



Milano



Urban
Center

MILANO **SCALI FERROVIARI**

Milano



Urban
Center

Urban Center Milano

Galleria Vittorio Emanuele 11/12 – Milano

Tel. 02 884 56 555 - urbancenter@comune.milano.it

www.comune.milano.it

MILANO
SCALI FERROVIARI

1 marzo – 31 marzo 2010





Milano



Urban
Center

Carlo Masseroli

Assessore allo Sviluppo del Territorio
Comune di Milano

Da quattro settimane è iniziato in Consiglio Comunale un lungo dibattito che ci accompagnerà per tutto il 2010 sul futuro della nostra città. L'occasione di questo dibattito è data dal Piano di Governo del Territorio: una vera e propria riforma del sistema regolativo di tutte le piccole e grandi trasformazioni della città. Uno strumento che ripensa la città in modo ordinato e armonico promuovendo una Milano che vive nel verde, facile da raggiungere e ricca di nuovi servizi e spazi per tutti.

Offrendo una prima forma concreta a questo dibattito, Urban Center mette in scena simulazioni possibili per la riqualificazione degli scali ferroviari. Una delle molte potenzialità racchiuse nel Piano che, sotto la curatela della Facoltà di Architettura Civile di Milano, prende corpo per spalancare ad una vitale e responsabile partecipazione attraverso scenari da immaginare, toccare ed esperire.

Non di una città ideale perché non esiste, ma di una città che ciascuno potrà scegliere come propria.

Un'esposizione che promuove il carattere dinamico del Piano per una Milano che si muove, cambia e interpreta

continuamente se stessa in modi nuovi e inediti.

Per continuare una storia che è cominciata ben prima di noi e alla quale vogliamo imprimere un corso nuovo, una nuova direzione.

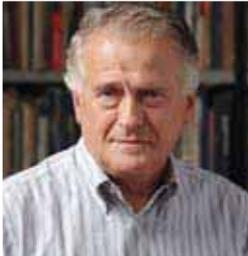
Ci vogliono 2 anni andando spediti per impostare le infrastrutture del nuovo sistema di trasporto che proponiamo. Ci vogliono 3 anni andando spediti per impostare una risposta concreta sul tema "casa per tutti". Ci vogliono 5 anni per far sì che l'eredità dell'Expo venga valorizzata e compresa in un progetto di sviluppo armonico di questa città.

Ma quando vedo ciò che è già stato realizzato, ho fiducia in quello che potremo fare insieme.

Quello che conta è sentirci sempre più orgogliosi della nostra città. Quello che conta è che sempre più gente possa scegliere Milano per quello che può offrire.

Non c'è ambizione più grande di quella che promuoviamo nel Piano. A tutti coloro che inseguono lo straordinario, noi rispondiamo che lo straordinario è migliorare l'ordinario.





Angelo Torricelli

Presidente
Facoltà di Architettura Civile

Il Comune di Milano, con Ferrovie dello Stato e Regione Lombardia, ha dato avvio alla trasformazione degli scali ferroviari in via di dismissione. Tale processo, per la dimensione e la collocazione strategica delle aree, ha la potenzialità di influire in modo determinante sui mutamenti della città di Milano nei prossimi anni e sull'assetto delle sue relazioni a scala regionale, nazionale e internazionale.

Raccogliendo l'invito dell'Assessore allo Sviluppo del Territorio del Comune di Milano, la Facoltà di Architettura Civile del Politecnico ha deciso di affrontare questi temi con il proprio patrimonio di conoscenze e di idee. L'iniziativa rappresenta un'occasione importante per portare all'interno dell'Università, il dibattito sul futuro di Milano, sul suo ruolo e sulla sua architettura, mobilitando un impegno civile che si manifesta attraverso ricerche e proposte progettuali per la città. Del resto, sin dalla sua fondazione, la Facoltà di Architettura Civile ha sviluppato un progetto culturale nel quale ricerca e didattica si alimentano reciprocamente; il centro della formazione è il progetto

di architettura, inteso come forma di conoscenza critica basata sullo studio e sull'interpretazione della realtà. Nel seminario Milano scali ferroviari. Trasformazioni urbane, ruoli e dinamiche territoriali (20 luglio 2009), le ricerche avviate nella scuola sulla trasformazione degli scali ferroviari sono state messe a confronto e discusse con il contributo di esponenti della cultura, della politica, dell'imprenditoria. Successivamente, nel workshop Milano. Scali ferroviari e trasformazioni urbane (21 settembre - 9 ottobre 2009), studenti italiani e stranieri hanno elaborato proposte progettuali sotto la guida dei docenti della Facoltà. Le ricerche e i progetti, condotti in piena autonomia e in forma disinteressata, vengono ora presentati al pubblico nella sede dell'Urban Center, con l'obiettivo di portare un contributo critico e di conoscenza al dibattito in atto sulle trasformazioni della città.





Carlo De Vito

AD Sistemi Urbani S.r.l.
Gruppo Ferrovie dello Stato

Le Ferrovie, per la presenza ramificata di infrastrutture ed impianti in più di duemila comuni italiani, costituiscono un buon termometro per misurare quanto sta accadendo in Italia in tema di trasformazione urbana.

E proprio Milano ha il primato, per dimensione e contesto, nel processo di riuso degli ex scali ferroviari, aree ed immobili divenuti non più necessari alle funzioni trasportistiche a seguito di una stringente ristrutturazione industriale.

Sono aree di grandi dimensioni, oggi spazi inaccessibili, che si vuole restituire all'uso urbano in punti strategici della città a riconnettere quartieri separati dalla ferrovia e a crearne di nuovi.

Con il ruolo guida della città, con la Regione e con la Provincia abbiamo condiviso linee di progetto urbanistico in cui, alla qualità delle architetture, si affianca il miglioramento dei sistemi di mobilità. Queste linee abbiamo consegnato al Politecnico perché, attraverso un intenso lavoro didattico, ci restituisse ipotesi di fattibilità.

I progetti elaborati dai vari gruppi di lavoro, uniscono il pieno impegno profuso dai docenti ad una ampia sperimentazione dimostrata degli studenti, promettenti architetti.

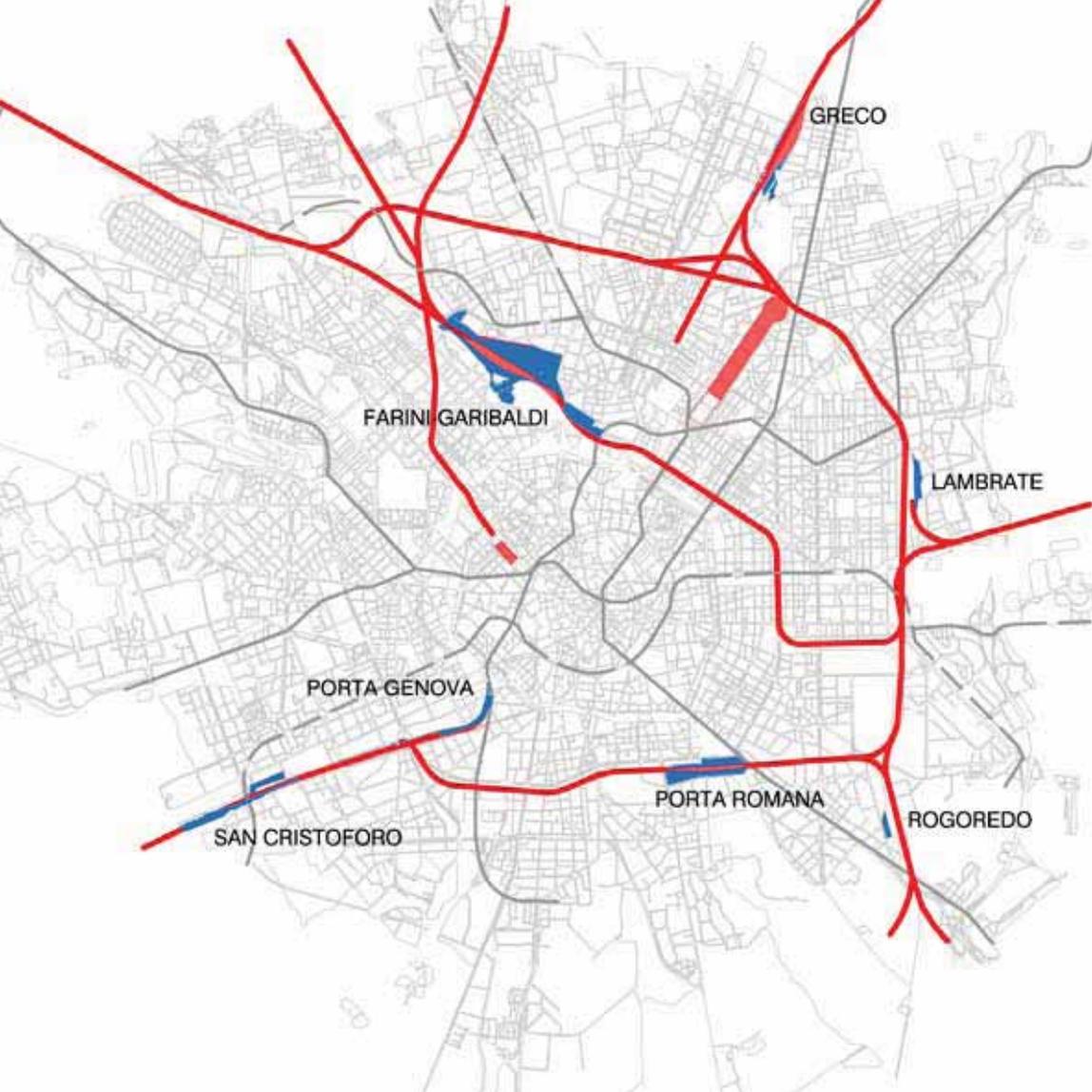
I risultati sono lodevoli e dimostrano il grande interesse sollevato dal tema. Il lavoro svolto è un momento di studio e di ricerca libero da schemi: alcuni esempi risultano irrealizzabili per situazioni tecniche e vengono presentati come contributo alla ricerca, con il ringraziamento a tutti coloro che si sono cimentati e l'augurio di incontrarli nuovamente quando l'idea dovrà diventare progetto.

Facoltà di Architettura Civile - Politecnico di Milano

Gruppi coordinati da:

- 01 Mario Fosso
- 02 Adalberto Del Bo
- 03 Michele Ugolini
- 04 Rosaldo Bonicalzi
- 05 Antonio Monestiroli
- 06 Daniele Vitale
- 07 Angelo Torricelli
- 08 Giovanni Cislaghi e Marco Prusicki
- 09 Maria Grazia Folli
- 10 Cesare Macchi Cassia
- 11 Laura Montedoro
- 12 Emilio Battisti
- 13 Emilia Costa
- 14 Sergio Brenna
- 15 Enrico Bordogna
- 16 Pellegrino Bonaretti
- 17 Vincenzo Donato

Il sistema degli scali ferroviari,
oggetto dell' Accordo di Programma



GRECO

FARINI GARIBALDI

LAMBRATE

PORTA GENOVA

SAN CRISTOFORO

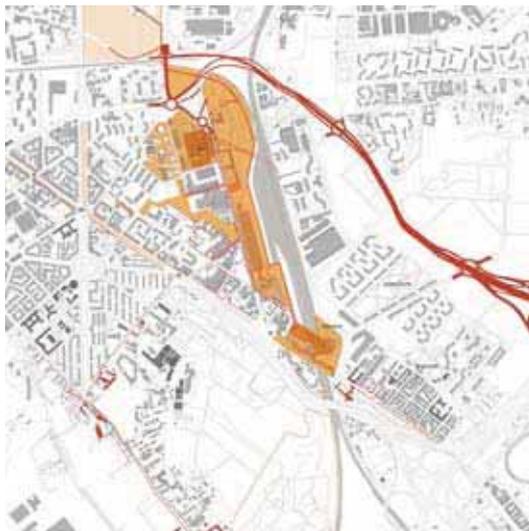
PORTA ROMANA

ROGOREDO

Rogoredo come approdo e transito del sistema urbano e territoriale

Mario Fosso

Una Kusan, Cristina Pallini, Carlo Ponzini, Attilio Pracchi, Vito Redaelli, Annalisa Scaccabarozzi



STUDENTI

Marco Albertella, Andrea Alpini, Gulenay Auteri, Alberto Ballabio, Giorgio Bassetti, Alessandro Boccacci, Giulia Boni, Stefano Comini, Andrea Dossena, Valentina Fina, Chiara Frittoli, Chiara Frumento, Sara Fumagalli, Erminia Gabriele, Hanieh Ghane Asl, Gaia Guarino, Riccardo Gusti, Domenico Isaia, Roberto Lucchese, Maddalena Canzoni, Stefano Marcinkiewicz, Leonardo Menicali, Debora Nicolosi, Daniele Palmieri, Simone Peni, Silvia Peragine, Silvia Pilotti, Raana Saffari, Alberto Signorile, Letizia Spigarelli, Veronica Tentori, Ilaria Titola, Anna Tosi, Viviana Trapasso, Francesca Tuscano, Clizia Urbano, Alessandro Zerbi.

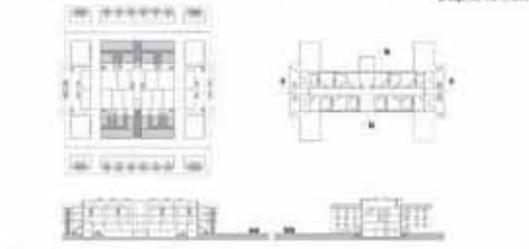
Lo scalo di Milano Rogoredo si trova in una parte di Milano delimitata da forti infrastrutture (i viali di grande traffico, la ferrovia) che la rendono in qualche misura «segregata». Nemmeno la metropolitana e la riqualificazione della stazione sono state a oggi in grado di riconnettere l'area al resto della città. In un contesto di questo tipo è necessario agire sia sull'accessibilità dell'intera zona, sia sul tessuto residenziale, sia sui servizi e sulle opportunità di vita associata. Questi obiettivi guidano il progetto.

B Area AdP: edilizia convenzionata

1. Appartamenti semplici
2. Spazio commerciale
3. Appartamenti semplici
4. Appartamenti duplex



progetto: via Toffetti



Al centro l'intervento sulla stazione: i due versanti della ferrovia vengono collegati da un nuovo sottopasso che connette Santa Giulia e Rogoredo alla città; presso la stazione vengono realizzati un terminal per gli autobus suburbani (che oggi si arrestano a San Donato) e un parcheggio a più piani per le auto private, creando un forte punto di interscambio fra trasporti suburbani e urbani, ferrovia, metropolitana e passante.

A questa scelta sono coordinate le altre

componenti del progetto: la proposta di un intervento di residenza convenzionata sull'area dell'ex scalo, la ricostruzione dei fronti di via Toffetti che diventa «strada vitale» del quartiere, lo sviluppo organico di un sistema del verde, la creazione di un community center nel perimetro dell'ex stabilimento Pirelli. In sintesi, è l'individuazione di Rogoredo come nodo del sistema urbano e territoriale del sud ovest a generare un sistema di interventi capaci di riconnettere percorsi, luoghi e nuove attività in questa parte di città.

Porta Romana-Rogoredo

Adalberto Del Bo

Stefano Bocchi (Facoltà di Agraria), Carlo Andrea Castiglioni, Sergio Croce, Martina Landsberger, Tiziana Poli, Francesca Scotti, Paolo Bassi, Francesco Bruno, Fabio Maroldi, Michele Caja, Maria Vittoria Cardinale, Luca Leone, Stefano Perego, Gianpaolo Turini, Fabio Vanerio, Alessandro Villa (Technital S.p.a., strutture ferroviarie)



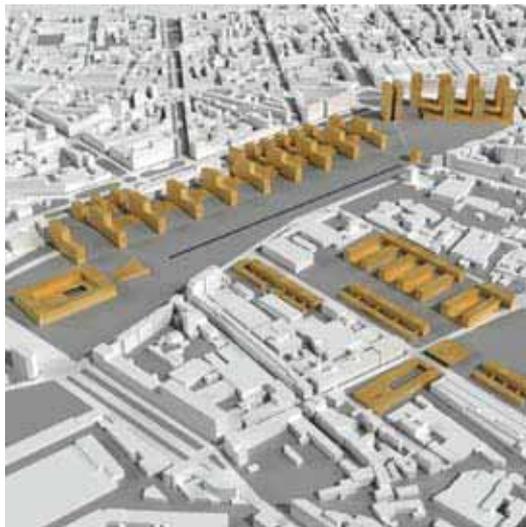
STUDENTI

Eugenio Abriani, Elinor Arduca, Matteo Berto, Daniele Bianchi, Arianna Bionda, Luca Cardani, Mattia Casazza, Barbara Coves Segarra, Luca Da Pont, Tommaso Ercoli, Antonio Di Nenno, Cecilia Fumagalli, Gioele Galbiati, Silvia Gioberti, Vittorio Grechi, Elena M. Lamperti, Valentina Macchi, Paula Mojica, Andrea Mondinalli, Andrea Menescardi, Matteo Montesi, Mirco Monti, Marilisa Minunni, Paolo Restelli, Elena Rondena, Edoardo Rovida, Paolo Russo, Fabio Sebastianutti, Marcello Stabile, Francesca Tacchi, Alice Tonial, Andrea Trinca, Luca Vanerio

Il progetto dello Scalo di Porta Romana prevede un'ampia area a parco ed edifici destinati a residenza, residenza speciale, uffici e servizi collettivi. L'intervento si costruisce su un disegno che intende ricondurre ad una forma unitaria le relazioni con le diverse parti urbane e con gli elementi esterni all'area: la città compatta ottocentesca a nord, la campagna a sud e gli assi radiali di Via Ripamonti e Corso Lodi sul quale viene attestato un gruppo di torri, due delle quali segnano l'ingresso principale dello Scalo e del parco.



La ferrovia viene in parte ricompresa in un tunnel interno all'edificio mentre la Stazione, coperta da una superficie che appartiene al parco, viene posta in prossimità delle torri in stretta relazione con la fermata della MM3. La disposizione generale dei volumi del progetto è di tipo aperto in direzione nord/sud così da poter accogliere le brezze generate dalla differenza di temperatura con la campagna e mitigare sensibilmente il calore della città nel periodo estivo. Le brezze sono incanalate lungo gli ampi percorsi



costruiti di collegamento con la campagna, nella quale vengono previsti, anche in vista del tema "Nutrire il pianeta" dell'EXPO 2015, un sistema di orti connesso a laboratori di ricerca agroalimentare e il riutilizzo rurale delle cascine della zona.

Le aree dello Scalo di Rogoredo, impiegate come superfici di scambio a favore della nuova Città della Giustizia collocata nell'area di Porto di Mare, sono destinate ai nuovi uffici legali, a un mercato coperto e a residenza temporanea.

Essere 'dentro' alla città e vederla come 'da fuori'

Farini

Michele Ugolini
Chiara Liso, Sara Bertoletti

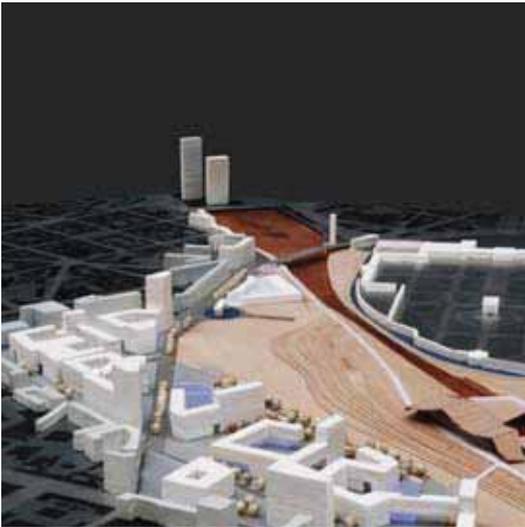


STUDENTI

Emanuele Bertoli, Marcella Camponogara, Mattia Locatelli, Jhada Fontana, Fabrizia Cortellini, Andrea Colazzo, Claudia Mandolesi, Andrea Meneghini, Federico Pasqualini, Francesco Piazza, Federico Regazzoni, Alessandro Savoldi, Cecilia Sommariva, Massimiliano Trozzi, Salvatore Virgillitto, Luca Vitalone, Alessandro Zava

Una condizione di progetto speciale: essere “dentro” alla città e vederla come “da fuori”, a distanza anziché di scorcio. Il parco sostanzia l’idea di un lago e la linea della ferrovia quella di un fiume sinuoso i cui bordi si rialzano modellando il suolo. Un percorso ciclabile di “crinale” costeggia la ferrovia: lungofiume che apre la vista verso la torre dell’acqua di Bovisa e le torri a Garibaldi.

Il perimetro murato del cimitero necessita di liberare il suo intorno per rivelerne con un segno d’acqua la natura di “fuori



scala urbano”; villa Simonetta genera un frammento diagonale di disegno urbano con il nuovo auditorium dalla copertura verde. Il parco a sud delinea un’ampia zona inclinata con percorso a “mezzacosta”, a nord accelera il proprio ritmo in relazione con le corti residenziali e con il viale alberato pedonale che collega le due nuove piazze e i bassi edifici culturali vetriati.

La strada stabilisce la regola della costruzione urbana con l’inserimento di fronti edificati a cortina da cui svettano alti edifici a torre

dal profilo triangolare che rievocano il tema dell’angolo disegnato dalle diagonali nella maglia del Beruto.

Al suolo la struttura edificata commerciale interpreta l’esistente con un sistema di piazze e corti semiaperte verso il parco caratterizzate da una forte permeabilità pedonale. Viali alberati in continuità con quelli esistenti leggono gli assi “berutiani” che definiscono percorsi e traguardi visivi capaci di reinventare un tessuto di relazioni.

Großstadt Architektur Farini

Rosaldo Bonicalzi

Francesca Belloni, Ezio Miele, Maura Savini, Valeria Lattante, Gaia Busi, Anna Faniuolo, Luca Mantovanelli, Elena Piona, Maria Paola Pizzaferrì, Maria Margherita Baggio (urbanistica), Vincenzo Petrini (strutture), Sandro Scansani (sostenibilità ambientale), Valentina Tassarolo (paesaggio), Gianfranco Brusa e Dimitri De Rada (valutazione economica del progetto), Franco Guzzetti (topografia)



STUDENTI

Giulia Ansuini, Marta Barolo, Marcello Alberto Baseggio, Matteo Benvenuti, Laura Berni, Davide Bersani, Tal Britt, Evelina Cibir, Vincenzo Colecchia, Valentina Conte, Mattia Contu, Valentina Crepaldi, Matteo Cristofanelli, Giorgia D'annibale, Alessandro Daverio, Carola Davi, Nicola De Giusti, Vanessa De Marchi, Riccardo Della Bianca, Yi Deng, Alice Favrin, Andrea Ginex, Francesca Guarneri, Michele Hauner, Arianna Iemi, Limiti Andrea, Gabriele Math, Benedetta Marcella Nappini, Alessandro Oteri, Davide Pozzi, Michele Rossi, Valerio Salvato, Paola Salvini, Chiara Sangalli, Carlo Santagostino, Giuseppe Sbrini, Marta Scarzia, Luca Spinelli, Giulia Tacchini, Elisabetta Tolaini, Andrea Turina, Matteo Venier, Federico Venturato, Giulia Venturini, Llazar Vodo, Yuanning Zhang

Il progetto tende a ricomporre in un principio normativo unitario la molteplicità delle trame che strutturano, secondo differenti valori gerarchici, la città in quel punto, riprendendo temi e modalità insediative sperimentate nell'idea di città per tipi misti dai maestri del Movimento Moderno. La giacitura dell'asse del Sempione, direttrice dell'intera porzione nord-ovest fin dal Piano neoclassico dei Rettifili, ordina la sequenza degli edifici sviluppati in altezza che indicano un'alternativa formale al rapporto tra edificazione e suolo degli isolati ottocenteschi



e delimitano il grande parco centrale, vero cuore ed elemento d'ordine dell'insieme. La nuova strada che, parzialmente in sottosuolo, prosegue viale Tunisia fino allo svincolo autostradale del nuovo polo fieristico, confermando l'andamento della maglia parallela ai Bastioni di porta Venezia, costituisce l'asse di connessione nord-ovest/sud-est della città, mentre il Cimitero Monumentale si iscrive in una promenade che collega Porta Volta con viale Jenner. Allineato a via Valtellina, un impianto a corti, che culmina nella grande piazza coperta sul



marginale nord dell'area di intervento, accoglie i servizi collettivi. Nel parco, la nuova stazione del passante istituisce un rapporto, ideale e fisico, con Villa Simonetta di cui riprende allineamenti e misure. Il tessuto residenziale minuto, che si organizza sulla giacitura di viale Jenner e Lancetti, si giustappone, paratatticamente, alla scansione degli edifici a torre.

“Città giardino in altezza”. Progetto per scalo Farini, Milano

Antonio Monestiroli

Massimo Ferrari, Stefano Guidarini, Raffaella Neri, Ilario Boniello, Marco Introini, Tomaso Monestiroli, Marcello Bondavalli, Federica Cattaneo, Francesca Gandolfi, Lorenzo Margiotta, Guido Rivai, Claudia Tinazzi, Pierluigi Marchesini Viola e Fabio Volpi (progettazione del verde), Vincenzo Donato e Stefano Recalcati (infrastrutture viarie)



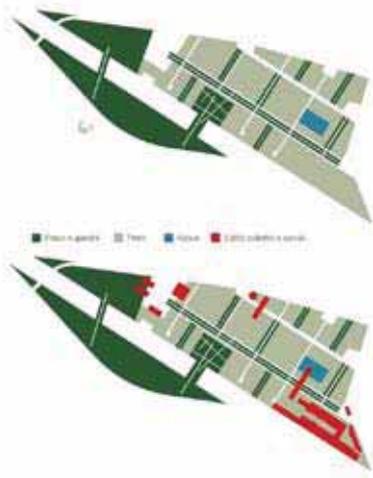
STUDENTI

Alessandra Bellagamba, Elisa Boeri, Nadia De Maio, Pietro Dormia, Elisabetta Fusar Poli, Alessio Gilardi, Federico Lissignoli, Elisa Marcon, Alessandro Marieni, Bojana Mehinagic, Luca Menegaldo, Carlo Milani, Amanda Molinelli, Eloisa Prestipino, Vanessa Regis, Alessandro Ruberto

L'eccezionale estensione dell'area, la posizione divenuta centrale nella città, la relazione con la rete dei trasporti, fanno di scalo Farini un luogo strategico, una parte della città che deve essere ripensata e ricostruita.

Secondo quale idea di città?

Sull'area dello scalo convergono gli assi interrotti che strutturano la città e il suo territorio, individuando un nuovo luogo centrale definito da un sistema di tre torri che ospitano attività terziarie e ricettive; la piazza è conclusa da un edificio ad aula destinato ad attività culturali.



L'asse della ferrovia decide ordine e giacitura di tutto il sistema.

All'interno della vecchia dogana, un secondo polo di attività collettive ospita le scuole primarie e le attività sportive. I due poli sono collegati da una rambla lungo la quale sono distribuite le principali attività commerciali e collettive.

Le residenze affacciano sul verde, sul prato delle corti aperte che appartengono ad ogni casa e che comprendono i servizi.

Questo principio insediativo si riflette nella costruzione della casa, distinta in due parti:

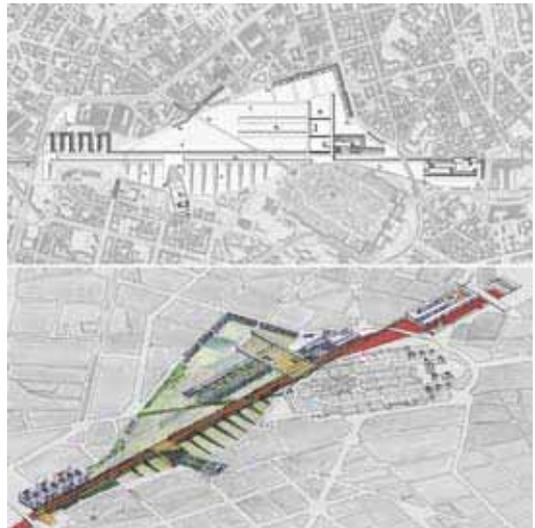
il corpo pieno delle notti che affaccia sulle strade interne alberate, e il corpo vetrato dei soggiorni, grandi verande luminose, che affacciano sul prato delle corti aperte e comunicanti.

I servizi e gli edifici collettivi sono distribuiti all'interno delle corti, lungo le due strade principali. Per quelle attività che possono essere costruite sotto il livello del suolo, i servizi sono pensati come grandi atri luminosi sul prato, grandi lanterne che portano la luce e le persone alle quote inferiori.

Il treno dei desideri Farini

Daniele Vitale

Zhen Chen, Giuditta De Vecchi, Axel Fisher,
Pierfrancesco Sacerdoti



STUDENTI

Alvaro Rodríguez

Lo scalo Farini si è trasformato in un ampio vuoto all'interno del tessuto urbano. Esso conserva grandi manufatti, destinati un tempo a magazzini e oggi parzialmente in disuso. Sono architetture sobrie e rigorose, illuminate dall'alto, con vasti spazi interni facili da riutilizzare. La prima scelta del progetto è di adibirli ad attività sociali, culturali e ricreative. La seconda scelta è di lasciare all'area dello scalo il suo carattere di anomalia, senza omologarla al tessuto circostante e senza procedere per «ricuciture».

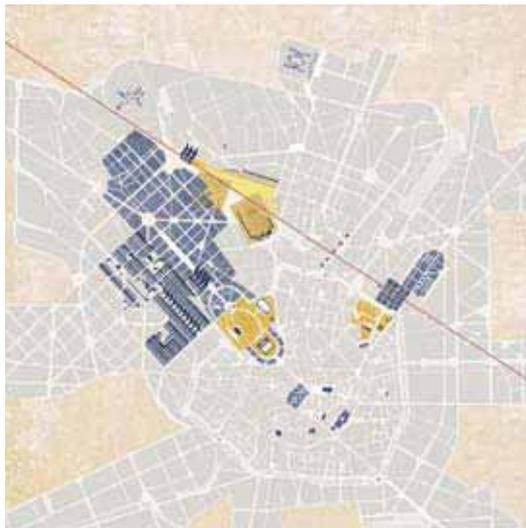
Al centro viene creata una grande piazza porticata su tre livelli, pensata come luogo di aggregazione, di spettacolo e di vita comune. La piazza è il cuore del progetto. Intorno ad essa si dispongono gli edifici recuperati. L'asta dei binari diviene la spina dell'intervento. Le vengono accostati due terrapieni, che coincidono con percorsi ciclo-pedonali. Sull'asse del cimitero Monumentale viene creato un secondo percorso alberato che raccorda centro e periferia.

Alle due estremità, verso il Ponte della Ghisolfia e verso la stazione di Porta Garibaldi, sono collocati un intervento di residenze universitarie e sopra i binari un centro direzionale. I bordi lungo le vie Valtellina e Aprica sono ridisegnati con edifici a terrazze. Il grande parco connette gli interventi e include orti e campi sportivi. Il giardino di villa Simonetta è ricomposto secondo il disegno storico e include un nuovo anfiteatro all'aperto.

Per frammenti di piano si costruisce la città Farini

Angelo Torricelli

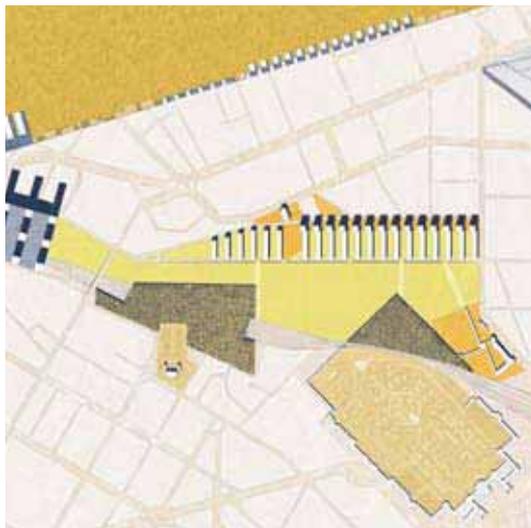
Francesco Collotti, Luisa Ferro, Sara Protasoni,
Matteo Foresti, Sara Riboldi, Gianluca
Sortino, Valerio Tolve, Carlotta Torricelli, Siro
Casolo (strutture), Mariacristina Giambruno
(restauro), Sandro Attilio Scansani (sostenibilità
ambientale)



STUDENTI

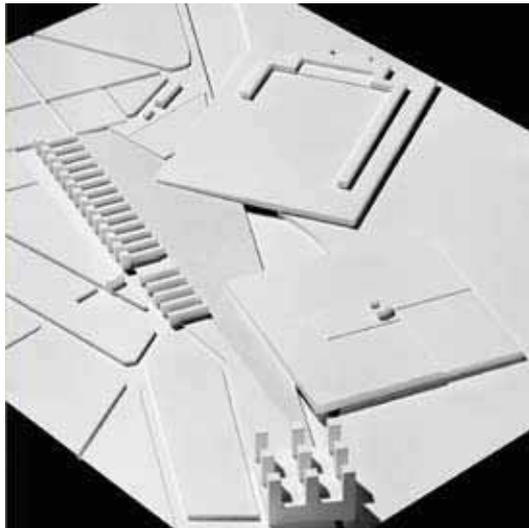
Nicola Acquafredda, Sara Amatulli, Mattia
Giovanni Appiani, Francesca Baldessari, Stefano
Emilio Bernardinello, Roberto Bonadeo, Claudia
Candia, Paolo Galimberti, Serena Girani, Giorgia
Menozzi, Stefania Monzani, Chiara Oltrasi, Elena
Porcari, Demetrio Scopelliti, Caterina Spelta,
Nicoletta Verde

Lo scalo Farini, ampia frattura nella trama del Piano Beruto, si presenta come un vuoto sul quale si affacciano case, insediamenti produttivi e di servizio. Frammenti che, disponendosi secondo giaciture in contrasto con la linea del ferro, rimandano a diverse idee di città. Nel vuoto, la ferrovia costruisce l'asse delle connessioni geografiche di Milano, da sempre città di dimensioni contenute ma dai rapporti territoriali estesi. Questi gli elementi del progetto.



Il piano delle case. La residenza, con i servizi di quartiere, assume la giacitura di via Farini in quanto capace di generare tessuto. Gli edifici si dispongono in serie parallela, accostando case a torre e case in linea. Il ritmo degli edifici è interrotto da uno spazio di aggregazione, una grande piazza con aula civica.

Le platee. Il Cimitero Monumentale e la Villa Simonetta, figure autonome che si affacciano sul vuoto confrontandosi a distanza, vengono ripensate come parchi urbani sollevati rispetto al piano della città.



La modellazione del suolo dà corpo all'impronta di progetti mai del tutto compiuti.

La braida. Sotto alle platee, un piano inclinato verde - trasfigurazione del sito originario - ricongiunge le parti di città separate dalla ferrovia.

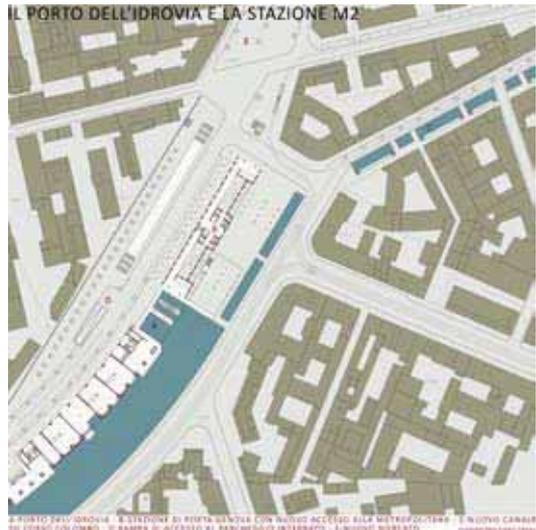
Il castello. Sulla giacitura dell'asse ferroviario, viene collocato un basamento dal quale si staccano nove torri per servizi e residenza speciale. Al suo interno l'alta densità si associa al massimo livello di integrazione funzionale tra casa e lavoro.

Porta Genova: progetto per una Darsena Nuova Farini

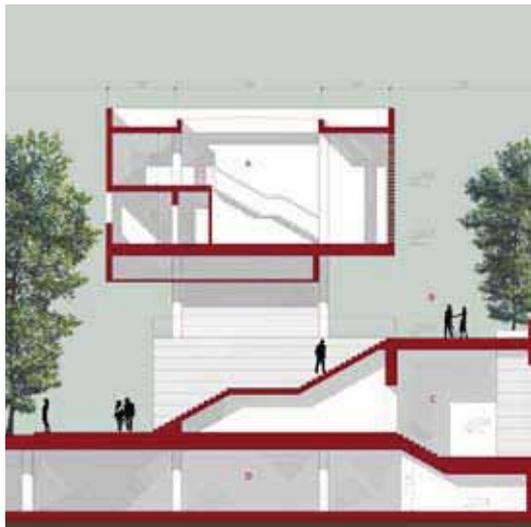
Giovanni Cislaghi e Marco Prusicki
Angelo Lorenzi, Alessio Schiavo, Aline Coelho
Sanches Corato, Giacomo Menini, Stefano
Perego, Minja Marjanovic, Natalia Shchedrova,
Maria Veronica Verzi e Sunita Vimal (dottorando
in Composizione Architettonica), Giuseppe
Barbero (idraulica), Giuseppe Galloni (strutture),
Giuseppe Mazzeo (rappresentazione)

STUDENTI

Fabio Argentini, Elena Bigioni, Giovanni Casati,
Alessia Colombo, Annalisa Desole, Caterina
Gallizioli, Martina Giordanengo, Michele Micci,
Lucia Pongolini, Juan Manuel Prieto, Valentina
Sardo, Rea Turohan.



La dismissione dello scalo di Porta Genova è una straordinaria occasione per ridefinire il ruolo del sistema delle acque a Milano, determinante nella storia della città, ma messo in crisi dai processi moderni di trasformazione. Il progetto propone una deviazione del Naviglio Grande per alimentare la Darsena storica, parte della quale è diventata braccio morto, e per formare sull'area dello scalo una Darsena Nuova che reinterpreti la ragione tecnica della forma dello scalo legandola alla nuova opera di



canalizzazione: una grande “piazza d’acqua”, elemento di unità tra parti urbane cresciute senza connessioni, che può unificare gli approdi delle vie di terra e d’acqua; diventare luogo di lavoro, di commercio, di divertimento; essere sede delle attività produttive caratteristiche della zona; “vetrina” delle attività culturali e degli eventi legati alla moda e al design; porto dell’idrovia Locarno-Milano-Venezia, in stretta connessione con la stazione della metropolitana; spazio della nuova “movida” della città, in aree distinte

da quelle della residenza e nuova sede del mercato di viale Papiniano, elemento vitale ma oggi fonte di conflitti.

Il corso ottocentesco che legava la stazione di Porta Genova alla città storica trova una nuova ragione nel collegamento con il Naviglio Grande e San Cristoforo, confermando l’antica chiesa come origine del nuovo impianto e riprendendo i riferimenti del tracciato altomedioevale per la Barona (via Tortona) elemento fondamentale di strutturazione del quartiere.

Abitare il futuro: eco-density & life-intensity

San Cristoforo, Porta Romana,
Porta Genova, Rogoredo

Maria Grazia Folli

Giulio Barazzetta, Cecilia Bolognesi, Matteo
Moscatelli

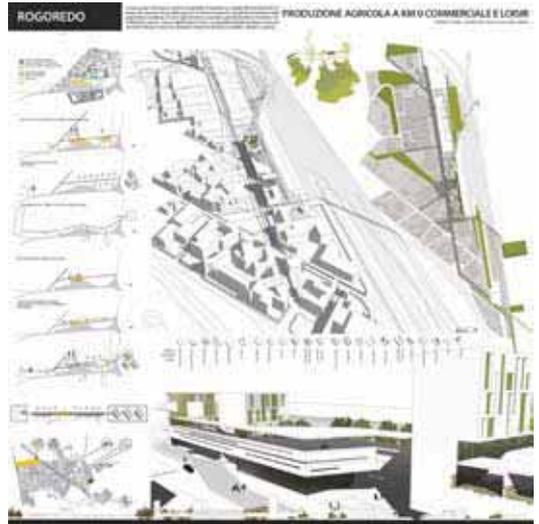


STUDENTI

Chiara Bronzetti, Chiara Fazzari, Caterina Ficco,
Rita Marinoni, Eleonora Mauri, Niccolò Paolino,
Pietro Pizzi, Emanuele Virzi, Lisa Zoia, Marco
Baccarelli, Amir Bahrami, Setareh Fadaee, Elena
Porqueddu, Eugenia Silvestri, Marco Voltini, Tan
Zhu, Umberto Maj

I quattro scali ferroviari svolgono un inesperto ruolo di soglia e di cerniera tra la Milano compatta e lo spazio aperto del Parco Agricolo Sud. Nell'ottica di una ineludibile sostenibilità ambientale, sociale, economica, ecologica si individuano tre principi:

- il valore strutturante della città pubblica, determinato dalle forme e dagli usi dei vuoti, del costruito e delle pratiche;
- il valore sociale e culturale della casa, come spazio domestico e urbano;
- il valore dello sviluppo, connesso a funzioni strategiche, qualificanti, attrattive e complesse.



Senso e Forme della densità costituiscono l'ambito di esplorazione e di ricerca declinato all'interno di ciascuna delle quattro aree studiate come eco-density = salvaguardia di suolo, sperimentazione di forme insediative, mobilità sostenibile, come life-intensity = concentrazione di usi, di esperienze e di pratiche:

- la città pubblica nel paesaggio di San Cristoforo - sostenibilità e costruzione della città pubblica come soglia urbana e come elemento di connessione tra paesaggi;

- la casa sociale e l'urbanità a Porta Genova - sostenibilità e progetto dell'abitazione qualità domestica e urbana;
- l'infrastruttura abitata di Porta Romana - sostenibilità e progetto come intersezione di flussi e pratiche degli spazi, dell'architettura della città.
- la produzione agricola a km0: commercio e loisir a Rogoredo.

Milano, una città da abitare

Porta Romana, Porta Genova,
San Cristoforo, Farini, Greco,
Lambrate, Rogoredo

Cesare Macchi Cassia

Andrea Azzolini, Beatrice De Carli, Pietro Macchi
Cassia, Alessandro Mingolo, Martina Orsini,
Nicolò Privileggio, Nicola Russi, Marialessandra
Secchi.



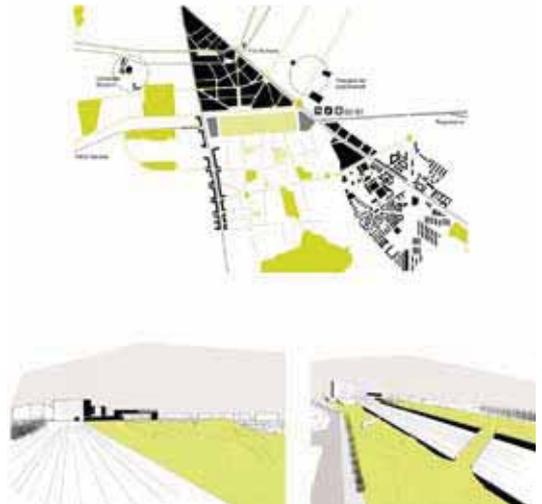
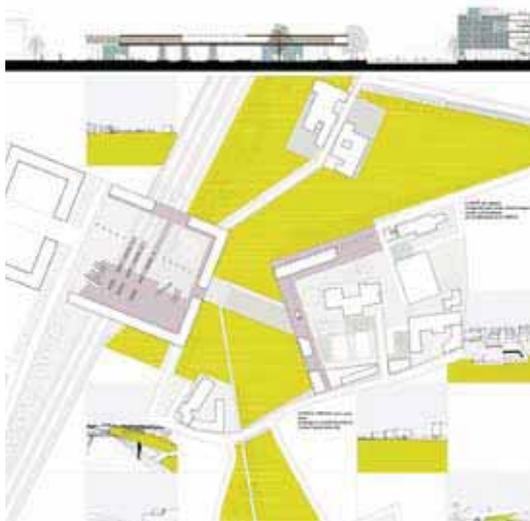
STUDENTI

Filippo Abrami, Federica Barna, Marcello
Battaglia, Gabriele Belluocchio, Matteo Boldrin,
Vittorio Cagliani, Alessandra Covini, Stefano
Farina, Giampaolo Ferrara, Mauro Ferrario,
Martina Fioratto, Luca Frettoli, Simone Frettoli,
Davide Galli, Mauro Guffanti, Viola Gurioli,
Daniele Latella, Pasquale Lorusso, Sonia Maioni,
Luca Marullo, Matteo Motti, Valentina Pirovano,
Michele Realis Luc, Federico Roccasalva, Andrea
Rossi, Ilaria Russo, Lorenzo Santosuosso,
Federica Schiaroli, Monica Silva, Guido Valtorta,
Stefano Verga, Francesca Vigotti

Questi contributi ricercano un consenso metodologico più che urbanistico, attraverso tre differenti letture degli scali: a sistema, puntiforme, locale.

Tre materiali: i vuoti urbani, la forma, il verde.

- È a partire dai vuoti che il nostro progetto può ancora fornire uno scenario alla modificazione della città contemporanea.
- Lo strumento dello scenario è la forma alle diverse scale e con obiettivi relativi alla struttura della città, alla conformazione delle sue parti, all'habitat.
- Il materiale indispensabile per definire



le forme con le quali usare i vuoti è il verde: esso rappresenta la centralità contemporanea.

Sei mosse:

- Individuare forme geometriche adatte ai siti: la geometria consente una parte comune ai progetti dei diversi scali, contribuendo alla lettura a sistema.
- Rapportare quelle forme con i siti, per dimensione, localizzazione, rapporto con il tessuto.
- Importare un disegno, leggendo i tessuti

urbani e progettando il margine del parco.

- Esportare un disegno, estraendolo dalla somma del disegno del parco e dei tessuti sul margine.
- Costruire disegni per contesti più ampi, riconoscendo sottosistemi urbani.
- Definire un progetto per il singolo scalo.

4 progetti per lo Scalo Farini. Cultura, ricerca e innovazione

Laura Montedoro

Emilio Battisti, Francesca Battisti, Beth Ellen Campbell, Paolo Mazzoleni, Mauro Mericco, Nicolò Riva, Silvia Sbattella, Oriana Codispoti, Nadia Galimberti, Francesca Landoni, Massimo Brignoli (infrastrutture), Leonardo Cavalli (urban engineering), Enzo Porcu (viabilità e trasporti), Giorgio Spatti (mobilità e trasporti), Francesco Vescovi (pianificazione strategica)

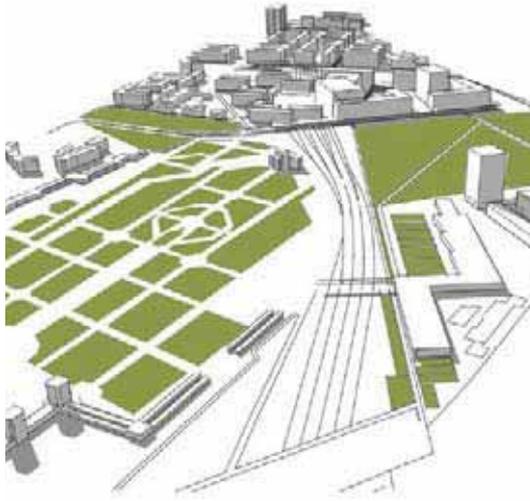


STUDENTI

Angela Albizzati, Alberto Beretta, Fabio Campana, Enrico Costa, Andrea Gilioli, Francisca Marzotto, Martina Motta, Denny Pè, Sara Penati, Michela Prandi, Marco Quaranta, Alessio Roncaglioni, Bianca Scuratti, Marta Signorelli, Alice Tacchi, Roberto Tarter, Federico Uslenghi, Giulia Ventura, Anna Zanella

Tra i 7 scali milanesi, lo Scalo Farini - per l'altissimo grado di accessibilità e per l'estensione - si candida ad ospitare funzioni pubbliche a scala metropolitana e il peso insediativo più importante. La ricerca progettuale, tenendo fermi alcuni principi che si ritengono irrinunciabili (invarianti), sperimenta 4 interpretazioni, compatibili con le indicazioni dell'Accordo di Programma in riferimento alle ferrovie da mantenere in uso. Le invarianti assunte sono:

- il rinnovamento del sistema infrastrutturale e il potenziamento del trasporto pubblico;



b. la mixité fonctionale, ma anche tipologica e sociale, con la previsione di residenze libere e di social housing, comprese le residenze speciali, allo scopo di evitare forme di gated communities e di insicurezza urbana;

c. la valorizzazione delle potenzialità metropolitane delle funzioni insediabili, fortemente ancorate alle presenze già attive nel territorio: 1. Ricerca e produzione, 2. Sistema della creatività, 3. Sound cluster: il sistema del suono, 4. Formazione e didattica.

d. Il sistema delle relazioni: il grande parco, la qualità degli spazi pubblici, i fulcri della s

ocialità, i percorsi ciclo-pedonali.
 Declinando queste invarianti e tematizzandole coerentemente, si sono prodotte le ipotesi insediative, differenti per talune variabili:

- modalità di relazione con il contesto e scelte tipologiche
- densità abitativa
- attività umane e modi d'uso

I 4 progetti, interpolando invarianti e variabili, danno forma a diversi paesaggi urbani possibili.

Scali e cintura ferroviaria: l'"armatura" della futura trasformazione urbana e regionale

Farini, Greco, Lambrate, Rogoredo,
Porta Romana Porta Genova, San
Cristoforo

Emilio Battisti

Francesca Battisti (progettazione generale)
Laura Montedoro, Beth Ellen Campbell, Paolo
Mazzoleni, Mauro Mericco, Silvia Sbattella,
Nicolò Riva, Giorgio Spatti (mobilità e trasporti),
Leonardo Cavalli (urban engineering), Massimo
Brignoli (infrastrutture)



STUDENTI

Angela Albizzati, Martina Bonadiman, Enrico
Costa, Sara Gigante, Federica Meloni, Chiara
Tirelli

Nella riqualificazione della cintura ferroviaria e degli scali si gioca la possibilità di costruire l'anello forte della Milano futura, prefigurata nel PGT e nelle trasformazioni urbane legate ad Expo 2015.

La sua vocazione a dar luogo ad un sistema unitario ne fa il possibile "punto di coerenza" tra centralità metropolitana milanese e sistema policentrico lombardo.

Scala generale e locale si incontrano poi nel progetto di ogni singolo scalo, per costruire, nel confronto con il contesto, nuove parti "vitali" della città, mirando a:



- garantire continuità e permeabilità degli spazi pubblici ;
- implementare lo spazio aperto quale risorsa strategica;
- ridefinire il rapporto fra “dentro” e “fuori” della città consolidata;
- ricondurre gli interventi ad uno scenario urbano complessivo tramite la riorganizzazione ambientale e paesaggistica dell’intera “cintura”.

La ricerca si propone di verificare le potenzialità morfologiche e insediative dei contesti di ogni scalo. Se infatti l'Accordo

di Programma mira allo sviluppo urbano e alla ricucitura di estesi ambiti marginali della città consolidata, è chiaro che le sue strutture insediative diventano il riferimento di ogni proposta progettuale.

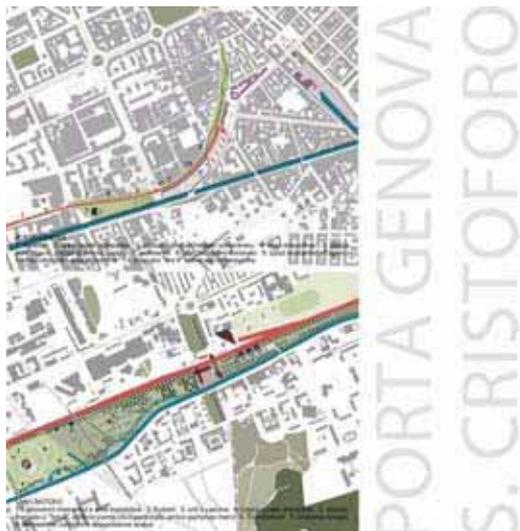
Si individuano dunque, prescindendo da vincoli fisici e d’altro genere, le morfologie e i tracciati capaci di dar luogo alla “virtuale integrazione” tra le aree ferroviarie e i diversi contesti.



2. Produzione Ambientale: produzione di biogas e compostaggio; recupero e riciclaggio.
3. Produzione di energia; mercati a "km 0"; attività e servizi artigianali.
4. Divulgazione: informazione ed educazione ambientale; parchi scientifici.

Il workshop si è avvalso della partecipazione di Comitati e Associazioni cittadine, il cui prezioso supporto ha permesso di interpretare esigenze e potenzialità in ogni area di progetto e di esperti nei settori del biogas e dello smaltimento rifiuti.

Dai problemi della città di Milano e dalle



proposte di riqualificazione ambientale elaborati nei documenti ufficiali dal Comune e dalla Provincia nasce la proposta di una incisiva riqualificazione urbana che vuole privilegiare la salute dei cittadini, la sicurezza e la vivibilità ambientale. Su queste aree proponiamo interventi capaci di soddisfare più bisogni insieme, come garantire nuovi posti di lavoro; chiudere il ciclo dei rifiuti con produzione di energia; produrre, distribuire e stimolare il consumo di prodotti legati all'agricoltura peri-urbana; ricavare luoghi per le attività del tempo libero, artistiche e artigiane creative.

Milano Nord Ovest Farini

Sergio Brenna

Patricio Eduardo Enriquez Loor, Claudio Confalonieri (rappresentazione)



STUDENTI

Ermanno Cairo, Nicola Consadori, Denis Dzambic, Valeria Fermi, Carlotta Formenti, Silvia Lucca, Camilla Martegani, Ludovica Passi, Maria de los Angeles Pérez, Riccardo Petrella

Il progetto, assumendo come corretti gli indici urbanistici dell'AdP (0,60 mq/mq di edificabilità; spazi pubblici 44 mq/ab, superficie pubblica 60% dell'area, di cui 40-50% a verde), è in dissenso da quelli annunciati dall'Amministrazione comunale nel PGT. Il mix funzionale con una quota minoritaria (0,30-0,40 mq/mq) di edilizia residenziale e terziaria generica a ricicatura coi tessuti circostanti sulle fasce marginali del comparto, garantirà (al prezzo corrente di 1000/1300 €/mq di slp) la quota base di rendita fondiaria attesa da FS.



Le residue quote edificatorie prevedono funzioni (private) di cultura-spettacolo-tempo libero (ricollocandovi anche quelle oggi impropriamente site in via Valtellina) e un insediamento artigianal-commerciale (in parte per le attività di commercio oggi impropriamente localizzate nella zona Paolo Sarpi), creando un ciclo integrato d'uso diurno-notturno attorno a grandi boulevard-piazza (come nella defnnettiana Strada Lombarda).

Esse, con una Società di Trasformazione Urbana (STU), trarranno la realizzabilità

delle nuove strutture dalla conseguente valorizzazione residenziale degli immobili precedentemente occupati in modo improprio.

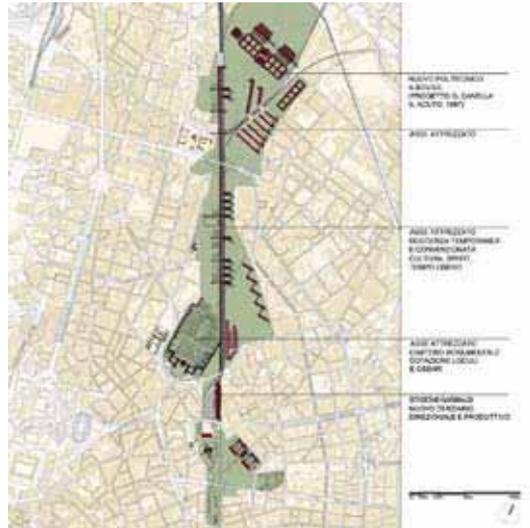
I servizi più prettamente pubblici (centri civici, culturali, sociali e religiosi, biblioteche, ecc.) sono invece posti in edifici a pianta centrale lungo le direttrici che dal Cimitero Monumentale e dalle ex Dogane ne ricongiungono gli andamenti lineari in una piazza posta a Nord-Ovest del comparto.

Milano: un asse attrezzato lungo la direttrice nordovest per la città policentrica lombarda

Farini

Enrico Bordogna

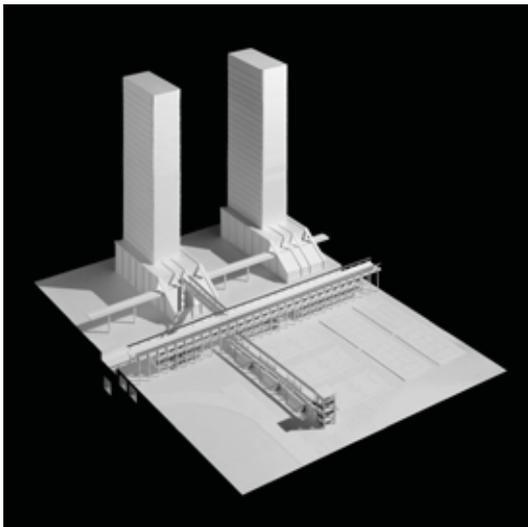
Gentucca Canella, Marco Canesi, Marco Biagi, Elvio Manganaro, Cecilia Bischeri, Agata Brusetti, Gaia Preta (dottoranda in Composizione Architettonica)



STUDENTI

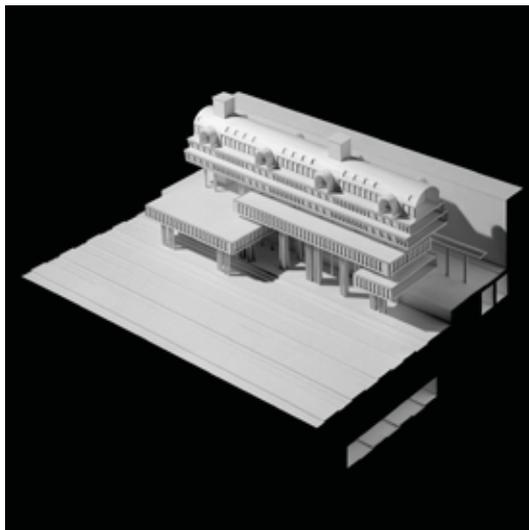
Tommaso Brighenti, Valeria Buzzelli, Michele Capra, Federica Franchini, Laura Mazzetti, Luca Spagna, Andrea Sguerri

Le aree assumono ruoli differenziati e complementari: Centro Direzionale: terziario direzionale e produttivo (agenzie coordinamento imprese, engineering, logistica); Farini: residenza temporanea e convenzionata, cultura, sport, tempo libero; Bovisa: centro tecnologico meccanica strumentale (connesso al Politecnico); Expo: esposizione permanente meccanica strumentale (connessa a Fiera), polo di coordinamento del mercato alternativo, Centro islamico, padiglioni temporanei. L'asse attrezzato segue il tracciato servizio ferroviario



regionale-alta capacità centrato su Stazione Garibaldi, secondo l'ipotesi macroubanistica di Città Policentrica Lombardia contrapposta alla Grande Milano di 2 milioni di abitanti. Alimentato da una strada regionale interrata, esso si configura come moderno bastione, ad altezza e sezione costanti, ampiamente porticato e trasparente, per attività pubbliche e associative.

Le funzioni si dispongono secondo convenienza lungo lo sviluppo lineare (presso i cimiteri esistenti anche come dotazione di loculi e ossari, compresa



la proposta di Nuovo Crematorio per Milano al Cimitero Maggiore).

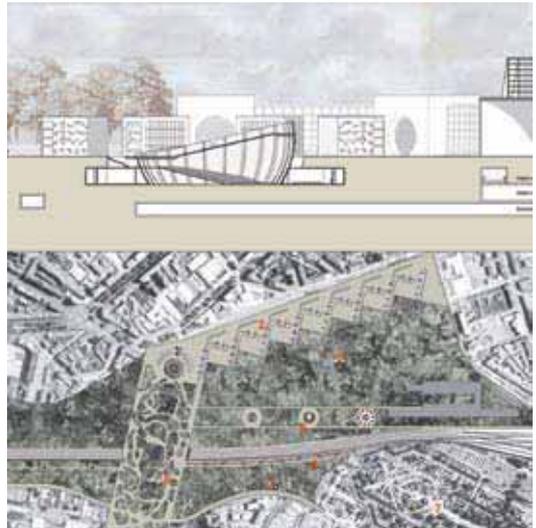
In copertura e a una quota intermedia corrono un percorso pedonale e ciclabile e un tramite meccanizzato.

Gruppi di edifici alti lamellari ospitano residenze temporanee (studenti, operatori economici) e convenzionate e terziario; altre residenze in linea sono su via dell'Aprica.

Garibaldi – Farini – Bovisa – Expo – Fiera di Rho: nuova “città lineare” per la città policentrica lombarda

Pellegrino Bonaretti

Marco Canesi, Domenico Chizzoniti, Luca
Monica, Elvio Manganaro, Claudio Pavese



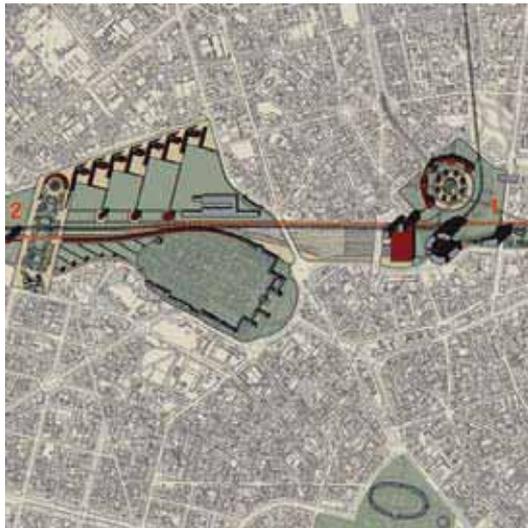
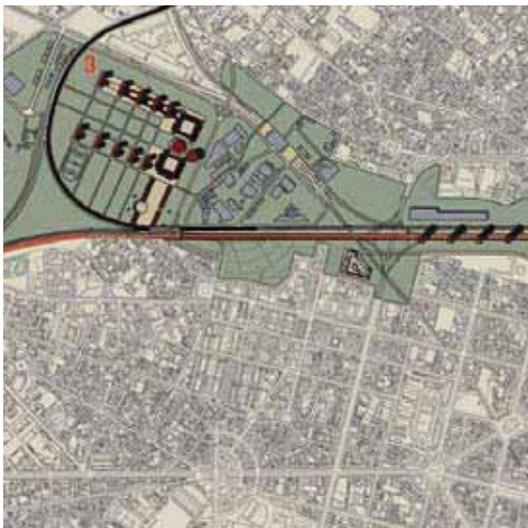
STUDENTI

Luana Brambilla, Federica Della Bosca, Andrea
Gobbo, Gabriele Leo, Margherita Mezzetti,
Silvia Malavasi, Milena Prada, Nathalia Ramirez,
Alessandro Sardone

Questi progetti costituiscono lo sviluppo del lavoro svolto nel Laboratorio di progettazione architettonica di Guido Canella.

In contraddittorio all'idea della Grande Milano di 2 milioni di abitanti, il progetto fonda sull'idea di Città Lombardia, proposta da Marco Canesi: 7 milioni di abitanti in un sistema metropolitano policentrico in grado di assicurare, mediante servizio ferroviario regionale, accessibilità da e per il capoluogo a tutto il territorio regionale, e oltre, nei tempi di trasporto urbani (entro i 60 minuti).

Vi si darebbe uso di città che promette



ruolo di città mondiale, a partire dal consolidamento dei suoi settori produttivi cruciali (meccanica strumentale, tessile) e dalla promozione di nuove relazioni economiche, in primo luogo nel bacino del Mediterraneo.

In questo quadro, l'accessibilità senza pari che, da e per ogni dove, si determinerebbe in Garibaldi (con ruolo decisivo di un passante ferroviario Porta Vittoria-Garibaldi riqualificato e potenziato in funzione del servizio regionale e dell'alta capacità)

ne farebbe luogo chiave delle relazioni produttive alla scala mondiale. Lungo la direttrice nord-ovest, tra Garibaldi ed Expo si individuano ruoli strategici per diverse aree connesse in una nuova "città lineare". Il progetto di architettura, anziché inseguire il lustro d'immagine, assumerebbe ruolo decisivo nelle trasformazioni strutturali della città, prefiggendosi un paesaggio della modernità radicato nel retaggio metropolitano dell'architettura di Lombardia.

Grande Milano o Città Lombardia? Tutti gli scali

Vincenzo Donato

Maria Margherita Baggio, Umberto Bloise,
Stefano Recalcati, Gianni Grassi (trasporti),
Renato Pugno (fattibilità economica),
Alessandra Terenzi (paesaggio)

STUDENTI

Domenica Bona, Alberto Buoso, Erica Croce,
Adriano De Dominicis, Edoardo Fornara,
Costanza Iafelice, Matteo Marinoni, David
Morini, Miriam Parlati, Matteo Rovito, Giovanni
Trotta



a. Occorre un progetto di attività per le aree degli scali (articolato sulle funzioni residenza, terziario produttivo, edilizia sociale e speciale) definito in relazione alla loro accessibilità, garantito da nuove ipotesi infrastrutturali più esplicitamente collocate nell'orizzonte del riequilibrio urbano e regionale proprio del policentrismo lombardo, cui Milano non può abdicare.

Selezionare funzioni in relazione all'accessibilità dei diversi scali sia rispetto alle esigenze delle attività insediabili, sia alla mobilità generata, consentirebbe sufficiente

GRANDE MILANO, 5 MILIONI DI ABITANTI

Accessibilità isocrona dei 60 minuti senza nuovo passante ferroviario AVIAC (spostamenti su mezzo pubblico)



CITTA' LOMBARDIA, 8 MILIONI DI ABITANTI

Accessibilità isocrona dei 60 minuti con nuovo passante ferroviario AVIAC (spostamenti su mezzo pubblico)



plusvalore per finanziare il nuovo passante ferroviario, l'opera infrastrutturale più coerente alle esigenze della scala regionale.

b. Non sono gli scali l'occasione per incentivare iniziative economiche e imprenditoriali innovative, legate strettamente al mondo della produzione, capaci di rapido sviluppo rispetto ai settori strategici di livello nazionale e internazionale? La nuova "valle dell'innovazione tecnologica e produttiva", si svilupperebbe da Porta Garibaldi - con la parziale copertura dei binari di stazione -

all'ex Scalo Farini, a Bovisa, fino a EXPO e Fiera sulla storica direttrice industriale del Nord-Ovest.

c. In questo scenario, corredate di verifiche di fattibilità tecnica ed economica, si collocano sia la proposta alternativa di tracciato per il nuovo passante ferroviario, che la proposta di realizzare una linea metropolitana circolare automatica e rapida lungo la circonvallazione filoviaria.



MILANO

SCALI FERROVIARI

Urban Center Milano
Galleria Vittorio Emanuele II

1 marzo – 31 marzo 2010

Promotori

Comune di Milano

Regione Lombardia - Assessorato alle Infrastrutture e Mobilità

Sistemi Urbani – Gruppo Ferrovie dello Stato

Facoltà di Architettura Civile del Politecnico di Milano

Dipartimento di Progettazione dell'Architettura
del Politecnico di Milano

Assessore allo Sviluppo del Territorio
Carlo Masseroli

Direttore Centrale allo Sviluppo del Territorio
Paolo Simonetti

Responsabile Urban Center Milano
Alfredo Spaggiari

Ordinamento
Rosaldo Bonicalzi, Vincenzo Donato, Vincenzo Pettrini,
Angelo Torricelli

Cura e coordinamento
Sara Protasoni

Progetto di allestimento
Lola Ottolini con Chiara Alamia e Anna Lombardo

Segreteria
Linda Greco

Progetto grafico
Matteo Palmisano

Ricerche storiche e documentarie

Giovanni Cislaghi con Francesca Belloni, Anna Faniuolo,
Valeria Lattante, Cristina Giambruno, Gabriella Guarisco
con Emanuela Riboldi

Si ringraziano

Michela Brambati, Matteo Citterio, Barbara Coppetti,
Serena Martini, Riccardo Mazzoni, Alfredo Spaggiari,
Giancarlo Tancredi, Paola Tessitore, Nicoletta Verde

Gruppi di lavoro coordinati da:

Emilio Battisti, Pellegrino Bonaretti, Rosaldo Bonicalzi,
Enrico Bordogna, Sergio Brenna, Giovanni Cislaghi e
Marco Prusicki, Emilia Costa, Adalberto Del Bo, Vincenzo
Donato, Maria Grazia Folli, Mario Fosso, Cesare Macchi
Cassia, Antonio Monestiroli, Laura Montedoro, Angelo
Torricelli, Michele Ugolini, Daniele Vitale

MILANO SCALI FERROVIARI

Milano



Urban
Center

Promotori

Milano



Comune
di Milano



Regione Lombardia
Infrastrutture e Mobilità

 **SISTEMI URBANI**
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO



POLITECNICO
DI MILANO

Si ringraziano



Stampato
su carta riciclata

