

FORME

A

VUOTI URBANI, SCALI



Scala Ferrar 540'000 mq.

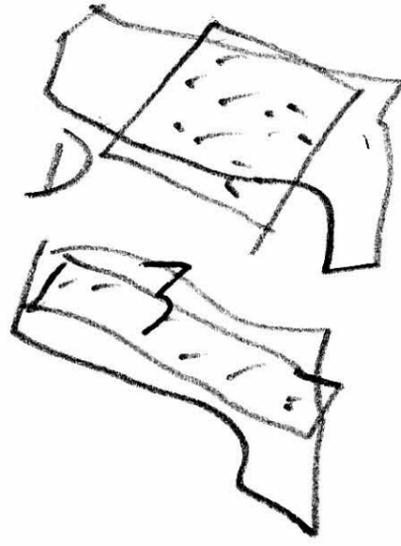
B



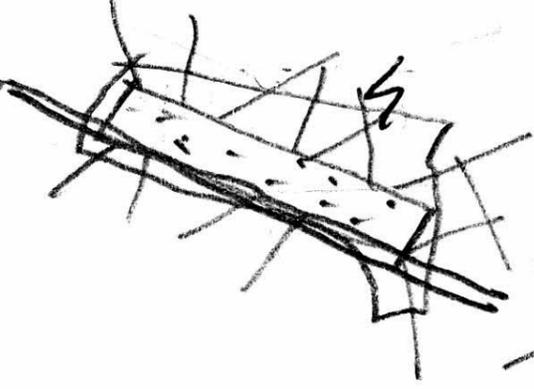
Paris Super 386'000 mq.

FORMA/QUANTITA' SIMILE, PARCHI

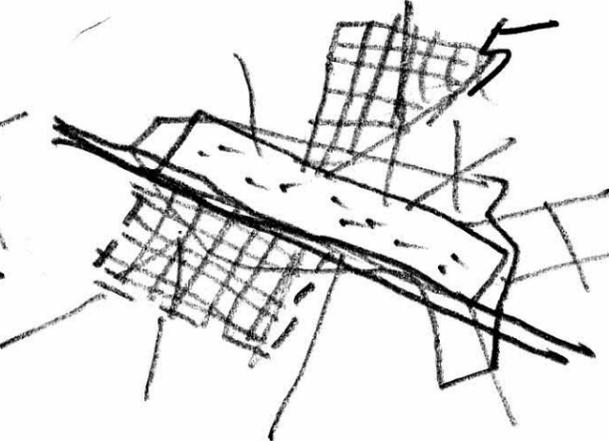
C



E



F



Milano, una città da abitare

Un contributo propositivo in occasione del work-shop
 'Milano, scali ferroviari e trasformazioni urbane'
 Facoltà di Architettura Civile del Politecnico di Milano/Comune di Milano

luglio 2009

gruppo di lavoro in Facoltà:
 Cesare Macchi Cassia (coordinatore), Andrea Azzolini, Beatrice De Carli, Pietro Macchi Cassia, Alessandro Mingolo, Martina Orsini, Nicolò Privileggio, Nicola Russi, Lorenzo Santossuosso, Marialessandra Secchi

INDICE

Relazione

- 1 *Lo scenario assunto*
- 2 *Il metodo utilizzato*
- 3 *Tre differenti letture progettuali*
- 4 *Vuoto come occasione, forma come strumento, verde come materiale urbano*
- 5 *Il valore della geometria di una forma*
- 6 *Un solo margine*
- 7 *La città normale*
- 8 *Importare, esportare un disegno*

Disegni

1 *Sul metodo*

- 1.a *Tre differenti letture progettuali*
- 1.b *Il tempo e le occasioni*
- 1.c *Una visione unitaria rispetto alla città*
- 1.d *Una lettura contemporanea: il disegno reticolare*
- 1.e *Tre materiali, sei mosse*
- 1.f *Costruire disegni per contesti urbani più ampi*

2 *L'interpretazione dei siti*

- 2.a *Contesto e centralità. Maglia, tessuto, dimensione; monumenti come segni urbani; aree industriali dismesse; caserme; trasformazioni che hanno portato a specificità funzionali di qualità; tracciati e suoli di grande riconoscibilità; acque*
- 2.b *Configurazioni ai margini. Tipologie sulla maglia, frammenti, città compatta mista, tracciati porosi, capannoni e cortili, vie di scorrimento, centralità di quartiere*
- 2.c *Gerarchizzazione dei tracciati. Il verde stradale come segno di importanza strutturale*

3 *Verso il workshop: il progetto dei siti*

1 Lo scenario assunto

Lo scenario di questo contributo è quello dei processi di modificazione in corso nell'intera città di Milano e nel territorio urbano di cui essa è parte.

Milano è sempre stata un territorio, non solo una città. La limitata dimensione comunale testimonia di una realtà fisica e civile che assume significato nella unitarietà territoriale. In coerenza con il significato territoriale della città, il dominio di Milano è legato alla continuità fisica, e il paesaggio è rappresentato dai modi di abitare un territorio diversamente produttivo, da parte dei costruttori di quel paesaggio.

Parallelamente, lo scenario assunto da questo contributo è quello del lavoro realizzato dal Comune di Milano per giungere alle varianti urbanistiche che consentiranno di utilizzare le aree degli scali ferroviari dismessi.

Questa duplice assunzione di responsabilità significa da parte nostra leggere la presenza dei sette scali all'interno delle necessità di Milano quale oggi è divenuta, e avere come premesse le scelte quantitative globali effettuate dal Comune. Pensiamo che queste ultime discendano da una valutazione che tiene conto sia del valore urbano da intestare alle aree per favorirne la cessione da parte delle ferrovie, sia del significato economico da attribuire a esse tramite l'edificazione privata allo scopo di ottenere significativi risvolti pubblici.

Una serie di riflessioni critiche sarebbero possibili su queste scelte, ma non si ritiene che esse costituiscano l'interesse prevalente di una occasione che ci sembra mettere in luce, nella situazione milanese di oggi, soprattutto la necessità di pregnanza formale rispetto agli interessi dell'intera comunità urbana. E' di questa che vogliamo occuparci. Crediamo che ogni scenario progettuale presentato debba contenere, rispetto all'occasione, il tipo e il livello di criticità ritenuti consoni alla corretta utilizzazione dell'occasione stessa.

Infine, lo scenario di riferimento del nostro contributo è quello del programma che la scuola ha assunto in questa occasione. Le interpretazioni progettuali qui presentate sul tema 'Milano, scali ferroviari e trasformazioni urbane' sono propedeutiche allo svolgimento del workshop di settembre da parte degli studenti della Facoltà. Noi crediamo che essi dovranno essere messi in grado di scegliere tra le tematizzazioni offerte dai diversi gruppi di lavoro e discusse nel seminario di metà luglio sulla base della correttezza, della chiarezza e della necessità delle tematizzazioni stesse.

E' in questa direzione, e con questa utilità, che il contributo viene offerto in termini essenzialmente di metodo. La proposta si arresta a un livello che illustra la correttezza della strada individuata per dare significato all'occasione progettuale, e in tal senso essa ricerca un consenso metodologico più che urbanistico, compositivo -come verifica qualitativa- e civile -come verifica quantitativa- più che urbanistico.

Così si intende l'utilità del contributo accademico, lasciando alla responsabilità municipale il compito di aver fornito il contributo urbanistico, cioè progettuale e politico, economico e amministrativo. Il nostro lavoro potrebbe in tal modo inserirsi in una discussione su come lavo-

rare a Milano su occasioni di tale importanza, senza limitarsi a un confronto tra progetti. Diverso sarebbe stato il nostro atteggiamento se il Comune avesse chiesto alla Facoltà una riflessione sui lavori per il Pgt. A partire dalle potenzialità a essi offerte dai vuoti urbani.

2 Il metodo utilizzato

Ben al di là della volontà o della necessità di dire la nostra in una occasione importante per il futuro della città, il metodo assunto da questo contributo è quello progettuale. I motivi profondi sono due.

Il primo riguarda la coscienza tutta civile che questo è ciò che la città richiede in una occasione che porta immediatamente a saldare la scala del singolo luogo a quella dell'intera città. Ciò differenzia fortemente questa da altre occasioni per le quali un maggior impegno tecnico, culturale e amministrativo sarebbe stato necessario per integrare la risposta progettuale a un quadro più ampiamente urbano. Parliamo di City Life, di Garibaldi-Repubblica, di Portello. In questi casi come in altri recenti la realtà si è scontrata con la difficoltà di saper scegliere soluzioni corrette, capaci di consenso, realizzabili al giusto prezzo per l'intera società milanese, e con l'incapacità di individuare proposte significative della nuova dimensione culturale della città. Le carenze che stanno dietro questa situazione riguardano la volontà di immaginare un obiettivo per Milano e il suo territorio, ma anche la capacità progettuale di comprendere i bisogni di 'una città da abitare'.

Il secondo motivo sta nella consapevolezza tutta disciplinare che il progetto è lo strumento che ci consente di comprendere a fondo una realtà fisica. Siamo in grado di leggere una situazione solo se pensiamo di poterla modificare. Anche qui interviene l'interesse della duplice scala dell'occasione progettuale: avanzando proposte che valgano per il luogo e per la città, noi comprendiamo questi siti e la potenzialità da essi rappresentata assai più profondamente di quanto ogni analisi urbanistica, architettonica o sociale consentirebbe.

Dunque un discorso progettuale, attraverso scritti e disegni: la presentazione di una posizione specifica che intende il progetto -oggi, a Milano- relativo al funzionamento della città, alla sua configurazione, alla sua qualità morfologica.

3 Tre differenti letture progettuali

Il contributo realizza, attraverso il metodo prescelto, tre differenti letture dei siti disponibili alla trasformazione urbana milanese: una lettura a sistema, una puntiforme, una locale sull'intorno.

Esse hanno rispettivamente a che fare con la forma della città, con la forma dei siti, con la forma dei tessuti urbani. Ogni lettura fornisce spunti a un progetto che viene suggerito per il

miglior uso di una disponibilità emersa -come in altre occasioni storiche- dalla cessata funzionalità di aree di uso specialistico: infrastrutturale, produttivo, militare, di servizio.

Nel passato Milano seppe usare bene queste occasioni in termini puntuali, allorchè singolarmente si presentavano: la piazza d'armi divenuta il parco Sempione, lo scalo di smistamento che ha dato spazio ai giardini di Mario Pagano, il mercato ortofrutticolo trasformatosi nel giardino di corso XXII Marzo.

In una città che non ha ricevuto dal potere i parchi delle città capitali, questi furono realizzati usando con intelligenza le occasioni possibili. Ciò non è più avvenuto in anni recenti.

Con minor successo la città seppe sfruttare le occasioni strutturali: l'abbattimento dei bastioni diede luogo solo ad alcuni quartieri residenziali allineati lungo viali di circonvallazione, la dismissione industriale venne studiata -vedi '9 Parchi per Milano'- e sfruttata, ma non utilizzata a sistema.

Oggi si presentano insieme due nuove occasioni di significato strutturale: quella degli ex scali ferroviari e quella delle caserme inutilizzate.

Aree industriali, scali ferroviari, caserme: cerchiamo di lasciare un segno di ciò che si potrebbe fare.

4 Vuoto come occasione, forma come strumento, verde come materiale urbano

Il progetto per gli scali ferroviari discende dal fatto che essi costituiscono dei vuoti all'interno del tessuto. E' a partire dai grandi vuoti urbani che il progetto può ancora fornire uno scenario alla modificazione della città contemporanea, vedendoli non solo come opportunità relative all'habitat, ai servizi urbani, all'ambiente, ma come potenzialità per il disegno della città. Lo strumento di questo scenario è la forma alle diverse scale e con i diversi obiettivi cui il progetto deve tendere: relativi alla struttura della città, alla conformazione delle sue parti, all'ambiente da vivere.

Il materiale indispensabile al progetto urbano per definire le forme con le quali usare i vuoti è il verde. Il motivo consiste nel rappresentare esso la centralità contemporanea, avendo sostituito la piazza come spazio collettivo. Il parco è l'unico elemento urbano capace di trasformare un vuoto in un valore per l'intera città: di questo processo fa parte la definizione della propria forma attraverso l'habitat. Il verde come occasione di centralità da parte del progetto rende i vuoti normali brani di città o eccezionalità urbane, secondo la loro dimensione, localizzazione e forma.

Nell'ultimo decennio del '700 è a Milano -con Vienna e Palermo- che il parco pubblico divenne strumento di affermazione della modernità e quindi del rango della città, attraverso il sistema verde progettato da Piermarini come lucido ed esplicito progetto della città. Più tardi la creazione del parco Sempione ricorda quella di Central Park come capacità di ritagliare

uno spazio -e una forma- all'interno del tessuto.

Nei nostri anni '... dobbiamo esprimerci nuovamente, applicandoci a ciò che di più urgente c'è nel nostro tempo, cioè la comprensione della natura e della vita umana in essa. La svolta positiva che abbiamo saputo nel passato introdurre nel rapporto tra uomini e storia, deve infatti essere estesa al rapporto con la natura. Si tratta di estendere a essa il medesimo principio di laicità introdotto a proposito della storia, scrutando i segni dei tempi per conoscere e comprendere il mondo in cui viviamo.' (Vito Mancuso, Corriere della Sera, 25.2.2009)

5 Il valore della geometria di una forma

Ritenendo produttivo esplorare il caso di studio a partire dal punto di vista metodologico fin qui espresso, mettiamo in campo una serie limitata di forme adatte alle caratteristiche dei diversi siti, e quindi a essi applicabili per definire i modi con i quali il parco costituisce la struttura di nuovi quartieri urbani. Diverse secondo le parti della città, ma anche secondo la forma, la dimensione, la unicità o la sequenza del verde: un rettangolo, due rettangoli, una serie di rettangoli, un quadrato, una serie di quadrati.

'....il giardino non può essere che ordine; su di esso si misura in cifre esatte il rapporto dell'uomo con la natura; ed è ordine anche nel senso di misura, educazione e salvezza, perchè ogni ordine è anche tutto questo. Ciò che l'uomo spartisce con la natura, ciò che a essa chiede e sospira e a essa da o rifiuta: tutto questo può divenire canto e poesia, musica e filosofia, o anche mito e religione: ma nel mondo visibile dovrà prima o poi divenire giardino, cosa tangibile oltre che udibile o pensabile. Si tratta di un impulso incoercibile, profondamente innato nella razza umana, inserito in quell'impulso primigenio a generare struttura.' (Rudolf Borchardt, Der Leidenschaftliche Gärtner, 1938)

Un rettangolo allungato, due rettangoli affiancati, una serie di rettangoli, un quadrato, una serie di quadrati: la caratteristica delle forme che mettiamo in campo è la loro geometria. La geometria consente di mantenere una parte comune al discorso progettuale specifico per i sette siti urbani, contribuendo alla lettura a sistema dell'occasione; permette di relazionarsi con dimensioni assai diverse da caso a caso senza perdere l'omogeneità della risposta al problema di disegnare un nuovo margine ai siti. Un margine urbano, non infrastrutturale.

6 Un solo margine

Gli scali ferroviari presentano un confine preciso come definizione -costruito per mezzo di un muro così come in altre aree a loro volta nel tempo dismesse- ma casuale rispetto a un contesto che si è creato attorno a essi senza poter entrare in contatto ambientale con la loro monofunzionalità. Il progetto si trova di fronte al tema del margine nell'istante in cui decide di

abbattere quel muro: una scelta non automatica. E lo affronta definendo un nuovo margine. La posizione del nostro progetto è quella di non duplicare il tema della diversità tra parti del tessuto urbano, cioè di evitare che si creino due margini.

Il margine viene dunque salvaguardato laddove esso rappresenta una risorsa sotto punti di vista diversi, o annullato attraverso il legame con i tessuti esistenti laddove esso non costituisce un valore. In questo caso i disegni della città da abitare descrivono un nuovo margine posto all'interno del preesistente, libero da ogni affiancamento con esso, sulla linea di demarcazione del parco. E' infatti contro questo margine che quei disegni si infrangono definendo il significato urbano del parco.

La forma dei singoli progetti emerge attraverso i medesimi materiali: il verde e il parco urbano cui applicare geometrie costituenti un margine urbano specifico, il tessuto abitativo cui fornire regole che superino il semplice zoning. E' necessario uscire dall'inganno del falso progetto che si identifica con lo zoning: l'estremo cui è giunto il progetto di Rem Koolhaas per Bovisa. Si afferma l'importanza del metodo seguito per progettare alla scala urbana, per progettare la città attraverso il progetto dei luoghi. Contesti più ampi sono infatti coglibili dalla proposta per i singoli siti. Esempi sono quelli della ricomposizione verde del percorso ferroviario San Cristoforo - Porta Genova - giardini Mario Pagano; del possibile Piano d'Area che leghi in un unico grande disegno urbano da ovest a est le potenzialità degli scali San Cristoforo - Porta Genova - Porta Romana - Rogoredo attorno al filo della ferrovia riconsiderata nel suo ruolo urbano; del rapporto ambientale tra Cimitero Monumentale e scalo Farini e della connessione tra questo e il Parco Nord attraverso il verde di piazzale Maciachini; della ricomposizione dell'ingresso in Milano della storica via Emilia a fianco dello scalo di Rogoredo.

7 La città normale

Crediamo che uno scenario per Milano debba basarsi sulla gravidanza del tema residenziale. Il ruolo del progetto urbano si è qui da sempre espresso predisponendo parti della città residenziale più che scenari per la città pubblica. Leggere lo sviluppo dell'habitat milanese significa comprendere il significato della città e la sua valenza territoriale, la sua cultura.

E' dagli anni '70, un periodo cruciale dal quale derivarono potenzialità e confusione, che ha perso forza l'interesse per il significato della residenzialità urbana e per il progetto ad essa dedicato, sia per le classi borghesi sia per le classi popolari. Le prime non sono più le attrici della costruzione dell'immagine della città attraverso le loro scelte residenziali, le seconde non sono più oggetto di interesse da parte di progetti urbani ad esse dedicati. Tutto ciò costituisce una perdita definitiva per la qualità civile e ambientale di una 'città da abitare'.

E' necessario ritornare alla capacità di soluzioni 'normali', significative della nuova dimensione culturale della città. Ciò si esprime nella tipologia capace di creare spazi urbani, nella realizzabilità al giusto prezzo per l'intera società milanese, nella capacità di avere consenso

sulle scelte, nella presenza di servizi alla scala locale e di spazi collettivi -in primo luogo il verde-, nella manutenzione possibile e programmata di ciò che si realizza. Milano, una città da abitare.

Ogni progetto urbano deve dare risposta ai bisogni e alle possibilità di una società nel particolare momento da essa vissuto. Il suo compito è quello di far emergere potenzialità maggiori e più significative dai processi che sono in atto. Il fallimento di quel progetto diviene strumento di degrado per quegli stessi processi, costituendo un ostacolo alla vita civile e democratica della società che vi si applica. Perpetua infine una condizione negativa per l'architettura.

Noi crediamo che questa sia la condizione attuale di Milano. L'occasione offerta dalla dismissione degli scali ferroviari dovrebbe essere utilizzata per cambiare situazioni e aggiornare atteggiamenti.

Uno scenario strutturale per la Milano dei nostri giorni deve quindi riprendere il suo cammino dalla gravidanza del tema residenziale. Per la storia e le caratteristiche della città, per la verità della sua realtà urbana e sociale, questa sfida va vinta esprimendo in forme contemporanee i modi che ne hanno costituito l'habitat e definito la rappresentazione, creando lo spazio urbano attraverso la residenza per tutti i cittadini.

8 Importare, esportare un disegno

A confermare la definizione di un metodo, il vuoto, la forma e il verde- l'occasione, lo strumento e il materiale- si sommano a sei mosse progettuali.

1° : individuare forme geometriche adatte ai siti

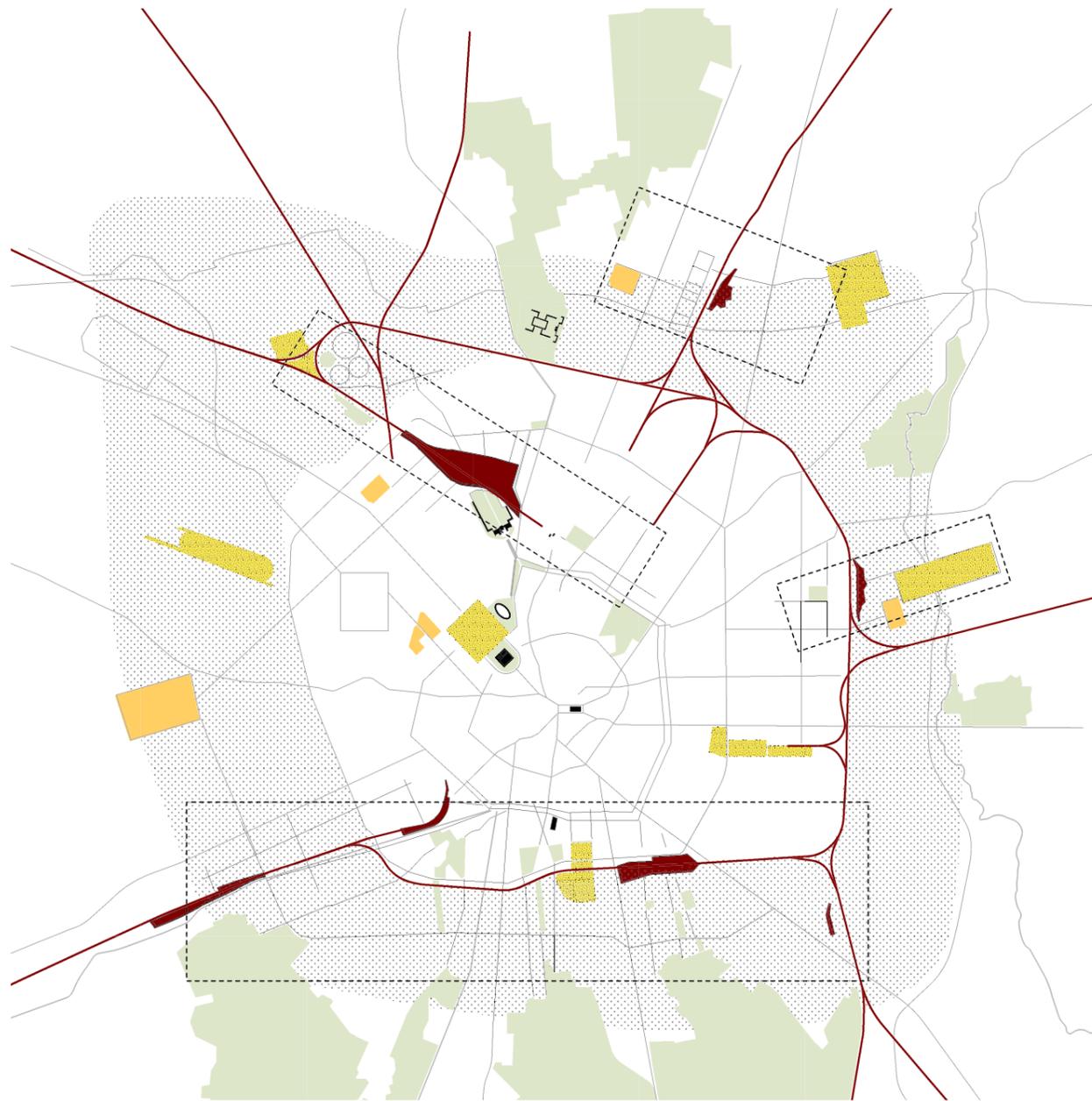
2° : rapportare quelle forme con i siti, per dimensione, localizzazione e rapporto tra lunghezza e larghezza (non per forma, in quanto questa le viene conferita dal progetto), rapporto con il tessuto

3° : importare un disegno, leggendo i tessuti urbani e progettando la maglia ai fianchi del parco

4° : esportare un disegno, estraendolo dalla somma del disegno del parco e di quello della maglia

5° mossa: costruire disegni per contesti urbani più ampi, a partire dal riconoscimento di sottosistemi

6° mossa: solo ora, definire un progetto per il singolo scalo

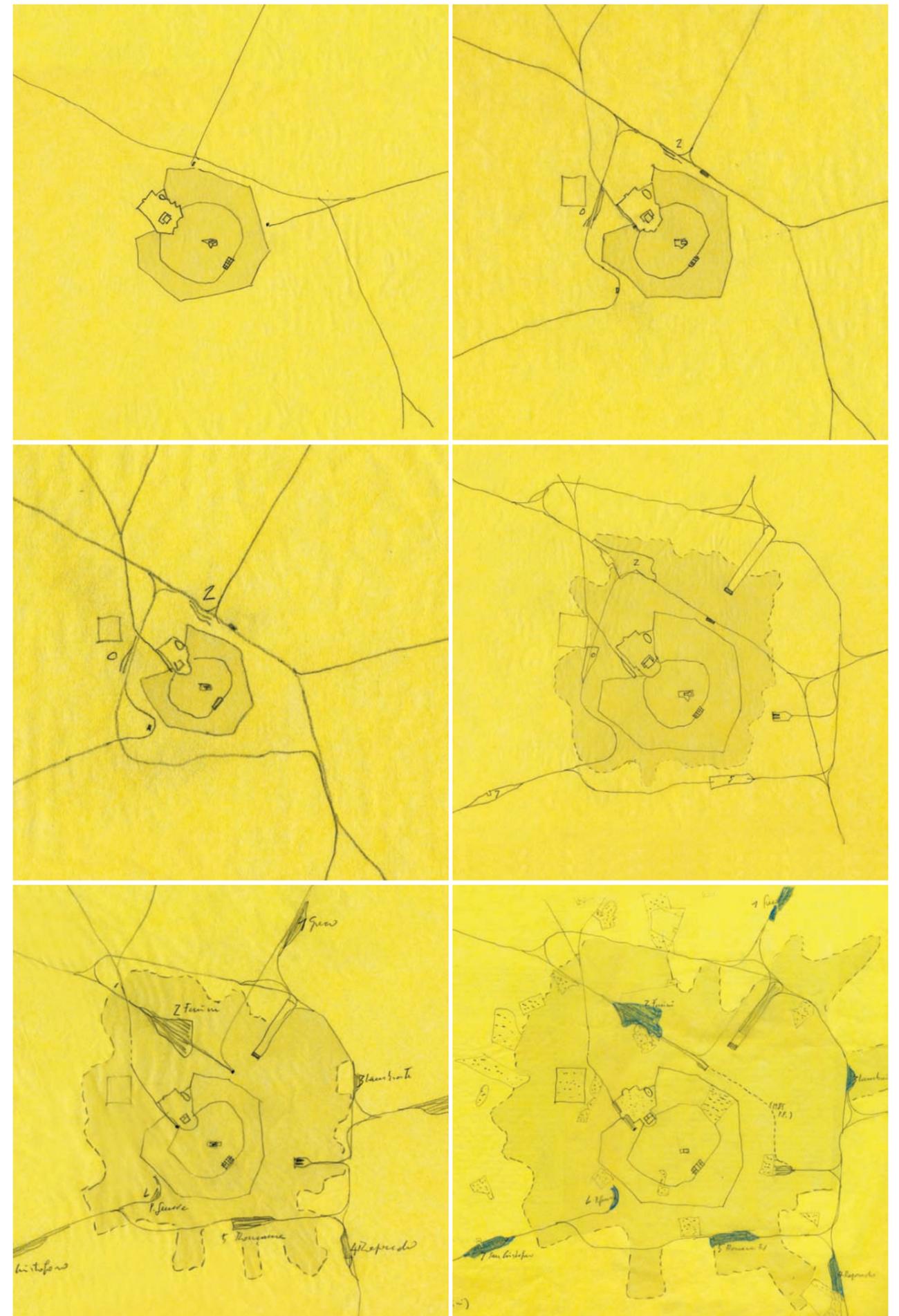


1.a Tre differenti letture progettuali

E' indispensabile una linterpretazione progettuale con riferimenti diversi e a scale differenti -a sistema, puntiforme, per sottosistemi- per poter mettere in luce tutte le potenzialità insite nella disponibilità degli scali ferroviari dismessi.

1.b Il tempo e le occasioni

E' necessario e utile registrare la crescita nel tempo delle occasioni rappresentate da scali, aree industriali e caserme per un progetto più vasto: un segno di ciò che si potrebbe fare. Le tre famiglie di potenzialità sono posizionate tra la città dell'ottocento e gli sviluppi urbani successivi a causa dell'influenza avuta sulla forma della città dalla costruzione dei tracciati ferroviari (1850, 1888, 1893, 1911, 1936, 1955). Ciò porta queste potenzialità a giocare un ruolo di saldatura tra due città, come fu intravisto dall'Amministrazione Comunale nel 1995 con lo studio 'Nove parchi per Milano'.

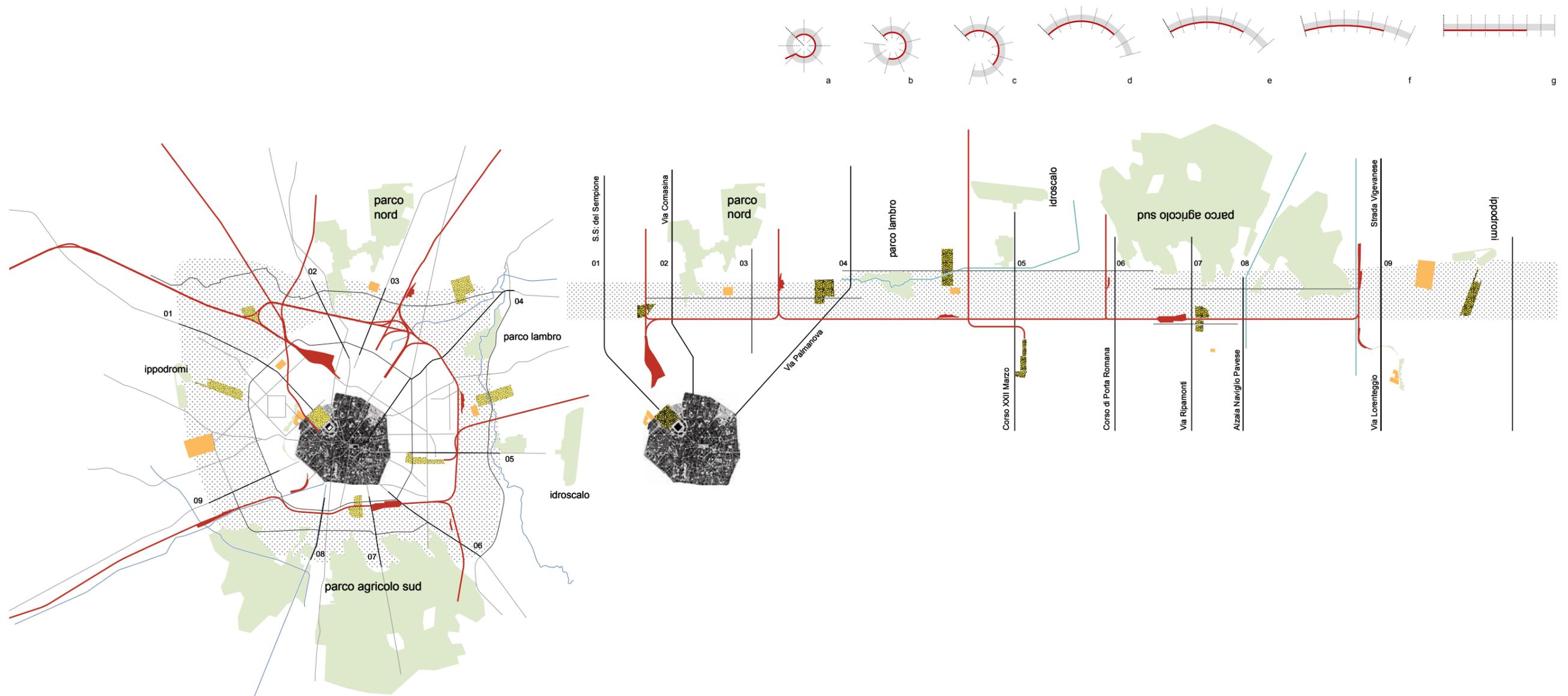


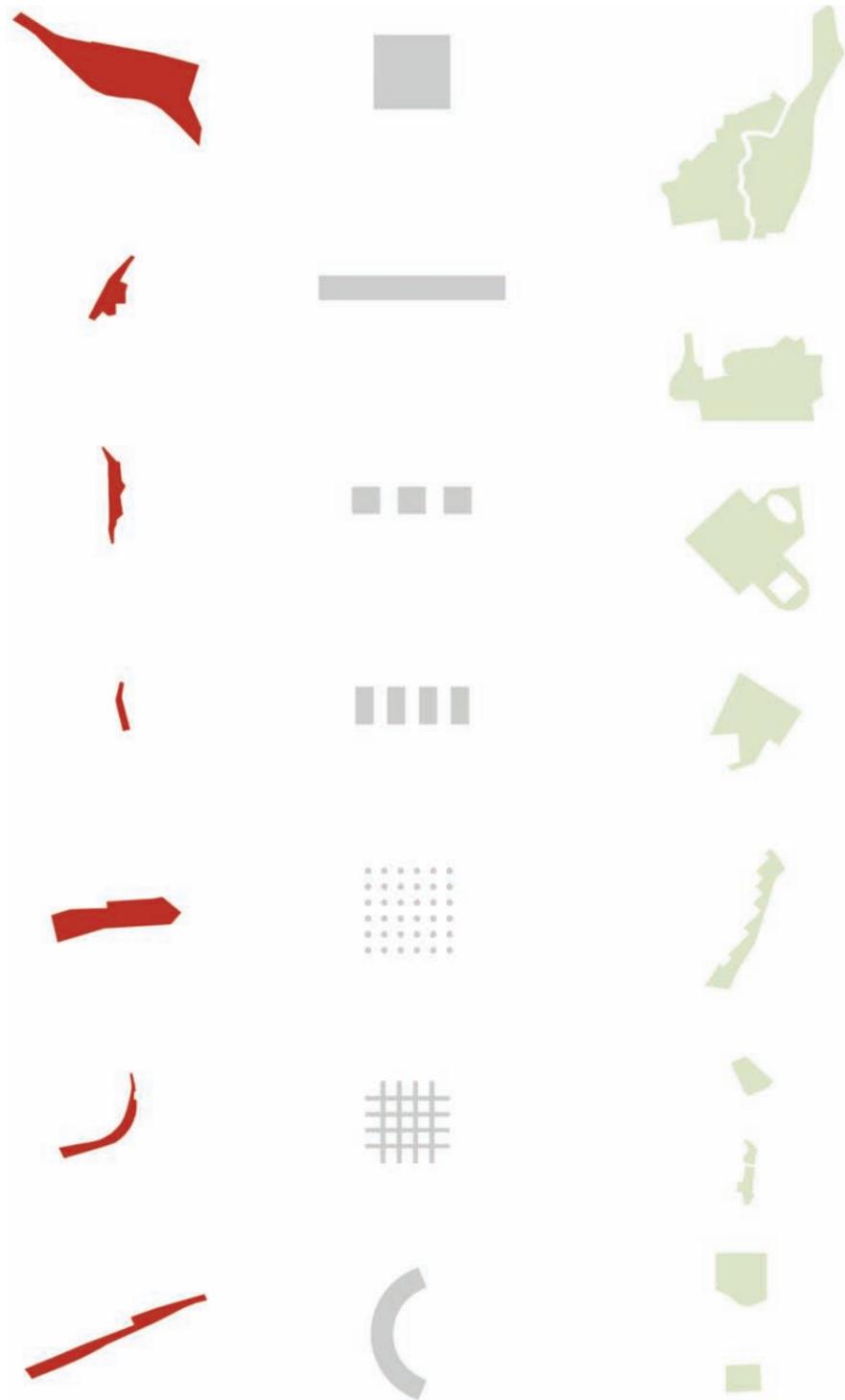
1.c Una visione unitaria rispetto alla città

Motivata dalla dimensione e dalla forma della città, dalla realizzazione in un lasso di tempo ristretto rispetto ai tempi di crescita di Milano, dalla trasformazione della Stazione Centrale da transito a testa, una configurazione unitaria pervade il sistema dei sette scali: essa costituisce il primo avvicinamento al progetto. Nel disegno appaiono anche le aree industriali e le caserme in dismissione. La giacitura degli scali è radiale in 3 casi -Greco, Rogoredo, S.Cristoforo- tangenziale in 3 casi -Lambrate, Romana, Genova- mista in 1 caso -Farini: ciò può comportare un diverso rapporto con il tessuto urbano sui due fianchi degli scali. Essi sono vuoti urbani dotati di una dimensione prevalente.

1.d Una lettura contemporanea: il disegno reticolare

Esiste un parallelismo tra i vuoti urbani interni alla città compatta e quelli compresi nella prima fascia del territorio urbano milanese: essi individuano una fascia circolare, un doppio anello progettuale per un'unica città. La cucitura di questi due anelli con i segni radiali, se srotoliamo la forma accerchiata, definisce un disegno reticolare: ciò pone in una nuova luce la forma della città, e ci consente di risolvere in essa i nuovi problemi di funzionamento e di immagine portati dalla contemporaneità.





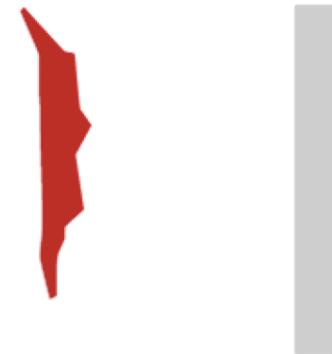
1.e Tre materiali, sei mosse

Tre materiali: vuoti urbani, forma, verde.

Sei mosse:

- 1° : individuare forme geometriche adatte ai siti
- 2° : rapportare quelle forme con i siti, per dimensione, localizzazione e rapporto tra lunghezza e larghezza (non per forma, in quanto questa le viene conferita dal progetto), rapporto con il tessuto
- 3° : importare un disegno, leggendo i tessuti urbani e progettando la maglia ai fianchi del parco
- 4° : esportare un disegno, estraendolo dalla somma del disegno del parco e di quello della maglia
- 5° mossa: costruire disegni per contesti urbani più ampi, a partire dal riconoscimento di sottosistemi.
- 6° mossa: solo ora, definire un progetto per il singolo scalo

Milano Lambrate



prima di sei mosse - individuare forme geometriche adatte ai siti

Milano Lambrate



seconda di sei mosse - rapportare le forme geometriche con i siti

Milano Lambrate



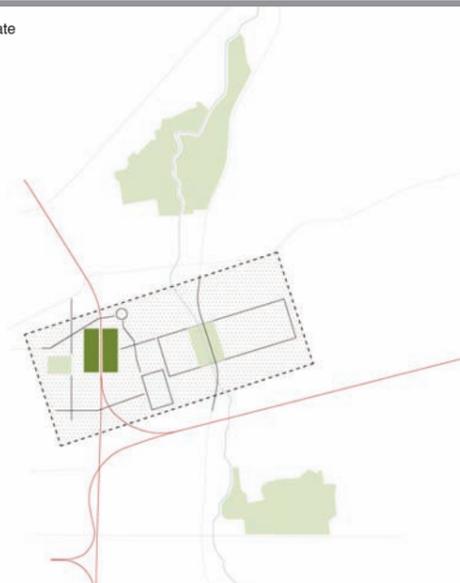
terza di sei mosse - importare un disegno e progettare il parco

Milano Lambrate



quarta di sei mosse - esportare un disegno e progettare il tessuto urbano

Milano Lambrate



quinta di sei mosse - costruire disegni per contesti più ampi

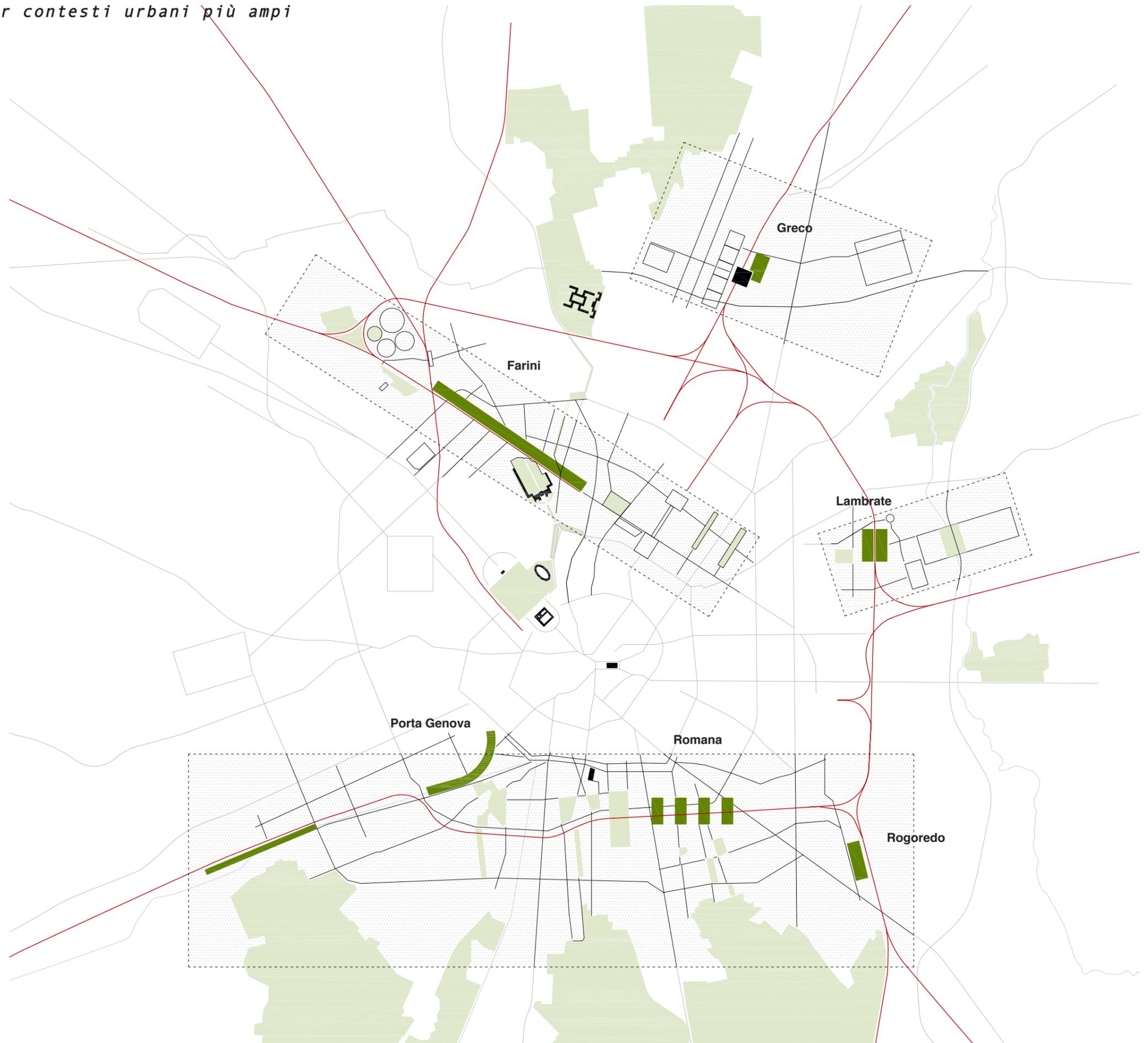
Milano Lambrate

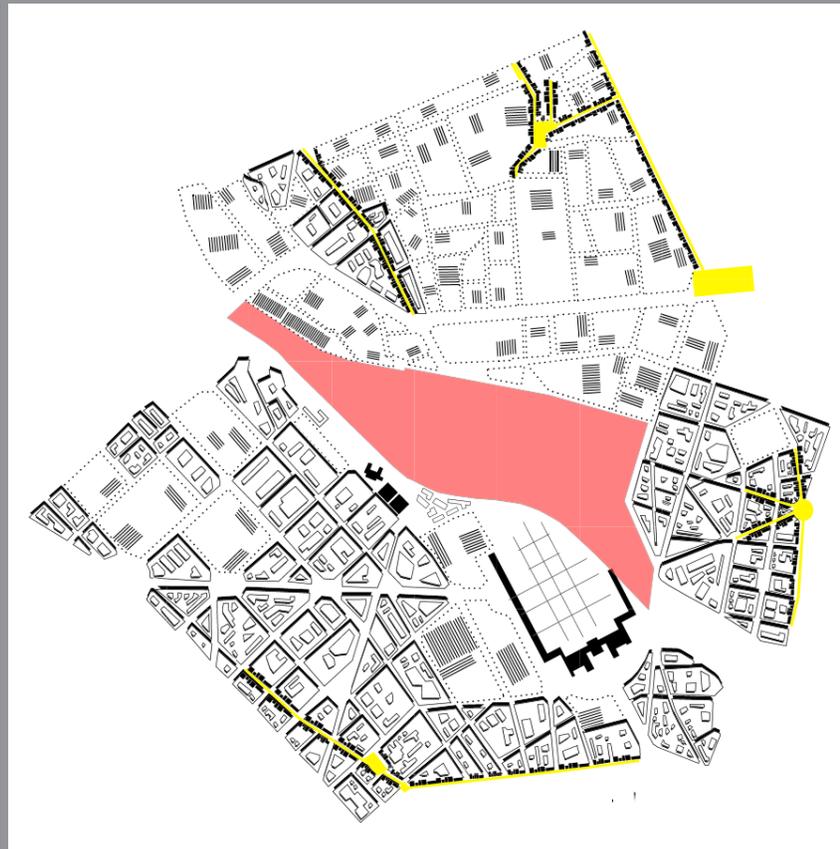
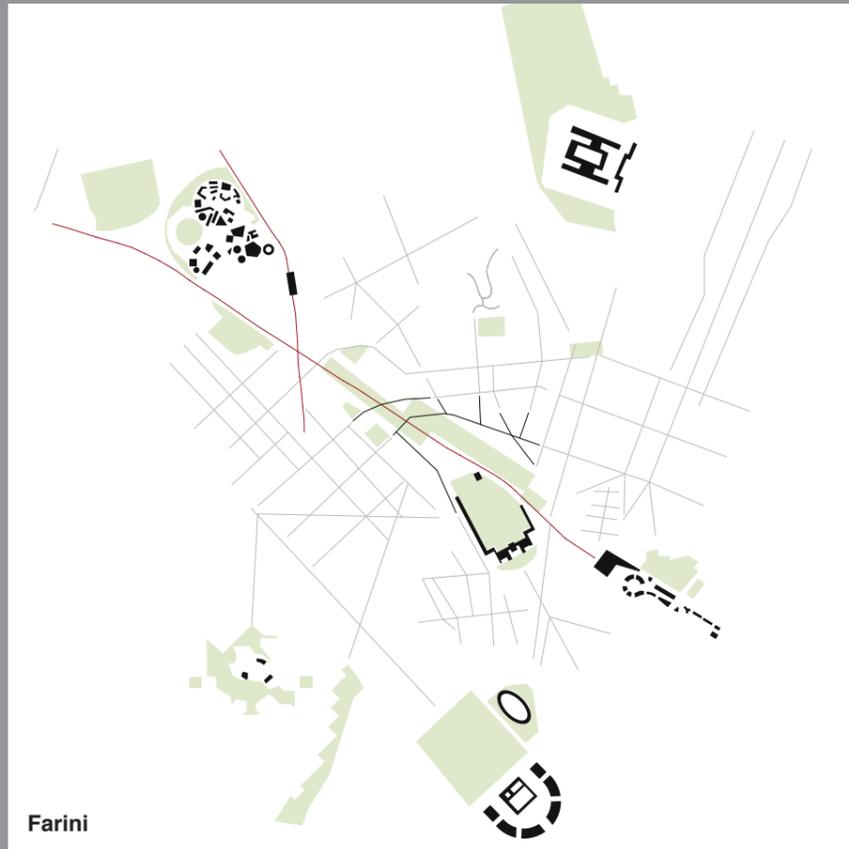


sesta di sei mosse - definire un progetto per il singolo scalo

1.f Costruire disegni per contesti urbani più ampi

Un Piano d'Area che leghi in un unico disegno da ovest a est le potenzialità degli scali San Cristoforo-Porta Genova-Porta Romana-Rogoredo attorno alla ferrovia urbana, costruendo il rapporto tra città e Parco Sud; il rapporto ambientale tra Cimitero Monumentale, parco Farini, giardini di piazzale Maciachini, vivaio comunale, Ospedale di Niguarda, Parco Nord; l'assialità tra Bovisa e Garibaldi-Repubblica espressa dal parco Farini; il legame tra Bicocca e i quartieri a oriente, scavalcando la ferrovia; la ricomposizione verde del percorso ferroviario San Cristoforo-Porta Genova-giardini Mario Pagano.

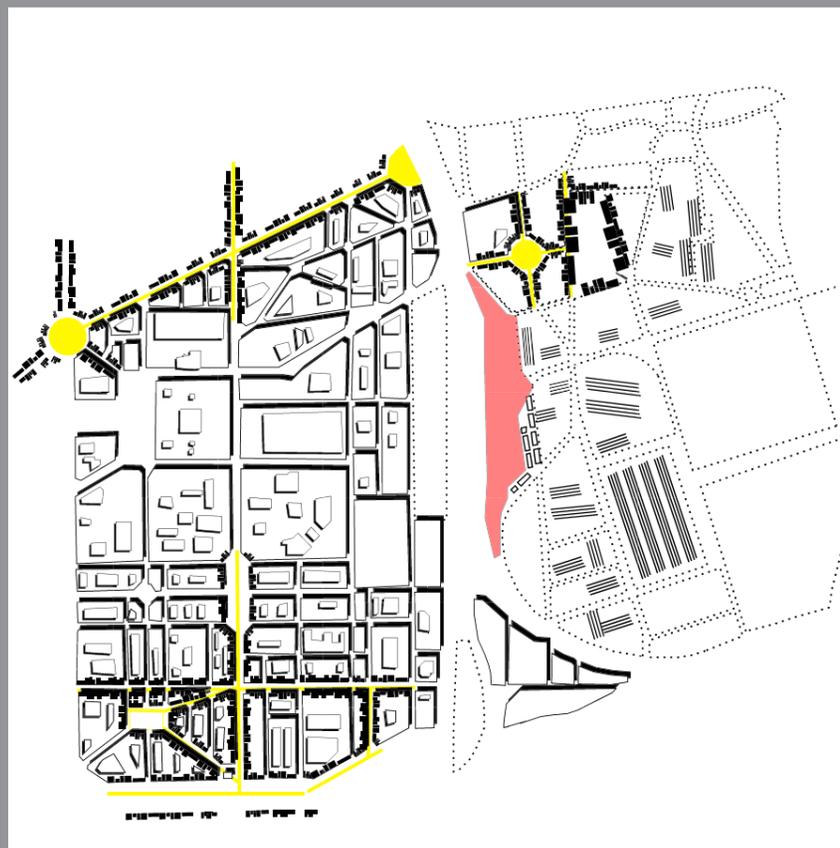
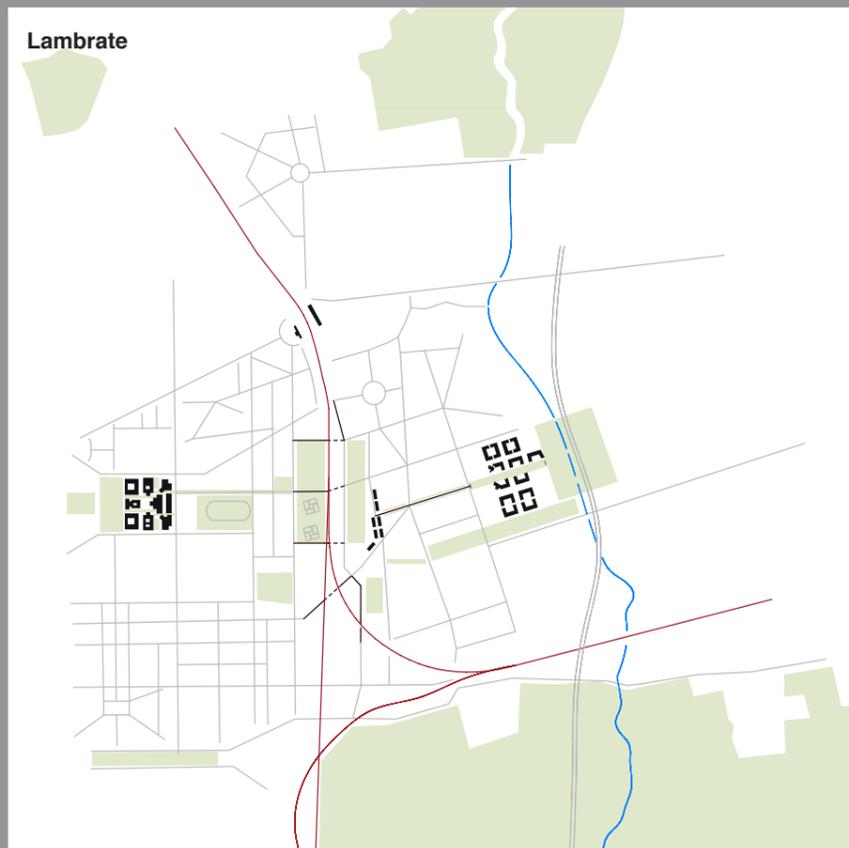




2a - Contesto e centralità. Maglia, tessuto, dimensione; monumenti come segni urbani; aree industriali dismesse; caserme; trasformazioni che hanno portato a specificità funzionali di qualità; tracciati e suoli di grande riconoscibilità; acque

2b - Configurazioni ai margini. Tipologie sulla maglia, frammenti, città compatta mista, tracciati porosi, capannoni e cortili, vie di scorrimento, centralità di quartiere

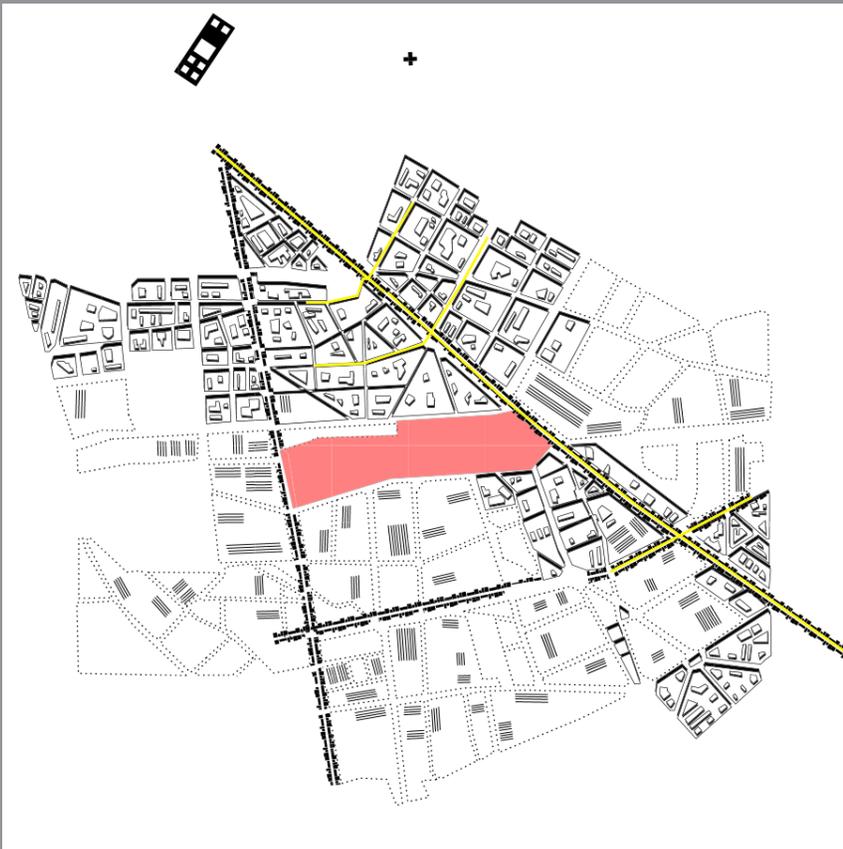
2c - Gerarchizzazione dei tracciati. Il verde stradale come segno di importanza strutturale





Romana

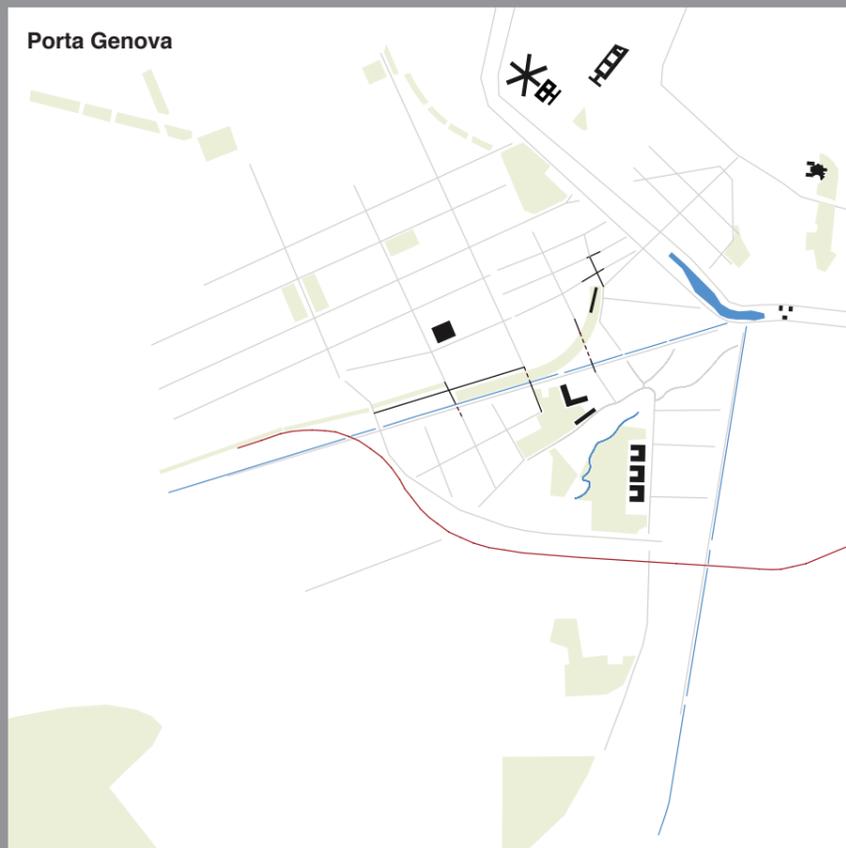
2a - Contesto e centralità. Maglia, tessuto, dimensione; monumenti come segni urbani; aree industriali dismesse; caserme; trasformazioni che hanno portato a specificità funzionali di qualità; tracciati e suoli di grande riconoscibilità; acque



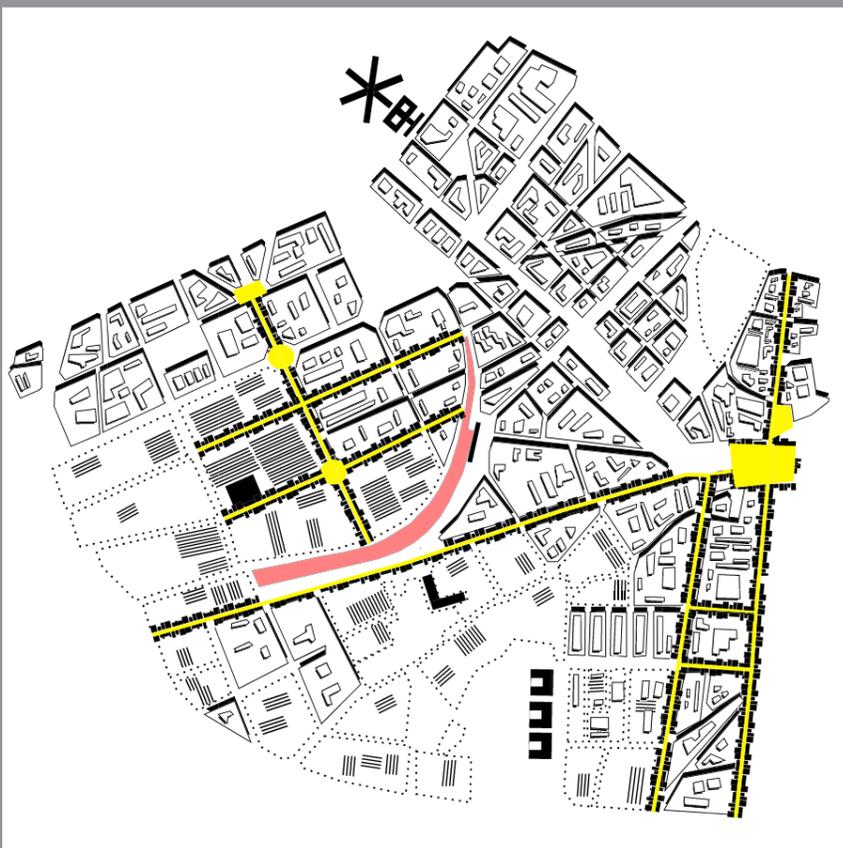
2b - Configurazioni ai margini. Tipologie sulla maglia, frammenti, città compatta mista, tracciati porosi, capannoni e cortili, vie di scorrimento, centralità di quartiere



2c - Gerarchizzazione dei tracciati. Il verde stradale come segno di importanza strutturale



Porta Genova



3 verso il workshop



Farini



Greco

Romana



Lambrate

