato dimensionale risulta esemplificativo: se sommiamo gli abitanti di Milano nel 1889 (350 mila), a quelli previsti dal Piano Beruto (500 mila), a quelli previsti dal Piano Pavia-Masera (560 mila), si ottiene una cifra di poco superiore agli abitanti attuali. La seconda di natura funzionale. Anche se il Piano del 1912 non prevedeva nessuna grande attrezzatura e in particolare nessun nuovo grande parco (l'unico realizzato nel corso dell'attuazione è il piccolo Parco Solari),

all'interno delle sue maglie la città localizza e costruisce, dalla fine della grande guerra alla metà degli anni Trenta, l'insieme delle grandi funzioni e attrezzature urbane che ancora la caratterizzano. Si tratta in particolare del sistema ferroviario già ricordato (progetto del 1905, recepito integralmente nel Piano del 1912); di Città Studi (Statale e Politecnico, inaugurato nel 1927, modificando leggermente la maglia del piano, con la soppressione del proseguimento di via Spinoza e utilizzando i terreni donati gratuitamente da una società immobiliare che voleva valorizzare le limitrofe aree di proprietà); la nuova sede della Fiera Campionaria (poi Fiera di Milano), utilizzando il quadrilatero della nuova piazza d'Armi prevista dal Piano Beruto, ma la cui trasformazione è prevista dal Piano del 1912; la dislocazione all'estremo limite nord-ovest della città, oltre la Fiera, dei grandi impianti per lo spettacolo sportivo (nei pressi dell'ippodromo allora esistente, adiacente piazzale Lotto, il piano prevede attrezzature e verde: il nuovo ippodromo-galoppatoio, la pista di allenamento, le scuderie e lo stadio per il trotto, accanto al quale, nel 1926, viene realizzato il nuovo stadio per il calcio,

LO STADIO MEAZZA DOPO L'INTERVENTO DI AMPLIAMENTO PER I MONDIALI DEL 1990
(FOTO DI ALESSANDRO SARTORI)

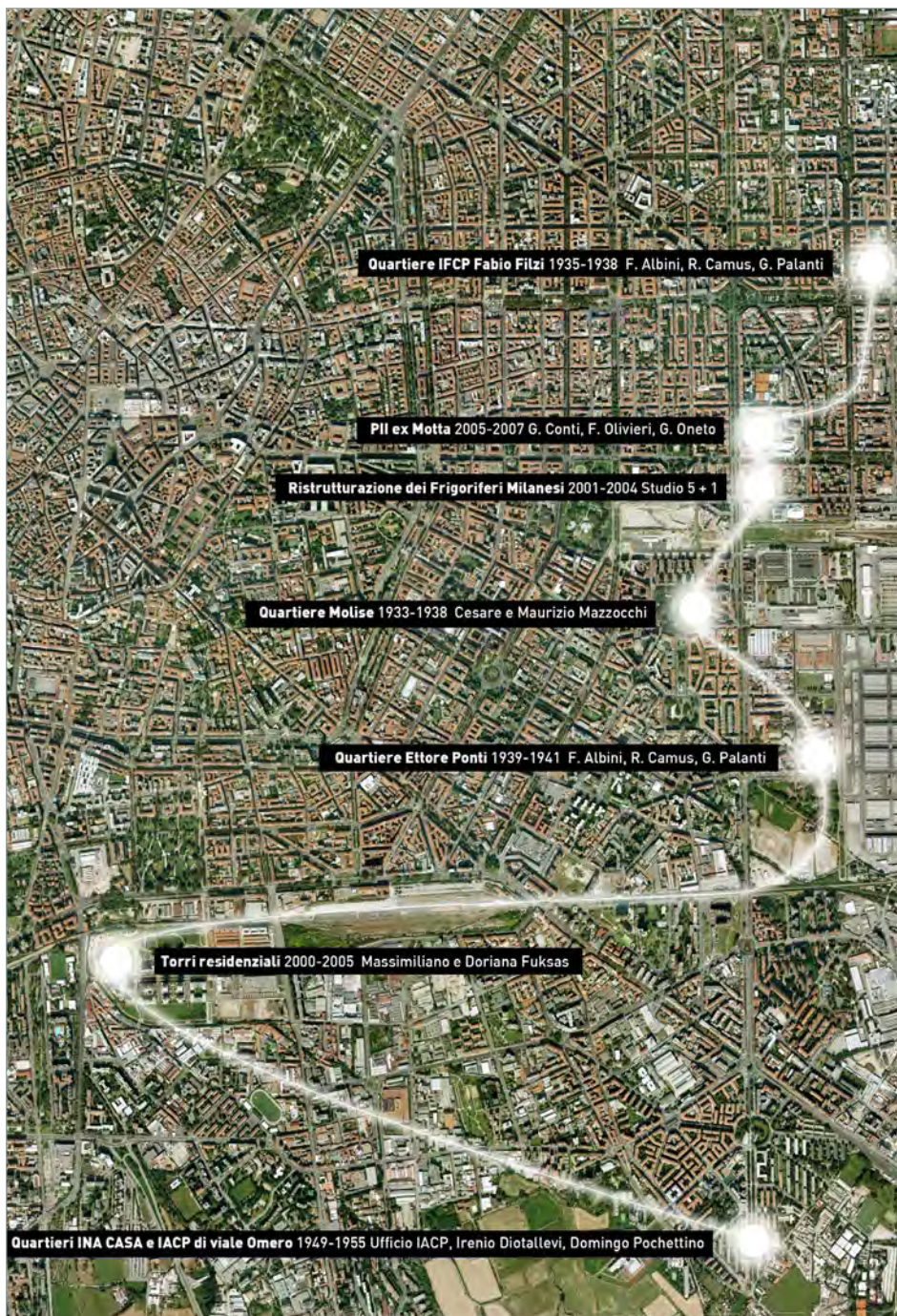


ampliato e ristrutturato due volte, negli anni Cinquanta e per i Mondiali del 1990); i grandi impianti annonari nel settore orientale della città (Mercato delle carni, Macello pubblico, Mercato del bestiame, messi in funzione nel 1929, mentre nel 1938, sulla stessa area comunale, verrà realizzato il deposito dell'azienda tranviaria; è invece del 1965 la realizzazione dell'Ortomercato, in una zona più esterna ma in adiacenza ai mercati delle carni); il Cimitero di Musocco (che integra il Cimitero Monumentale ultimato nel 1866).

Insomma, il Piano del 1912 prevede e realizza il sistema infrastrutturale della città attuale, sia le principali attrezzature urbane che si aggiungono a quelle già esistenti, sia buona parte degli insediamenti della città consolidata, in particolare di quella pubblica. I piani successivi, con l'eccezione del Piano Albertini del 1933 la cui efficacia è stata, fortunatamente, assai limitata, aggiungono e trasformano parti marginali di questa città, il cui carattere e la cui forma è tuttavia ascrivibile a questo piano assai poco considerato.

FEDERICO OLIVA

- (1) Gli autori hanno congiuntamente definito l'impostazione dell'itinerario e la selezione delle architetture e dei progetti di trasformazione urbana. In particolare, Federico Oliva ha scritto la descrizione dell'itinerario. Paolo Galuzzi ha redatto gli approfondimenti sul Palazzo del Ghiaccio – Frigoriferi Milanesi, sul Progetto Passante – Porta Vittoria – Giardini Marinali d'Italia, sul quartiere Ettore Ponti, sul quartiere INA Casa e IACP via Omero. Piergiorgio Vitillo ha composto gli approfondimenti sul quartiere IFCP Fabio Filzi, sul PII ex Motta, sul quartiere Maurilio Bossi, sullo Scalo di Porta Romana. Paolo Galuzzi e Piergiorgio Vitillo hanno congiuntamente lavorato alla redazione del testo sul PRU ex OM – Pompeo Leoni.
- (2) Per la trattazione puntuale del Piano Pavia-Masera ma anche per la trattazione generale della storia dei piani milanesi, si veda in particolare F.Oliva, L'urbanistica di Milano. Quel che resta dei piani urbanistici nella crescita e nella trasformazione della città, Hoepli, Milano 2002. La descrizione dell'itinerario è profondamente debitrice nei confronti del testo della Hoepli, storica casa editrice milanese.
- (3) Per arrivare agli attuali 18.000 ettari occorre attendere il 1923, quando verranno incorporati 11 piccoli Comuni adiacenti (Ronchetto, Lorenteggio, Baggio, Trenno, Musocco, Affori, Niguarda, Precotto, Crescenzago, Lambrate, Vigentino).
- (4) Dei circa 1.900 ettari di espansione del Piano Beruto, ne erano stati attuati circa 700, con circa la metà degli edifici residenziali attuati. Nella cerchia dei Navigli scorreva ancora l'acqua, le mura spagnole non erano state ancora abbattute, la circoscrizione esterna non era ancora completata.
- (5) Il motivo prevalente, oltre alla tradizionale rendita fondiaria, è la realizzazione della nuova cintura ferroviaria, con la costruzione di tre stazioni di testa (Porta Nuova, Porta Vittoria e Stazione Centrale), un progetto complessivo avviato nel 1905 e terminato nel 1932 con l'apertura della Stazione Centrale. La cintura ferroviaria viene ampliata a nord e a est, diventando il nuovo limite per la crescita della città. A sud il tracciato, adiacente all'anello viario esterno, viene mantenuto, mentre è soppresso quello occidentale con la trasformazione di Porta Genova da stazione di corsa a stazione di testa. Le aree occupate dal tratto ferroviario dismesso a nord, con al centro la vecchia stazione di corsa di piazza della Repubblica, diventano città (strade e palazzi). Sessant'anni dopo, la città riproporrà lo stesso tracciato, questa volta sotterraneo, per la realizzazione del passante ferroviario, di collegamento fra la stazione di Rogoredo e la stazione di Porta Garibaldi. Il tracciato curvo delle vie dell'Ongaro e Battistotti Sassi (fuori piazzale Susa), rappresenta la memoria della ferrovia che piegava a sud, verso Bologna e Pavia.



Quartiere IFCP Fabio Filzi / 1935-1938 / Franco Albini, Renato Camus, Giancarlo Palanti

viale Argonne, Milano

Il quartiere ⁽¹⁾, realizzato dall'IFCP (Istituto Fascista Case Popolari) e progettato da tre giovani architetti milanesi (Franco Albini, Renato Camus, Giancarlo Palanti, che aderirono con entusiasmo alle idee del Movimento Moderno, mentre l'arredamento di carattere funzionale è curato da Ignazio Gardella e Gabriele Mucchi), è composto da 10 edifici, che occupano un isolato rettangolare, ai margini orientali dell'espansione del Piano Pavia - Masera, nei pressi della cintura ferroviaria (sarà però il successivo Piano Albertini che ridisegna l'isolato del quartiere come oggi lo

vediamo). Nel quartiere, compatibilmente con le sue ridotte dimensioni (che rende difficilmente applicabile il plan libre), sono per la prima volta applicati alcuni principi che caratterizzano il Movimento Moderno come gli edifici disposti parallelamente nord-sud (orientamento che garantisce l'ottimale esposizione degli alloggi), con corpi di fabbrica alti 4-5 piani, composti da due o cinque elementi tipo, studiati in modo da organizzare, con lo spostamento di una porta, alloggi da uno a tre locali più servizi, le distanze fra gli edifici commisurate alle loro altezze, al fine di consentire le massime

VISTA DEI CORPI IN LINEA DEL QUARTIERE (FOTO DI STEFANO SURIANO)



insolazioni e areazioni degli alloggi, le regole distributive interne e i caratteri linguistici della nuova architettura.

L'ingresso è da via Birago, con un affaccio del lato corto del quartiere su via Argonne. Ma mentre tutti gli edifici circostanti, da quelli conformi (assai pochi) al Piano del 1912 a quelli più alti e densi realizzati con le norme dei piani successivi (il Piano del 1953 in particolare) presentano il fronte allineato lungo il viale e sono all'interno di un isolato a blocco chiuso (seguendo le regole ottocentesche), i quattro edifici del quartiere che si affacciano su viale Argonne lo fanno con l'affaccio meridionale, quasi completamente cieco, se

non per una portafinestra per alloggio che dà su un piccolo balcone e che garantisce luce e aria alla camera da letto d'angolo. L'allineamento prevalente è invece lungo le due vie laterali: i fronti delle due grandi stecche allineate lungo via Illrico e delle tre su via Birago si distaccano dagli edifici limitrofi, con una composizione e una partitura ancora modernissima, soprattutto se confrontate con gli altri edifici coevi di edilizia pubblica che si affacciano su via Birago (blocco chiuso, con cortile interno, edifici eclettici). Gli edifici sono completamente aperti su tutti e quattro i lati e sono organizzati attorno ad uno spazio verde centrale (purtroppo modesto), per complessivi trentadue corpi – scala intorno ad un corpo centrale che al piano terra vede la localizzazione di bagni, docce e lavatoi.

Pur nelle sue ridotte dimensioni, il quartiere garantisce standard edilizi e qualità urbanistica ai lavoratori della nascente città industriale, assai superiori all'edilizia pubblica del periodo, ma anche a quelli dell'edilizia corrente privata.

PIERGIORGIO VITILLO

IL FRONTE INTERNO (FOTO DI STEFANO SURIANO)



(1) Le parole che descrivono il quartiere, presentato nel n. 144 del 1939 di "Casabella costruzioni", sono chiarificatrice dell'ardore modernista: "(...) un'oasi di ordine.. (...) Case aperte su tutti i lati al posto delle solite caserme col cortile chiuso; case fatte per la salute degli abitanti e non per fare da paravento ai marciapiedi stradali; case ben allineate e razionalmente disposte in una composizione armoniosa e disciplinata al posto dei soliti campionari della vistosità novecentesca".



Programma Integrato d'Intervento ex-Motta / 2005-2007 / G. Conti, F. Olivieri, G. Oneto

viale Campania, viale Corsica, via Zanella, Milano

Il Programma Integrato d'Intervento (PII) ha interessato un'area compresa tra viale Campania e viale Corsica, che ha ospitato fino agli anni Sessanta il deposito comunale ATM e successivamente, fino alla fine degli anni Ottanta, gli stabilimenti della Motta-Alivar.

La variante urbanistica che recepisce il PII (che trasforma la destinazione da industria a residenza), ha assunto come obiettivo prioritario la riqualificazione dell'area (di modeste dimensioni, circa 3,2 ettari), che per la sua conformazione fisica, morfologica e funzionale, risulta fortemente integrata al tessuto edilizio circostante,

densamente edificato e consolidato, prevalentemente residenziale. E che è localizzata all'incrocio di due rilevanti assi viabilistici: viale Corsica (sulla direttrice est-ovest, dal centro cittadino verso l'aeroporto di Linate) e viale Campania (principale direttrice nord-sud del quadrante orientale della città).

L'intervento ha previsto la realizzazione complessiva di circa 21.000 mq di SIp, ottenuti utilizzando l'indice di edificabilità territoriale che caratterizza praticamente tutti i PII milanesi, pari a 0,65 mq/mq, di cui circa 16.000 mq residenziali e poco meno di 5.000 mq commerciali.

IL PARCO PUBBLICO DELIMITATO SU DUE LATI DAI BLOCCHI RESIDENZIALI (FOTO DI ALESSANDRO SARTORI)



Sono inoltre stati realizzati circa 70 box pertinenziali convenzionati per i residenti di zona.

Si tratta di un intervento di riqualificazione e rifunzionalizzazione (il progetto urbanistico e architettonico è stato curato dallo Studio ContiAssociati), che ha restituito usi urbani a questo luogo della città. Un mix funzionale composto di edifici residenziali localizzati prevalentemente su via Zanella, a chiudere il fronte stradale, e sulla nuova via Terenzio (la nuova viabilità di lottizzazione che collega viale Corsica con via Zanella); di attività commerciali all'incrocio fra le vie Battistotti Sassi, Terenzio e Corsica; di un parco pubblico attrezzato (che occupa circa 13.000 mq

dei 18.000 mq di standard urbanistico complessivamente reperito), in adiacenza e continuità all'esistente Liceo Scientifico Donatelli.

La novecentesca palazzina degli uffici ATM (edificio originariamente destinato al deposito delle carrozze a cavallo del servizio pubblico milanese), è mantenuta e ospita una sede museale, con esposizioni temporanee e permanente e annesse funzioni di servizio e complementari.

L'esito complessivo di questo inserto nei tessuti del piano è un impianto urbano scontato e poco ricercato, che ha dato semplicemente risposta alla corrente domanda immobiliare. In ragione della qualità e dei caratteri del sito, nonché della sua tradizione e storia, si tratta di un'occasione probabilmente sprecata di sperimentare forma urbana e architetture contemporanee.

Una sperimentazione che peraltro manca nella quasi totalità dei programmi negoziati milanesi (PII e PRU), salvo episodiche eccezioni, come quelle di Gino Valle e Cino Zucchi al Portello.

Un'occasione che la cultura architettonica, urbanistica e disciplinare milanese non ha praticato, schiacciata tra le fantasiose e bizzarre proposte delle archistar e la corrente architettura commerciale.

PIERGIORGIO VITILLO

L'INGRESSO AL PARCO (FOTO DI ALESSANDRO SARTORI)



Ristrutturazione dei Frigoriferi Milanesi / 2001-2004 / Studio 5+1

via Piranesi 10 , Milano

Lungo via Piranesi, nelle adiacenze del fascio di binari che dalla cintura ferroviaria conduceva alla stazione di testa di Porta Vittoria, incontriamo il complesso dei Frigoriferi Milanesi e del Palazzo del Ghiaccio, oggetto di un recente intervento di riuso e trasformazione (2003-2007), curato dallo studio 5+1AA.

La costruzione originaria riguardante i Magazzini Refrigeranti e Ghiaccio Gondrand Mangili risale alla fine dell'Ottocento e trova collocazione in ragione della stretta vicinanza al Mercato Ortofrutticolo (originariamente collocato ove oggi sorge il Parco Formentano) e al Macello comunale milanese.

Nel 1923 il complesso viene ampliato con la realizzazione del Palazzo del Ghiaccio curato dagli ingegneri S.Carnelli e E. Redaelli, un edificio in stile Liberty che con la sua elegante copertura in ferro e vetro rappresentava all'epoca la più grande pista coperta su ghiaccio d'Europa. I due grandi edifici, che rappresentavano un vero e proprio fuori scala rispetto ai limitrofi tessuti residenziali, nascono accomunati sotto il profilo delle tecnologie di produzione del freddo, ma separati sotto il profilo funzionale: privata la parte della produzione del ghiaccio e di deposito di prodotti alimentari; pubblica quella ospitante al suo interno la pista ellittica,

tribune e servizi annessi.

Il complesso viene colpito durante i bombardamenti della seconda guerra mondiale e rapidamente ripristinato riaprendo nel dopoguerra, accentuando la separatezza tra le due funzioni. La struttura dei magazzini frigoriferi viene adeguata

IL CORPO BASSO RIVESTITO IN VETRO RETROVERNICIATO CHE OSPITA L'OPEN CARE CAFÈ E GLI UFFICI AL PIANO SUPERIORE (FOTO DI FEDERICO BALESTRINI)



per passare progressivamente dalla conservazione di prodotti alimentari – in rapido esaurimento con la diffusione dei frigoriferi domestici - alla conservazione e custodia in sicurezza di beni pregiati in ambienti blindati (pellicce e tappeti) e con il tempo, di beni privati e opere d'arte, associando a queste ultime anche laboratori di restauro.

La riorganizzazione funzionale nasce a partire dal 2003 dalla riconversione di Frigoriferi Milanesi in Open Care, una società di servizi integrati per la conservazione, la valorizzazione e la gestione del patrimonio artistico, premiando in particolar modo una delle peculiarità più significative maturate dalla trasformazione funzionale originaria.

Accompagnato dal nuovo logo, da un'immagine coordinata e da un masterplan generale che ha indirizzato la riqualificazione del complesso, l'intervento di valorizzazione ha assegnato un'inattesa unitarietà alla frammentazione delle precedenti strutture, trasformando la caoticità di un sistema introverso di spazi e attività, in un ordinato complesso urbano. Articolato sostanzialmente in tre momenti, l'intervento ha riguardato, innanzitutto, il grande labirinto ipogeo, l'Open Care Caveau (2003), un labirinto sotterraneo di 8.000 mq per la custodia di beni di valore (dalla piccola cassetta di sicurezza ad interi ambienti custoditi), che trova nei piani

superiori degli ex Magazzini Frigoriferi, laboratori per il restauro di dipinti, affreschi, arazzi, tappeti e mobili o spazi dedicati ad offrire servizi di art consulting. Suggestivi sotto il profilo architettonico sono la rampa di accesso al caveau, la gola verticale e scenografica alta venti metri che riorganizza e ridisegna la distribuzione degli Ex Magazzini, l'Open Care Space all'ultimo piano, nuovo spazio pubblico per eventi legati all'arte.

A questo primo intervento, è seguita la riorganizzazione del cosiddetto edificio Stecca, la bassa e lineare cortina lungo via Piranesi (2005) ospitante l'Open Care Cafè, che è divenuta, attraverso la sua nuova pelle di vetro colorato rosso retroilluminata, il vero landmark di tutto l'intervento.

Il lungo nastro rosso (circa 100 metri) ottenuto attraverso l'effetto di contrasto della "pellicola" translucida rossa sovrainpressa alla tinta neropetrolio opaco con cui è stata trattata tutta l'anonima facciata originaria, serramenti e profili compresi.

E, infine, il restauro del Palazzo del Ghiaccio, mirato alla riqualificazione architettonica e impiantistica e alla razionalizzazione degli spazi per la realizzazione di un edificio polifunzionale per manifestazione ed eventi.

PAOLO GALUZZI



Progetto Passante, Area Porta Vittoria / 2002-in costruzione / Studio Nonis

viale Umbria, via Monte Ortigara, via Cena, viale Molise, Milano

La realizzazione del tratto Dateo-Rogoredo del Passante Ferroviario e la dismissione della Stazione di Porta Vittoria, per lasciare posto a una nuova stazione sotterranea del sistema passante, offrono l'occasione per riqualificare un'area strategica nel cuore della regione urbana milanese e di anticipare l'intervento di trasformazione su uno degli scali ferroviari milanesi, tema che diverrà centrale e sarà generalizzato nel nuovo PGT di Milano. La trasformazione dello scalo di Porta Vittoria insieme al limitrofo Macello Comunale viene lanciata nel 1984 con il Documento Direttore del Progetto Passante

che definisce tale ambito da dismettere e trasformare attraverso un Piano d'Area prioritario.

Progetto Passante

Il Documento Direttore è stato il secondo atto di superamento del Piano Regolatore che prende forma dall'avvio dei lavori del passante ferroviario e viene presentato definitivamente nel 1984. Si tratta di un collegamento prevalentemente sotterraneo che collega la Stazione di Rogoredo a sud-est della città con quella di Certosa a nord-ovest, attraversando il

PLANIVOLUMETRICO DEL PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA DI PORTA VITTORIA
(IMMAGINE GENTILMENTE CONCESSA DALLO STUDIO NONIS)



centro della città, destinato ad assumere un ruolo chiave per il servizio ferroviario regionale, proprio per la sua capacità di rendere “*passante*” il nodo di Milano e rompere la condizione di attestamento di numerose stazioni milanesi. I nodi di tale sistema sono le tre stazioni di superficie (Rogoredo, Bovisa FS, Certosa) e le sei stazioni sotterranee (Lancetti, Porta Garibaldi, Repubblica, Porta Venezia, Dateo e Porta Vittoria).

I lavori di realizzazione del Passante saranno lunghi e spesso interrotti per la mancanza di risorse, anche conseguente alla continua lievitazione dei costi di realizzazione.

L'ultima tratta riguardante il tratto Dateo-Rogorego prende avvio nel primo semestre del 2000 e il completamento dei lavori relativi alla stazione di Porta Vittoria previsti entro il 2002, viene procrastinato nei successivi due anni, ritardando l'inizio dei lavori per la trasformazione dello scalo ferroviario.

La trasformazione dello Scalo Porta Vittoria

Lo scalo dismesso di Porta Vittoria, confermato come area di trasformazione strategica nel 1988 dal Documento Direttore sulle aree dismesse e inizialmente scelto quale localizzazione per il nuovo polo universitario della Statale (poi realizzato

alla Bicocca) è stato oggetto nel 1999 di un programma PRUSST promosso dal Comune di Milano e ammesso al finanziamento ministeriale nel 2000.

Si tratta di un'area di circa 12 ettari per la quale, in coerenza con il PRUSST, la società Metropolis Spa, azienda destinata alla valorizzazione del patrimonio immobiliare delle FS, ha elaborato una proposta di Programma di Intervento inizialmente a cura dello Studio Gregotti Associati International e successivamente dello studio Nonis con la supervisione di Rafael Moneo, il cui Accordo di Programma viene definitivamente siglato nel 2001.

La trasformazione prevede un mix metropolitano strategico con residenze (per circa 18.000 mq di superficie utile), funzioni direzionali e ricettive (per circa 27.000 mq di superficie utile) e commerciali (per circa 16.000 mq di superficie utile), e la cessione di un'area di 50.000 mq per la realizzazione della Biblioteca Europea (Beic).

Dal 2001, con la messa a bando dei diritti volumetrici spettanti a FS, l'area ha cambiato più volte proprietà, rimanendo nella rete dei principali promotori immobiliari della scena milanese.

PAOLO GALUZZI



Biblioteca Europea di Informazione e Cultura / 2002-in costruzione / Bolles + Wilson

viale Umbria, via Monte Ortigara, via Cena, viale Molise, Milano

Parco Formentano

Il Parco Formentano, più noto ai milanesi col nome di Parco (o Largo) Marinai d'Italia sorge nel sito che fu fortificazione austriaca sotto Radetzky e dal 1911, sede del Verziere, il mercato ortofrutticolo di Milano e del mercato dei fiori che, a sua volta, verrà trasferito nell'attuale sede di via Lombroso nel 1965.

Nel 1969 il Comune di Milano trasforma i sette ettari dell'area mercatale in un giardino, realizzato in parte su disegno di Luigi Caccia Dominioni, che viene radicalmente semplificato in sede

realizzativa. Del progetto originario rimane la concezione dell'impianto generale, con gli ingressi disposti ai quattro angoli dell'isolato verde, il tracciato curvilineo e sinuoso dei viali interni e delle macchie alberate, l'orografia "dinamica" ottenuta attraverso leggere colline alberate alla sommità, per meglio consentire l'attecchimento dell'impianto arboreo su una superficie originariamente tutta pavimentata. Delle fontane che avrebbero dovuto arricchire il disegno del giardino, rimane la grande vasca d'acqua che si affaccia lungo corso XXII Marzo e il Monumento di Francesco Somaini - artista

RENDERING DI PROGETTO DELLA BIBLIOTECA EUROPEA DI INFORMAZIONE E CULTURA
(IMMAGINE GENTILMENTE CONCESSA DALLO STUDIO BOLLES + WILSON)



spesso al fianco di Caccia Dominioni in numerose opere milanesi - dedicato ai marinai italiani caduti nel secondo conflitto mondiale.

Al centro del Parco sorge la Palazzina Liberty (architetto Migliorini 1908), originariamente destinato al bar centrale dei mercati ortofrutticoli, e oggi dopo un lungo restauro intrapreso negli anni Ottanta, elegante cornice per eventi mondani, musicali e culturali.

La BEIC

La Biblioteca Europea di Informazione e Cultura promossa nell'ambito del PRUSST sull'area dove sorgeva la Stazione di Porta Vittoria viene promossa alla fine degli anni Ottanta, quasi a risarcimento della scelta di spostare sull'area di Bicocca il nuovo polo universitario della Statale. La definitiva formalizzazione di collocare a Vittoria una nuova grande biblioteca, sostenuta dalle università milanesi e dai principali enti territoriali, viene ratificata con la presentazione del PRUSST alle soglie del 2000, a cui fa seguito il Concorso internazionale vinto dallo studio Bolles + Wilson.

Nella proposta vincitrice, l'edificio destinato ad ospitare un'infrastruttura di eccellenza europea, aperta al mondo e a custodire tutte le grandi opere della cultura mondiale è concepito come un'arca della

cultura, un catalizzatore di flussi lungo 360 metri e alto 36 metri, caratterizzato da due lunghi bracci che si protendono verso est e verso ovest, segnando gli accessi all'infrastruttura, e una grande piazza interna a tutta altezza, illuminata da un altissimo lucernario. Il basamento alto 5 metri contiene tutte le funzioni urbane e collettive: le sale conferenze, i centri didattici, il media forum, la biblioteca dei bambini e i parcheggi.

Il valore dell'iniziativa, previsto complessivamente nell'ordine dei 360 milioni di Euro (di cui 250 milioni per la realizzazione e gli arredi) senza contare i gravosi oneri di gestione (che variano da 10 a 18 milioni di Euro annui), nonostante le promesse del governo, non ha mai ricevuto il necessario sostegno finanziario sia dei Ministeri coinvolti (nella finanziaria 2003 erano stati stanziati 42 milioni di Euro erogabili nell'arco di tre anni) sia del Comune e della Regione, nonché delle fondazioni e delle imprese sostenitrici. Così, pur rimanendo ancora un obiettivo da cogliere anche nella prospettiva dell'Expo 2015, la copertura attuale dell'investimento non supera i 100 milioni di Euro, nonostante l'opera risulti continuamente inserita tra quelle cantierabili (aprile 2009) e tra quelle inserite per le celebrazioni del 150° Anniversario dell'Unità di Italia.

PAOLO GALUZZI



Quartiere Maurilio Bossi (ora Molise) / 1933-1938 / Cesare e Maurizio Mazzocchi

viale Molise, via degli Etruschi, piazzale Insubria, Milano

Il quartiere Maurilio Bossi (oggi Molise), occupa un intero isolato urbano (di circa 2,5 ettari, oltre la metà della quale riservata a spazi di attraversamento, cortile e giardino), limitato dalla maglia del piano del 1912, compreso fra via degli Etruschi, viale Molise, via Faà di Bruno, con un fronte su piazza Insubria.

I progettisti, Cesare e Maurizio Mazzocchi (padre e figlio, che aderirono ai principi del razionalismo e che ebbero una consuetudine progettuale con la Società

Umanitaria), vinsero un Concorso a inviti del 1932 per la progettazione del nuovo quartiere indetto dall'IFCP per ospitare 2.250 abitanti. Il complesso è classificato come case economico popolari per operai e classi medie, con 700 alloggi di superficie compresa tra 27 e 45 mq. La distribuzione è a ballatoio (a nord) per i fabbricati con alloggi minimi, col locale esposto a mezzogiorno e il servizio igienico a nord; mentre le abitazioni più ampie sono servite con scala che disimpegna due unità per

VISTA DEI BLOCCHI EDILIZI DEL QUARTIERE (FOTO DI STEFANO SURIANO)



piano; nei tagli a due locali, il soggiorno è esposto ad est e la camera da letto ad ovest.

L'edificazione lungo i quattro fronti stradali conferisce identità ottocentesca all'isolato e non consente il corretto orientamento di tutti gli edifici: risultano correttamente orientati, seconde le regole razionaliste, gli edifici lungo viale Molise, quelli lungo via Faà di Bruno e su piazza Insubria, oltre ad alcuni edifici interni. La grande quantità di alloggi che il bando del Concorso prevedeva, nonché la forma e la dimensione dell'isolato, hanno penalizzato fortemente i rapporti e le distanze fra gli edifici. Una soluzione urbanistica di compromesso, dettata quindi dal programma, riscattata dalle forme e dai caratteri delle nuove architetture come i lunghi nastri dei ballatoi (su cui si affacciano gli alloggi) e delle logge, la diffusa zoccolatura in litoceramica rosso mattone risvoltata sulle testate e associata al cromatismo delle tinteggiature ad intonaco che ha certo un effetto decorativo ma fu pensata soprattutto per proteggere il basamento degli edifici dal "vandalismo dei monelli", l'evidenza dei corpi scale e il disegno monumentale degli ingressi al quartiere.

Proprio questa anomalia d'impianto ha causato diverse critiche al progetto, probabilmente ingiuste, da parte della cultura razionalista più ortodossa. Il quartiere presenta evidenti riferimenti

agli Hoefe viennesi (dalla principale, la Karl Marx Hof, sono ripresi gli imponenti ingressi ad arco di piazzale Insubria), i grandi complessi a corte realizzati negli anni Venti dalla "Vienna rossa"; ma anche al quartiere Siemensstadt di Berlino, con gli imponenti ballatoi in muratura che si allungano sulla facciata del fabbricato con gli alloggi più piccoli. Nell'ambito di un PRUSST (Porta Vittoria) del 1999 e di un successivo Contratto di Quartiere (2004), il quartiere è stato oggetto di un progetto di riqualificazione e rivitalizzazione urbana, che ha previsto il recupero delle parti comuni, dei sottotetti, con la sistemazione degli spazi verdi e dei percorsi pedonali.

PIERGIORGIO VITILLO

UNO DEGLI INGRESSI AL QUARTIERE
(FOTO DI STEFANO SURIANO)





Quartiere Ettore Ponti / 1939-1941 / Franco Albini, Renato Camus, Giancarlo Palanti

via del Turchino, Milano

All'estrema periferia orientale del Piano Pavia – Maserà, in una zona ancora oggi incerta negli esiti fisici e segnata da evidenti discontinuità morfologiche, sorge il quartiere Ettore Ponti, dedicato al Sindaco che diede avvio agli studi del Piano del 1912. Il Quartiere razionalista, realizzato pochi anni dopo il “*Fabio Filzi*” (1939-1941) a firma degli stessi autori (Albini, Camus,

Palanti), risulta quasi completamente integro, con l'eccezione di alcuni edifici demoliti a seguito delle previsioni del piano del 1953.

L'elemento più significativo che si coglie percorrendo via del Turchino riguarda la disposizione dei sei edifici che si affacciano alla strada disponendosi “*di testa*”, come quinte di una scena. Gli edifici in linea sono,

I CORPI EDILIZI DEL QUARTIERE (FOTO DI STEFANO SURIANO)



infatti disposti a schiere parallele a via Maspero, mentre le testate si dispongono diagonalmente sulla via principale.

In questa composizione, si possono ritrovare applicati con grande espressività i principi del razionalismo che attengono all'orientamento degli edifici coerente con l'asse eliotermico, ai rapporti stereometrici reciprocamente proporzionati nelle distanze e altezze dei corpi di fabbrica per ottenere il massimo soleggiamento e areazione, alla

VISTA SU VIA MASPERO (FOTO DI PIERGIORGIO VITILLO)



cura dell'organizzazione delle sistemazioni a verde seppur in uno spazio limitatissimo. Spazi verdi sicuramente limitati e introversi, ma accuratamente connessi l'uno all'altro. Soprattutto nel ritmo dei volumi su via del Turchino, in cui si susseguono i corpi brevi con vano scala unico, trova compiutezza la crisi dell'isolato chiuso e più in generale il tradizionale rapporto tra tipologia e forma urbana che trovava ancora piena applicazione nel Piano del 1912. Su via Monte Cimone si succedono invece due corpi lunghi alternati a uno breve, che scandiscono la geometria degli spazi aperti alberati.

Per imprimere maggior effetto a tale ritmo, le testate dei fabbricati e i piani terreni erano trattati con cemento granuloso di colore grigio, mentre le restanti facciate erano in calce e polvere di marmo senza tinteggiatura. Tale soluzione offriva nella semplicità della realizzazione un effetto chiaroscurale di grande efficacia.

In tutti gli edifici, le logge e i locali di servizio sporgono dal filo della facciata opposta al vano scala, mentre si mantengono coerenti quelli sul fronte opposto.

PAOLO GALUZZI

Scalo di Porta Romana / in previsione / Accordo di Programma (Comune di Milano, FS, Regione Lombardia)

viale Isonzo, via Ripamonti, via Lorenzini, corso Lodi, Milano

Fra gli scali ferroviari oggi in dismissione, il primo realizzato fu quello di Porta Genova (allora denominato Porta Ticinese, 1868-1870); il secondo quello di Porta Romana, con la relativa stazione passeggeri, costruiti per colmare il deficit ferroviario della zona meridionale della città (nel 1884 gli impianti ferroviari milanesi erano concentrati esclusivamente a nord e a ovest), seppure da quella direzione provenissero le importanti linee da sud e da est. Per difficoltà finanziarie, la realizzazione dello scalo procedette a rilento, con interventi successivi che si conclusero nel 1904.

Lo scalo si sviluppò, quindi, nella sua

soluzione definitiva assumendo la forma urbana definita dal Piano Beruto, che ha dato in particolare l'impronta alle aree poste a nord dello scalo (il Piano Pavia-Masera riordina il sistema ferroviario ma non modifica il tracciato meridionale). Con l'apertura dello scalo, la zona assunse caratteri marcatamente produttivi, con una distinzione evidente fra le aree a nord (che si affacciano verso il centro città, con caratteri urbani e residenziali della città tardo ottocentesca e del primo Novecento); e quelle a sud dello scalo, sfrangiate e frammentarie, e con funzioni artigianali – produttive e residenze per ceti popolari. L'area adiacente a piazzale

PLANIMETRIA DELL'AREA DI RECUPERO DELLO SCALO DI PORTA ROMANA (IMMAGINE TRATTA DAL PGT DI MILANO)



Lodi era occupata quasi interamente dalla Tecnomasio Italiano Brown Boveri, TIBB, società di progettazione e costruzione di materiale rotabile ferroviario, con dimensioni maggiori degli isolati che progressivamente perdono la cortina edilizia.

Nel 1991 apre la stazione della Linea gialla 3 (fermata Lodi-TIBB), contestualmente alla realizzazione del programma di riqualificazione urbana relativo all'area ex TIBB, con destinazioni miste (commerciali, residenziali e terziarie).

I sette scali ferroviari in dismissione (oltre a Porta Romana, Farini, Greco, Lambrate, Rogoredo, San Cristoforo), che rappresentano l'ultima e consistente risorsa di aree (circa 1,2 milioni di mq) per la trasformazione e la rigenerazione dei tessuti urbani esistenti, sono stati oggetto (luglio 2008, mentre la procedura di VAS si è conclusa nel 2009), di uno specifico Accordo di Programma fra il Comune, le Ferrovie dello Stato e la Regione (risultato di accordi successivi, dal 2005 in poi), finalizzato alla valorizzazione urbanistica delle aree non più funzionali all'esercizio, per reperire le risorse economiche necessarie per dare attuazione alle politiche di potenziamento del trasporto pubblico urbano.

Con un meccanismo perequativo applicato ai sette ambiti (attribuendo un indice territoriale di 0,70 mq/mq, che

genera complessivamente 847.000 mq di SIp, diversamente distribuiti all'interno dei comparti), l'Accordo di Programma prevede un mix articolato di funzioni, destinando 1/3 dell'edificabilità complessiva a funzioni d'interesse generale e all'housing sociale. Il nuovo Piano di Governo del Territorio (PGT, in corso di discussione in Consiglio Comunale), recepisce l'Accordo di Programma stipulato. In particolare, per lo scalo Romana (circa 22 ettari), l'Ambito di Trasformazione Urbana (ATU, Comparto scali sud, Porta Romana-Rogoredo/Porta Genova), è prevista la realizzazione di 330.000 mq di SIp, con un indice di densificazione quindi superiore a 1,5 mq/mq, di cui il 50% residenziale, il 37% terziario, il 13% commerciale, per complessivi 6.670 nuovi abitanti. Il 60% dell'area dovrà essere ceduto per funzioni pubbliche (di cui il 40% a verde, per la realizzazione di un parco urbano lineare).

L'elevato indice di edificabilità, congiunto alla consistente cessione pubblica, obbligherà alla concentrazione delle volumetrie con la realizzazione di tipologie in altezza (con edifici mediamente superiori ai 20 piani). Una densificazione urbana imponente, che in ragione dei numeri in gioco difficilmente riuscirà a garantire un reale ed efficace processo di rigenerazione e di riqualificazione urbana.

PIERGIORGIO VITILLO



PRU ex-OM Pompeo Leoni / 2000-2005 / Benati, Cappato, Cortese, Faravelli, Fuksas, Gardella, Land, Nonis, Valsasnini

viale Isonzo, via Ripamonti, via Lorenzini, corso Lodi, Milano

Le aree ex OM hanno una storia urbana piuttosto lunga. Nel 1890 si insedia la Miani Silvestri, che produce materiale ferroviario, assumendo nel 1899 la denominazione di Officine Meccaniche (OM), che diventano la più grande industria di Milano con oltre 4.000 operai. Nel 1975, dalla fusione di cinque gruppi nasce l'IVECO (Gruppo Fiat), che produce veicoli industriali. A metà degli anni Ottanta ha inizio il processo di dismissione, mentre negli anni Novanta si avvia il processo di riqualificazione che inaugura a Milano l'era dell'urbanistica negoziata: fra le 21 proposte di PRU pervenute, l'Amministrazione comunale ne approva 8, di cui 7 vengono confermate dal Ministero (fra cui l'ex OM).

Il PRU (Programma di Riqualificazione Urbana, avviato da Comune, Regione e Ministero nel 1997, apertura del cantiere nel 1999, le realizzazioni sono in gran parte effettuate fra il 2003 e il 2005) dell'ex OM-Pompeo Leoni, rappresenta emblematicamente il banale mix di usi urbani che l'urbanistica negoziata milanese ha praticato, spinta in questo caso dalle norme di riferimento (le Direttive dei Programmi di Riqualificazione Urbana, 1995) che imponevano percentuali funzionali prestabilite: una specie di minestrone insipido, con un indice di utilizzazione di 0,55 mq/mq, con la

possibilità di elevarlo a 0,60 realizzando opere infrastrutturali eccedenti gli oneri dovuti. Il mix funzionale prevede il 50-70% (minimo-massimo) di residenza, di cui la metà in edilizia libera, il 25% in convenzionata e il restante 25% in convenzionata agevolata; il 20% minimo di uffici, servizi privati e spazi artigianali/produttivi. Ma anche dalla domanda del mercato, allora ancora significativa e trainante, soprattutto per la residenza. Per una superficie territoriale di circa 26 ettari, il programma ha previsto la realizzazione di 153.000 mq di Slp (indice pari a 0,58

UNA DELLE TORRI RESIDENZIALI DI FUKSAS
(FOTO GENTILMENTE CONCESSA DALL'ATELIER FUKSAS)



mq/mq), così suddivisi: 79 mila mq di residenza, 34 mila mq di terziario, 31 mila mq produttivi, 9.000 mq di commerciale. Il disegno urbanistico ha previsto un asse centrale est-ovest di penetrazione (la nuova via Giovanni Spadolini, di collegamento fra via Bazzi con via Ripamonti), che struttura il quartiere Spadolini e sul quale si dispongono le funzioni insediate. Mentre le due aree a nord e a sud dell'asse, ai margini del comparto, sono destinate a verde (il progetto del verde è di Land srl, su disegno iniziale di Christophe Girot): il Parco della Vettabbia a sud; il Parco delle Memorie industriali al centro, dove vengono mantenute quali memorie del passato alcune strutture dell'OM e il grande carro ponte; a nord, prospettante il Parco Ravizza, ma stretto tra viale Toscana e la massicciata dell'anello ferroviario, è previsto il Parco della Cultura (purtroppo non ancora fruibile), al cui interno ha sede l'ex Autoparco Pompeo Leoni, ristrutturato per contenere spazi previsti come standard qualitativo del PRU. I due lotti delle torri residenziali (progetto Atelier Fuksas), costituiscono il cuore del quartiere e nell'idea iniziale dovevano consentire la realizzazione del corridoio verde di connessione nord-sud del sistema ambientale e paesaggistico. Purtroppo la recinzione privata degli spazi verdi dei due edifici residenziali ha reso impraticabile questa continuità e vanificato la continuità

nord-sud del sistema del verde e pedonale. Questi due impedimenti fisici (la mancata fruibilità del Parco della Cultura, fra viale Toscana e la ferrovia, e la non connessione del verde all'interno dell'area per la privatizzazione degli spazi residenziali), non consentono nei fatti la continuità del sistema del verde e dei percorsi fra il Parco Ravizza a nord e il Parco della Vettabbia a sud, che rappresentava una delle principali qualità del disegno del sistema ambientale e paesaggistico e della rete ecologica locale.

Il programma mette in mostra un catalogo di architetture complessivamente di buona qualità, in particolare le torri residenziali dei Fuksas, ma anche l'edificio commerciale di Esselunga di Ignazio Gardella, e il nuovo pensionato della Bocconi (Residenza Dubini). Alcuni degli edifici rappresentano a loro modo interessanti episodi architettonici e di approfondimento tipologico e morfologico, ma non riescono a riscattare l'impianto urbanistico dai caratteri di una tradizionale e scontata, seppur corretta, lottizzazione di periferia urbana. E' forse questo che differenzia i nostri grandi progetti urbani dalle sperimentazioni e dalle realizzazioni di altri Paesi europei, Spagna e Olanda in primis.

PAOLO GALUZZI

PIERGIORGIO VITILLO



Quartieri INA Casa e IACP di viale Omero / 1949-1955 / Ufficio Studi e progetti IACP, Ufficio per l'edilizia popolare

via Polesine, via Mompiani, via Panigarola, viale Omero, Milano

All'esterno della fascia di espansione del Piano del 1912, in cui ritroviamo i vecchi quartieri di edilizia pubblica delle vie Polesine, Mompiani e Panigarola, a Est di viale Omero, si ritrova un complesso di interventi pubblici realizzati nel primo dopoguerra, tra la fine degli anni Quaranta e Cinquanta. Si tratta del quartiere comunale Gabrio Rosa (1948-51), dei quartieri INA Casa Barzoni e Montemartini (1949-51), il quartiere comunale Barzoni

(1952) e il quartiere IACP Omero (1949-55). Ad eccezione del quartiere Omero realizzato dall'Ufficio Studi e Progetti IACP, i quartieri comunali e INA Casa sono stati realizzati dall'Ufficio per l'Edilizia Popolare del Comune di Milano, diretto in quegli anni da Arrigo Arrighetti, molto attivo negli anni della Ricostruzione e nel primo piano settennale INA Casa.

Il Quartiere di viale Omero rappresenta il tentativo di realizzare attraverso

VISTA DEL CORPO BASSO DEI SERVIZI DEL QUARTIERE IACP DI VIALE OMERO
(FOTO DI ALESSANDRO SARTORI)



differenti forme di edilizia pubblica una parte di città organica, costruita sulla base dei principi urbanistici ed edilizi del Movimento Moderno e ispirata alla politica del quartiere autosufficiente. Un caso simile degli stessi anni è sicuramente quella del QT8, nel settore nord della città. Il quartiere autosufficiente si articola attraverso un'immagine urbana complessa e diversificata, nella quale viene offerta un'ampia gamma di tipologie e di soluzioni architettoniche, ma soprattutto arricchito di servizi e di esercizi commerciali, che di

LA SEQUENZA DEGLI EDIFICI DEL QUARTIERE IACP
(FOTO DI ALESSANDRO SARTORI)



solito, rappresentano la spina nel fianco di tale politica.

Anche nel quartiere Omero la diversificazione è ampia: dalle case a schiera del quartiere comunale Barzoni, agli edifici prevalentemente in linea lungo la viale Omero, agli edifici su pilotis che si affacciano su piazza Gabrio Rosa, disegnati da Ireneo Dotallevi, direttore dal 1946 dell'Ufficio Studi e Progetti IACP e autore con Franco Marescotti di un famoso compendio di housing sulla casa sociale moderna in Europa.

La qualità complessiva del quartiere appare ordinaria, sia per la difficile leggibilità dell'impianto urbanistico, che in alcuni casi sembra essere il risultato di un assemblaggio forzato di tipi, sia per la qualità architettonica nonostante il buono stato di manutenzione, ma in misura più concreta per il disegno degli spazi aperti, frammentato dalle cancellate che recingono le parti del complesso, che nonostante la discreta dotazione di verde appare anche questo piuttosto residuale.

L'ordinarietà dell'insieme non esclude il fatto che il quartiere mantenga un elevato livello di integrazione con i tessuti urbani limitrofi e offra, soprattutto all'interno dell'impianto del quartiere IACP, un confortevole ambiente di vicinato.

PAOLO GALUZZI