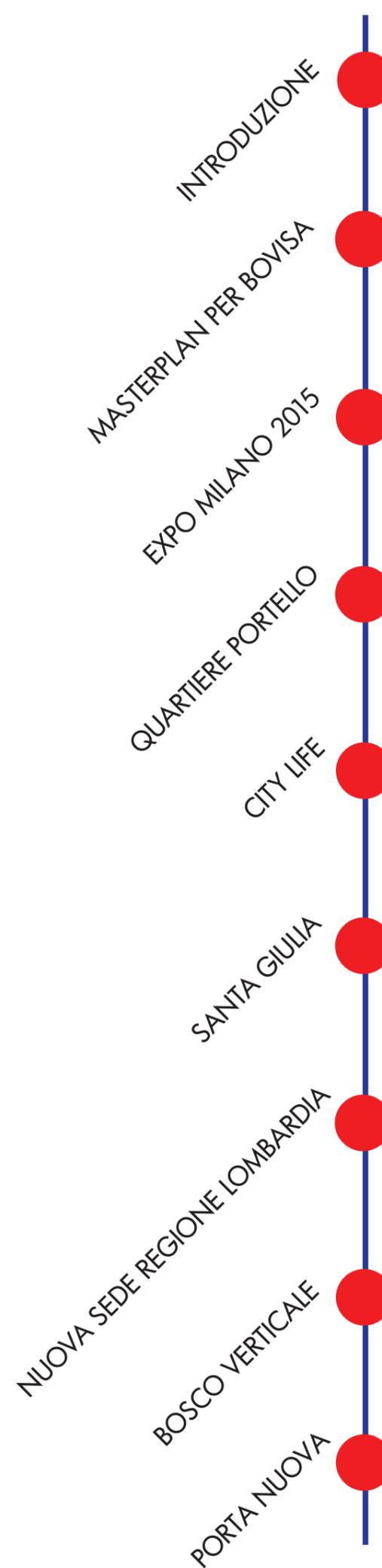


Milano: how it works

MILANO: HOW IT WORKS



Politecnico di Milano
Facoltà di Architettura Civile
a.a. 2008/09

Corso di Storia della città
Silvia Micheli

Alice Fasani, Jhada Fontana, Stefania Postiglione,
Raffaella Salcuni, Ivan Cosentino, Andrea Fusetti,
Davide Tricoli, Arianna Amato, Claudia Dubini,
Roberta Giani, Sara Confalonieri, Giulia Dragoni,
Sonia Marigo, Manuele Salvetti, Manon Idlesakis,
Alberto Peruzzotti, Alessandro Rimedio,
Marialuisa Santoro, Valentina Crepaldi, Carola Davì,
Eugenio Abriani, Edoardo Rovida, Elena Volpi,
Stefano Marcinkiewicz, Valentina Dominguez, Simone Peni.
Il video in allegato al presente pdf è stato elaborato
da Daniele Mariani Nicolò Zanolo.

© Grafica generale a cura di Alice Fasani e
Stefania Postiglione.

Nel panorama italiano odierno, riconosciamo nella città di Milano un laboratorio architettonico e urbanistico di estremo interesse per le grosse trasformazioni urbane che in essa si stanno inverando. Dall'inaugurazione della Torre Velasca (1958) e del Grattacielo Pirelli (1961), edifici-simbolo della rinascita post-bellica, Milano ha avuto poche occasioni architettoniche per rappresentare in maniera autorevole il suo dinamismo economico e commerciale, il quale ha invece generato un'intensa stagione costruttiva, definita da fattori di natura prevalentemente immobiliare-speculativa. Pertanto negli ultimi decenni del XX secolo il capoluogo lombardo è sì cresciuto considerevolmente, ma in maniera dimessa, silenziosa e priva di quella qualità architettonica che avrebbe meritato, rinunciando in tal modo all'aggiornamento del proprio carattere urbano. Dagli inizi degli anni '90 Milano sembra però trovare una possibilità di riscatto, diventando il campo d'azione di un vasto e complesso programma di trasformazioni urbane. Tra le molteplici ragioni che hanno determinato tale fenomeno vi è l'introduzione nel panorama legislativo nazionale di nuovi strumenti di pianificazione in grado di garantire la possibilità di operare, in maniera puntuale, significative varianti al piano regolatore vigente. Nel 1990 viene approvata la legge nazionale 142, che introduce l'istituto dell'Accordo di Programma, e nel 1999 viene varata la legge regionale sulla Disciplina dei Programmi Integrati di Intervento, che prevede la possibilità di programmazione urbana con finanziamenti essenzialmente privati. Il PRG, pur riaffermandosi come lo strumento di riferimento per la pianificazione urbana, ammette delle deroghe. Si assiste pertanto a un mutamento epocale del quadro di riferimento legislativo nel quale sono introdotti nuovi strumenti in grado di rispondere in maniera più immediata e flessibile, sebbene meno controllata, alle nuove esigenze della città, attraverso un rapporto diretto tra amministrazione pubblica e soggetto privato.

In questo clima euforico di trasformazione urbana, la nostra attenzione si focalizza sui singoli progetti architettonici di Milano, con l'intento di approfondirne sia gli aspetti amministrativi e gestionali sia, e soprattutto, progettuali. La rinuncia ad affrontare il tema della trasformazione urbana milanese nel suo assetto complessivo trova la sua principale motivazione nella programmatica assenza di un disegno unitario, dovuto all'impiego appunto del piano integrato di intervento come strumento operativo predominante. Ammessa la frantumazione urbana e il carattere "episodico" dei progetti, si ricostruisce la storia delle loro vicende architettoniche e urbanistiche e si indagano i meccanismi politico-economici che li hanno generati e definiti. Rifiutando di assumere posizioni ideologiche aprioristiche e adottando un punto di vista disincantato, tentiamo di leggere in maniera critica i fenomeni architettonici e urbani attraverso l'analisi degli accordi di programma, documenti fondamentali per comprendere le condizioni di partenza di progettazione dell'area, i disegni di progetto e gli articoli apparsi sui quotidiani e la stampa di settore. I casi scelti sono tra i più conosciuti ma anche problematici per dimensione e soggetti coinvolti: dall'ormai ultimato progetto per l'area del Portello a quello per City Life, dall'ambizioso piano per Santa Giulia alla cavillosa vicenda dell'Expo 2015 e altri ancora. Nonostante le comprensibili diver-

sità tra i singoli casi-studio, dovute alla tipologia di committenti, alla procedura di scelta del progetto (non tutti gli interventi sono frutto di concorsi), alle dimensioni, alle funzioni previste e alla collocazione urbana delle aree, è possibile formulare delle considerazioni di carattere generale. Constatiamo che nella maggior parte dei casi analizzati, il progetto è frutto dalla formulazione di un accordo di programma tra ente pubblico e privato e nasce come piano integrato di intervento, quindi in deroga al piano regolatore; che conseguentemente i punti nodali del progetto sono l'organizzazione dell'area verde e dello schema funzionale imposti dall'accordo; che l'architetto, preferibilmente di chiara fama internazionale, non può più controllare l'intero progetto e il suo intervento ma si concentra prevalentemente sulla disposizione volumetrica e sul disegno delle facciate; che la figura tradizionale del committente ha ceduto il passo ai rappresentanti delle Real Estate. Riteniamo infine che la nuova strategia del piano integrato di intervento non scomporrà il disegno urbano complessivo di Milano, ma lo frammenterà in entità autonome. Ulteriori e altrettanto significative considerazioni andrebbero elencate, ma lasciamo alle relazioni di seguito presentate il compito di trasmettere le nostre deduzioni.

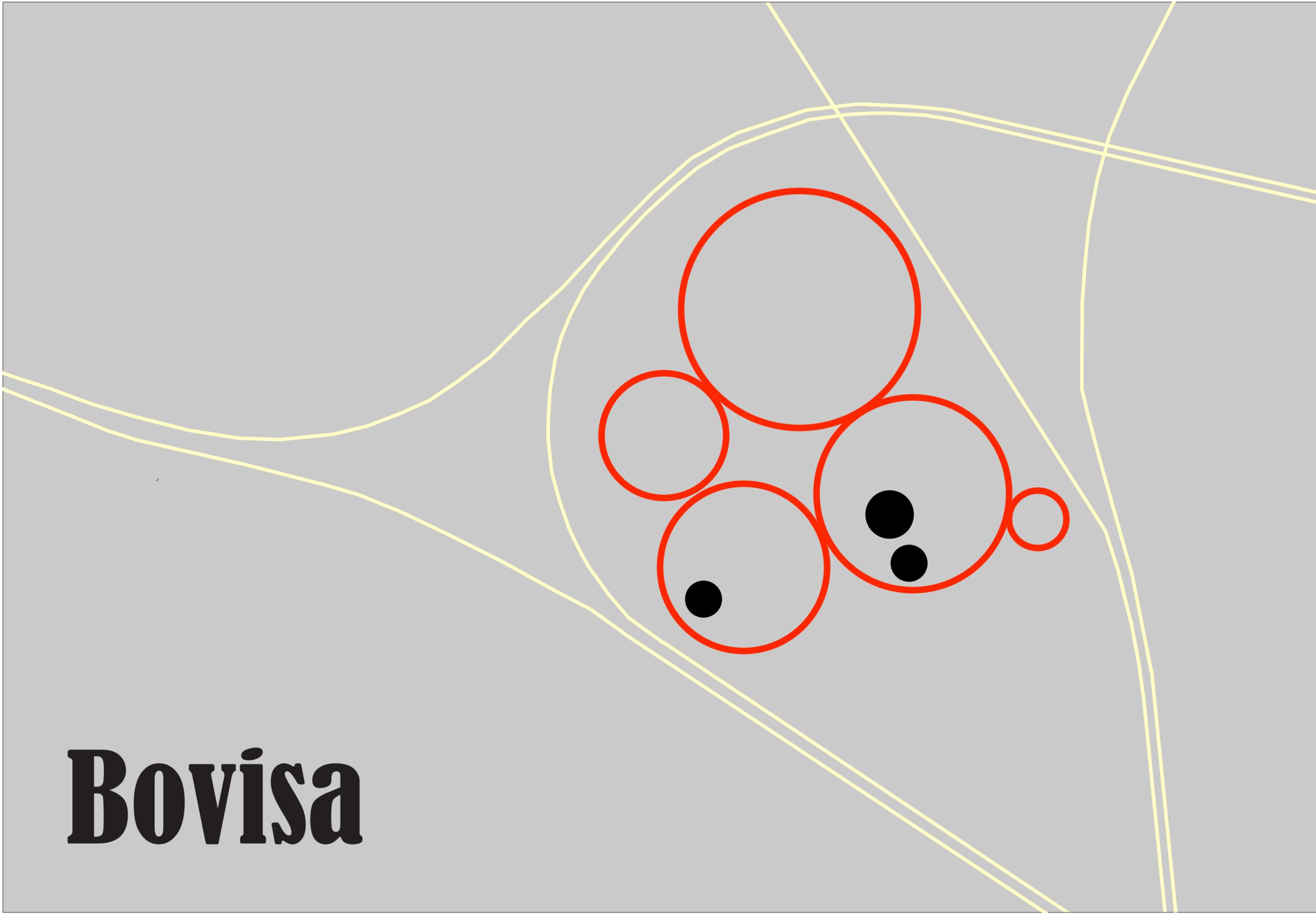
Sul progetto per la riqualificazione dell'area del Portello si sono impegnate Arianna Amato, Claudia Dubini e Roberta Giani mentre al progetto di City Life si sono interessati Manuele Salvetti, Giulia Dragoni, Sonia Marigo e Sara Confalonieri. Per quanto riguarda le trasformazioni che stanno interessando la vasta area di Porta Nuova, Elena Volpi, Eugenio Abriani ed Edoardo Rovida hanno indagato la vicenda del quartiere Isola e il realtivo progetto del bosco verticale; Daniele Mariani e Nicolò Zanolò si sono dedicati allo studio dell'area delle ex Varesine mentre Stefano Marcinkiewicz, Simone Peni e Valentina Dominguez hanno ricostruito la lunga storia dell'area Garibaldi. Crepaldi Valentina e Carola Davì si sono concentrate sul progetto per la Nuova sede della Regione; Alessandro Rimedio, Marialuisa Santoro, Alberto Peruzzotti e Manon Inglesakis sulla questione della città nella città di Santa Giulia e Jhada Fontana, Stefania Postiglione, Alice Fasani e Raffaella Salcuni sull'approfondimento del nuovo masterplan per la Bovisa. Infine Davide Tricoli, Ivan Cosentino e Andrea Fusetti hanno coraggiosamente affrontato l'ancora intricata questione del Masterplan Milano Expo 2015.

La seguente pubblicazione, qui disponibile in formato pdf, è il frutto del lavoro collettivo svolto nell'ambito del corso di "Storia della città", tenuto nell'anno accademico 2008/09 da Silvia Micheli presso la facoltà di Architettura civile del Politecnico di Milano. Si ringrazia Gabriella Lo Ricco, Mario Viganò e Marco Brega per la preziosa collaborazione.

SM

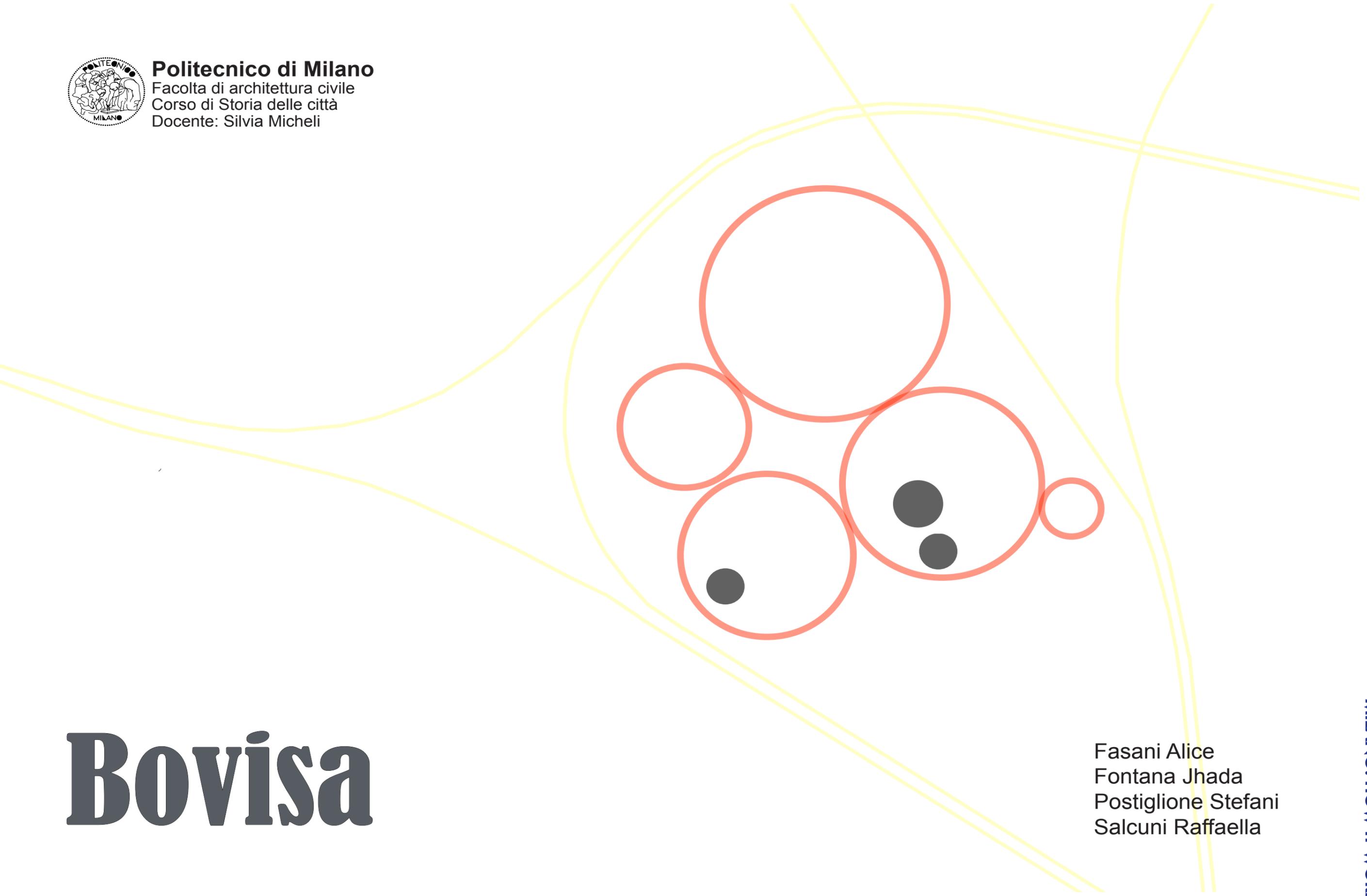


Bovisa



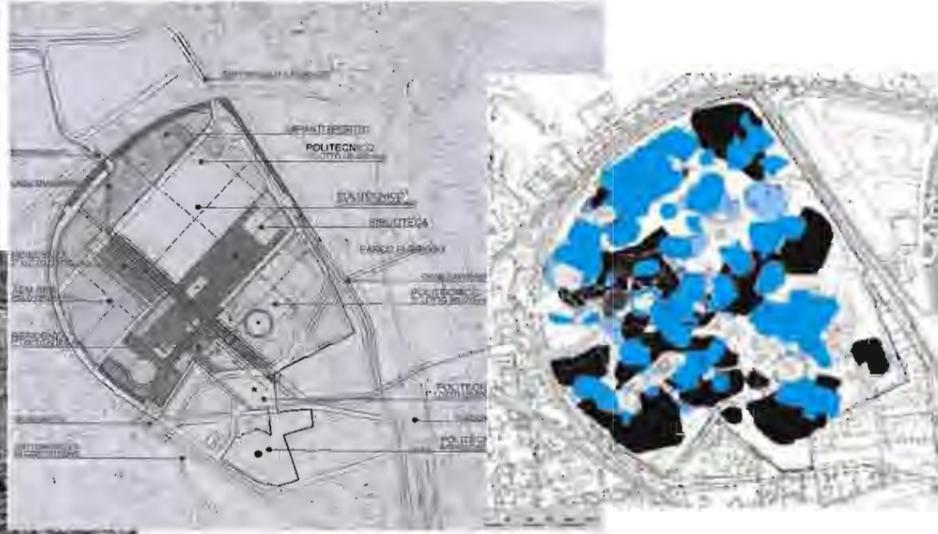


Politecnico di Milano
Facoltà di architettura civile
Corso di Storia delle città
Docente: Silvia Micheli



Bovisa

Fasani Alice
Fontana Jhada
Postiglione Stefani
Salcuni Raffaella



1880 STORIA DELLA BOVISA DALLA FINE DELL'OTTOCENTO ALLA FINE DEL NOVECENTO

1989 IL POLITECNICO INIZIA L'INSEDIAMENTO A BOVISA

1995 AVVIO DEL PROCEDIMENTO DELL'ACCORDO DI PROGRAMMA

2002 AREA DEI GASOMETRI DIVENTA SITO DI INTERESSE NAZIONALE, A CAUSA DELLA CONCENTRAZIONE DI TERRENI INQUINATI

2004 PROSIDE: ANALISI PRELIMINARE SULLA CONTAMINAZIONE E QUATTRO IPOTESI PER BOVISA GASOMETRI

2007 PROGETTO PER BOVISA AFFIDATO A REM KOOLHAAS

1987 PROPOSTO INSEDIAMENTO DEL POLITECNICO ALLA BOVISA

XVII TRIENNALE DI MILANO: MOSTRA "LE CITTA' IMMAGINATE": PROGETTO DEL NUOVO INSEDIAMENTO DEL POLITECNICO ALLA BOVISA REDATTO DA CANELLA

1990 PROGETTO DEL NUOVO INSEDIAMENTO DEL POLITECNICO ALLA BOVISA REDATTO DAI DOCENTI DEL POLITECNICO



1997 FIRMA DELL'ACCORDO DI PROGRAMMA

CONCORSO INTERNAZIONALE PER LA PROGETTAZIONE DEL NUOVO POLO UNIVERSITARIO DEL POLITECNICO DI MILANO ALLA BOVISA



20XX EUROMILANO



2006 STUDIO DI FATTIBILITA' DI UN PARCO TECNOLOGICO A BOVISA FATTO DA UN DIPARTIMENTO DEL POLITECNICO



20XX NUOVO ACCORDO DI PROGRAMMA



1880

Sul finire dell' 800, l'apertura dei grandi valichi alpini- primo fra tutti il Gottardo (1882)-, costituì una delle ragioni fondamentali per il decollo dell' industria di base lombarda attorno a Milano. Le nuove opportunità che il trasporto ferroviario offerse agli approvvigionamenti di materie prime dal Centro Europa ne mutarono la logica insediativa, migliorando la competitività sui mercati.

Lungo le direttrici Nord- Ovest di Milano si andò creando un ricco e diversificato tessuto produttivo costituito non solo da attività ausiliarie, ma anche da attività con mercati autonomi.

L' area Bovisa- Dergano, fu peculiare soprattutto per la presenza di attività di Chimica pesante. Esse furono le prime ad insediarsi, costituendo il grosso della produzione chimica di base del milanese e del Paese. Con l' insediamento degli stabilimenti di Candiani nel 1882, si incominciò a produrre acidi forti, soprattutto acido solforico.



1.- Stazione



5.- Impianti dei gasometri



3.- Gasometro



4.- Fotopiano dell' area

1920

Successivamente, nel 1886, Vogel installava nella stessa zona impianti per la produzione di perfosfati utilizzando come materia di base l' acido solforico ivi prodotto.

Nel 1892 si insediarono anche gli stabilimenti della Montedison e della Carlo Erba. La Montedison realizzava vari prodotti della chimica, la Carlo Erba prodotti chimici per la farmaceutica. Altri insediamenti industriali di rilievo furono: la Ceretti e Tanfani, insediatisi nel 1894, produceva impianti di sollevamento e trasporto; la Pacchetti, per la concia delle pelli, e la Smeriglio (1905), per la produzione di mole naturali; la Paccagnini, che produceva minuterie metalliche e la Broggi (1907), produceva laminati e trafilati; la Pagnoni, insediatasi nel 1919, produceva presse; la Salvi produceva nel 1921 parti ausiliarie per il trasporto dell' energia elettrica.



5.- Prime industrie

L'evoluzione del quadrante nord- ovest di Milano: Bovisa- Dergano dal 1888 al 1986

La cartografia in serie storica ci mostra un tessuto che via via si infittisce a partire dal nucleo degli impianti più antichi fino ad inglobare i centri rurali di Bovisa, di Villapizzone e di Dergano e Derganino, che vengono collegati da una rete viaria minuta, che in parte riprende i vecchi tracciati, nella quale è riconoscibile l'armatura principale costituita ancora oggi dalla storica via Boviasasca, vera spina centrale in direzione nord- sud, e dalle radiali della Varesina e dalla Comasina ai margini esterni ad est e ad ovest del settore. L'addensamento del tessuto continua fino agli anni Settanta, quando la struttura insediativa ci appare ormai priva di pause, in difficoltà ad accogliere quelle attrezzature collettive e aree di verde coerenti con la sua natura di zona mista manifatturiera residenziale. Il settore urbano nord ovest è terreno di trasformazioni continue dal secolo scorso.



1888



1917



1924



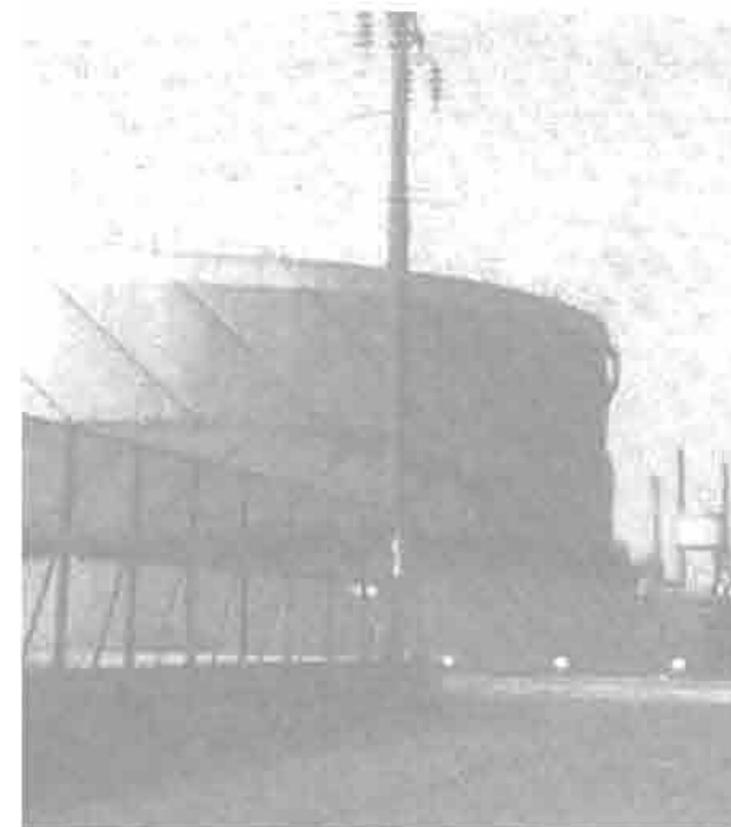
1956



1962



1986



3.- Gasometro

1920



8.- Ferrovia per l'approvvigionamento del carbon fossile a Bovisa.

1980

Con il decollo industriale milanese, la necessità di predisporre le condizioni per la localizzazione degli impianti produttivi e per l'accoglienza della nuova classe operaia induceva a disegnare nelle zone più prossime alla città murata l'anello berutiano con la sua ordinata tessitura di isolati regolari e, nelle zone più esterne, a tracciare disordinatamente le urbanizzazioni di base per i nuovi edifici. Così Bovisa è cresciuta per decenni come un mondo a sé nella periferia storica milanese, con le sue industrie e il suo tessuto di piccole imprese che coprivano in pratica tutta la gamma delle produzioni urbane nei cortili degli edifici residenziali, costruiti in buona parte dalle cooperative a partire dal primo Novecento. Il Piano Regolatore di inizio secolo si era limitato a definire alcuni tracciati, nella logica del sostegno dell'urbanizzazione di quella che si stava delineando come una zona manifatturiera ed operaia. Il Piano del dopoguerra ha in seguito assecondato questa vocazione funzionale, con un azionamento equamente ripartito tra aree industriali, miste e residenziali, una scelta sostanzialmente confermata anche dalla Variante Generale del 1976.



9.- Via Boviasca

1980

Con gli anni Ottanta l'evoluzione del sistema produttivo introduce elementi di modificazione dell'assetto spaziale e socio economico. La chiusura graduale delle grandi fabbriche determina la comparsa di scheletri di edifici industriali in rovina, di zone ancora più inaccessibili dove si sono interrotti i flussi di lavoratori che animavano la vita del quartiere.

I sedimenti di questo importante passato industriale costituiscono oggi i principali landmarks di Bovisa: residui di fabbriche, i gasometri, i binari delle ferrovie che disegnano un tracciato che è un equivocabile elemento della morfologia urbana di quest'

area: un paesaggio urbano in cui domina la presenza di grandi "recinti", spesso tra loro non comunicanti anche a causa delle barriere rappresentate dalle linee ferroviarie: impianti industriali di grande dimensione, depositi di combustibili, vasti quartieri di edilizia residenziale pubblica. La connessione di questi recinti è rappresentata da un tessuto misto di residenza e piccole attività artigianali e commerciali, caratterizzato da una forte densità e compattezza nella parte più urbana di questo settore.



CERETTI & TANFANI S.p.A.
Milano - Via Durando, 18 - Telefono 373.277

Installations de manutention. Téléferiques pour personnes et matériaux.
Förderanlagen - Drahtseilbahnen für Personen und Güter.
Representants et correspondants dans tous les pays du monde.
Vertretungen und Korrespondenten in allen Ländern der Welt.

GROSSE PERSONENSCHWEBEBAHN
(Medonza di Campiglio)
(in zwei Strassen)

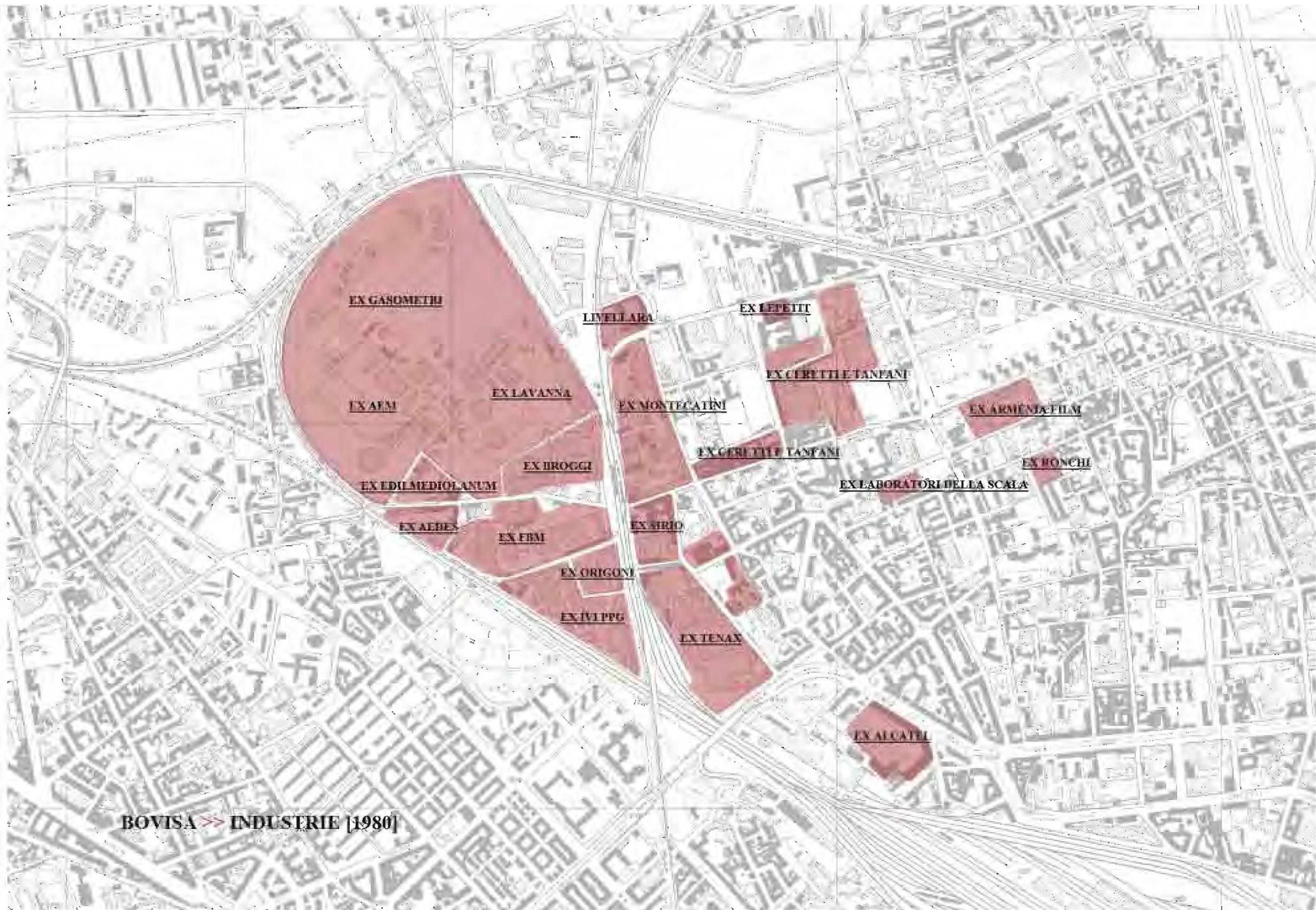
Totallänge 5635 m - Geschwindigkeit 8 und 9 m/s.
Höhenunterschied 794 m - 34 und 46 Personenwagen

1990

Il termine di questo ciclo non è indolore, non solo perchè le ferite di un industrializzazione pesante e ancora indifferente ai rischi ambientali hanno inciso in profondità questo territorio. Si formano aree di vero e proprio degrado, depositi a cielo aperto di materiali tossici, che condizionano nei tempi, nei costi, nella forma i progetti di riutilizzo. Qui, i programmi di riutilizzo delle grandi aree dismesse hanno tempi molto lunghi, a causa delle difficoltà di concertazione tra amministrazione pubblica, proprietari delle aree, promotori immobiliari, vincolati dalle rigidità degli strumenti urbanistici poco adeguati allo scopo. Nell'ultimo decennio tali programmi trovano senza dubbio nel Politecnico di Milano un attore che gioca un ruolo determinante nel mettere in moto il processo di sostanziale trasformazione. Vi sono grandi progetti, per riorganizzare il sistema infrastrutturale e insediare il secondo polo del Politecnico nella "goccia" dei gasometri; ma anche piccoli progetti come le sostituzioni dei capannoni industriali o dei depositi; e infine le piccole trasformazioni nel tessuto socioeconomico e insediativo debole, che danno a Bovisa la possibilità di resistere al declino e una risposta tempestiva alla mutevole domanda di beni e servizi

CUCINE A GAS "FLOREAL"
ECONOMIA 60%

DITTA BOGGIALI ATTILIO
"S. MARIA, PULCOSSINA - 17 -"
MILANO



BOVISA >> INDUSTRIE [1980]

La nascita e lo sviluppo del Politecnico sono caratterizzati da un modello monocentrico, che corrisponde alla logica localizzativa delle più importanti funzioni in un ristretto ambito urbano. Questo modello costituisce fattore di crescita nel periodo dell'espansione urbana, ma poi di crisi per l'insorgenza di una diversa domanda di funzionalità del sistema territoriale, ormai congestionato dalla logica dell'accentramento. Va via via chiarendosi l'esigenza di una differente organizzazione e dislocazione delle attività dell'Ateneo secondo un modello policentrico, basato sull'articolazione e sul decentramento.

ANNI '80

All'interno dell'Ateneo si imposta l'urgenza di una strategia di piano e di sviluppo in grado di fronteggiare l'insostenibile congestione del campus di piazza Leonardo.

1980

1988

Il Comune di Milano affida a tre dipartimenti del Politecnico la Consulenza per la redazione di una Variante d'area al Prg nell'Area dei Gasometri a Bovisa, dove è previsto l'insediamento del Politecnico.

1989

La Facoltà di Architettura inizia l'insediamento a Bovisa, in un capannone ceduto in comodato d'uso dall'FBM in via La Masa e riadattato.

1990

Viene adottata la Variante d'area redatta nel 1988 dall'Amministrazione Comunale e dal Politecnico. Redatto progetto per il nuovo insediamento del Politecnico alla Bovisa affidato a un gruppo di progettisti, docenti e ricercatori del Politecnico di Milano (Marcello Grisotti, Cesare Macchi Cassia, Antonio Monestiroli).

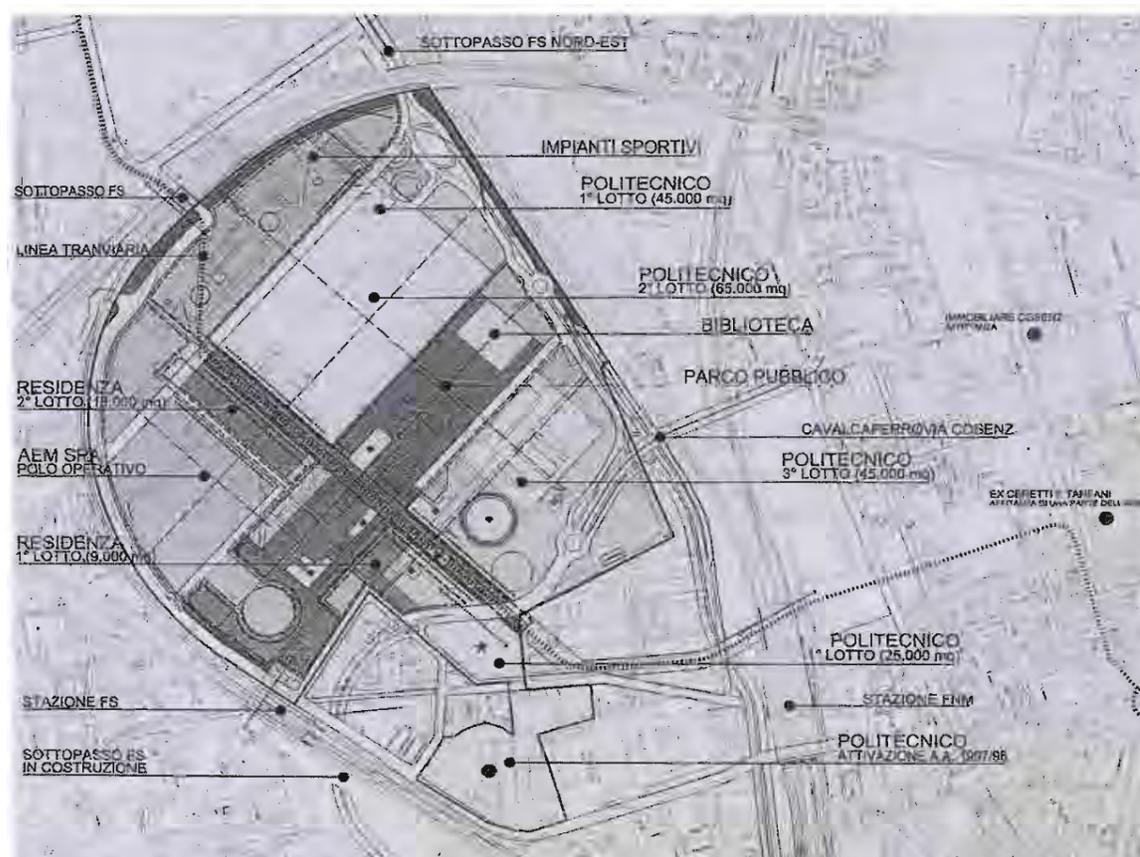
1988

1994

Senato Accademico e Consiglio di Amministrazione decidono l'avvio del "Politecnico rete" e il secondo Polo di Milano Bovisa. E' avviato il progetto Rete Politecne, per potenziare il rapporto tra il Politecnico e le industrie lombarde. **Novembre:** si avviano i corsi della Facoltà di Architettura a Bovisa in via Durando, nel riadattato stabilimento ex Ceretti e Tanfani.



1994



1995 Accordo di Programma, planimetria generale di progetto.

1960

ANNI '60

Il Piano Intercomunale Milanese evidenzia l'esigenza per il Politecnico di un nuovo insediamento nella "città della scienza" nel Comune di Gorgonzola.

1987

1987

Gennaio: l'appena eletto sindaco Paolo Pillitteri, esponendo il suo Programma, propone l'insediamento del Politecnico a Bovisa.

Settembre: il Consiglio di Amministrazione del Politecnico giudica l'area di Bovisa quella di maggior interesse per la costruzione del nuovo Ateneo, in quanto offre una superficie disponibile in località urbana di area adeguata ed in gran parte di proprietà comunale.

XVII Triennale di Milano

Mostra "Le città immaginate": Presentato progetto di nuovo insediamento del Politecnico alla Bovisa, redatto da Guido Canella con Antonio Acuto.



1991

1991

Ottobre: approvazione ministeriale del Piano di Sviluppo dell'Università 91-93, con la previsione del nuovo Polo del Politecnico di Milano a Bovisa.

1992

Il Politecnico acquista il complesso dell'FBM e prende in affitto il consistente complesso industriale dismesso della Ceretti e Tanfani in via Durando. Viene approvata dalla Regione Lombardia la Variante d'area adottata nel 1990. Tale approvazione in realtà non ha risolto compiutamente né i problemi attuativi, date la complessità e la tempistica procedurale necessarie per la stesura di un successivo Piano Particolareggiato, né i problemi strutturali di interventi che implicavano un completo ridisegno infrastrutturale dell'ambito del nord-ovest, mentre il sistema della viabilità rimaneva quello previsto dal Piano vigente, non realizzato né tantomeno verificato nelle sue criticità. La collocazione del nuovo insediamento alla Bovisa ha rappresentato un episodio fra i più significativi per fuoriuscire da una situazione di immobilismo e di paralisi, anche conseguenza del regime vincolistico risalente al seppur recente Piano Regolatore del 1980; tale piano aveva determinato infatti una sorta di ingessatura, con la conferma di tutto il tessuto produttivo localizzato lungo il tracciato degli assi ferroviari dello Stato e delle Nord ed in corrispondenza di servizi importanti quali lo scalo Farini e la Dogana.

1995

1995

Uffici, laboratori e archivi del Politecnico si insediano nello stabile già Lepetit in via Cosenz. L'Amministrazione Comunale di Milano, poco prima dell'attivazione della procedura dell'Accordo di Programma, recupera in parte l'impianto del Progetto Bovisa, esito di una seconda convenzione con il Politecnico finalizzata agli studi per il Piano Particolareggiato, all'interno degli indirizzi progettuali per i Programmi di Riquilificazione Urbana. L'ipotesi quantitativa individua un complesso universitario compatto e di grandi dimensioni:
 -utenza di 15.000 studenti
 -standard di 20mq/studente
 -superficie territoriale di circa 440.000 mq
 -integrazione di altre funzioni: la residenza e il polo operativo AEM Spa. L'esperienza dei Piani di Riquilificazione Urbana diventa occasione per ridelineare un disegno organico di inquadramento urbanistico a premessa ed integrazione della promozione di un Accordo di Programma (introdotto dall'art. 27 della Legge 142/90) quale strumento appositamente dedicato ad affrontare e risolvere processi di pianificazione/attuazione ad elevato livello di complessità, per il numero degli operatori coinvolti e per la rilevanza dell'opera, in un quadro di accelerazione delle procedure e in un'ottica di superamento del tradizionale approccio scalare - dalla pianificazione generale, alla pianificazione attuativa, alle autorizzazioni.
24 maggio: richiesta ufficiale di avvio del procedimento dell'Accordo di Programma formulata dal Politecnico. Ufficialmente è la Giunta Comunale che promuove l'Accordo di Programma per l'insediamento del nuovo polo del Politecnico.

1996

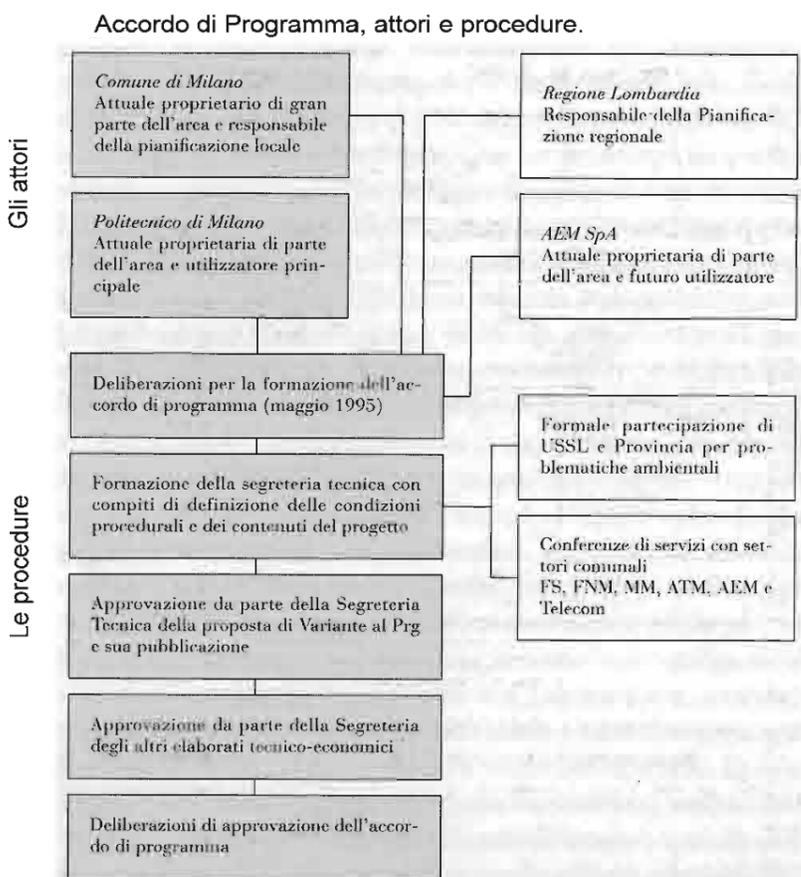
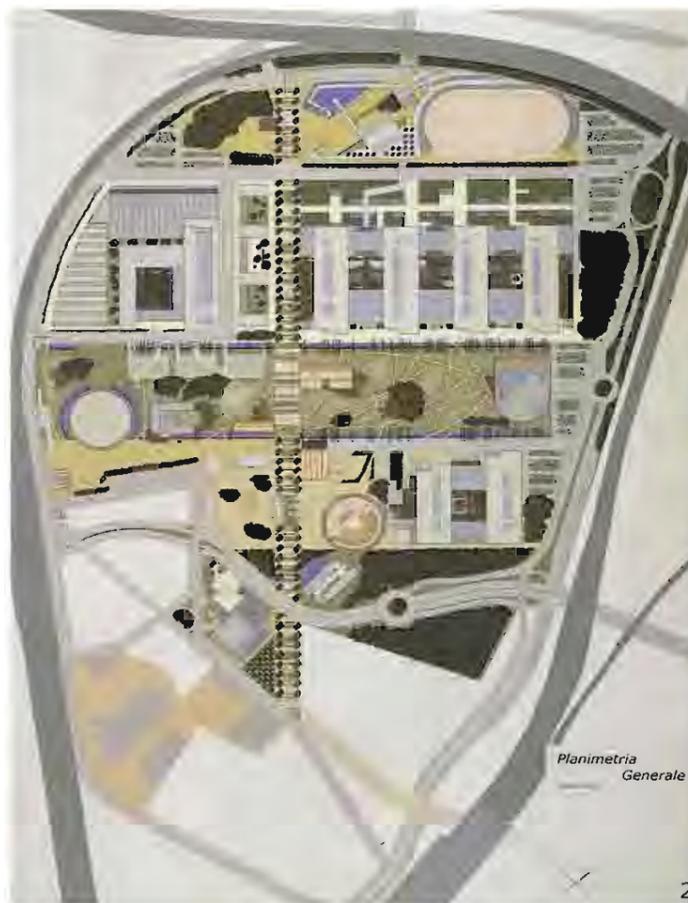
1996

Marzo: la regione Lombardia delibera la propria partecipazione all'Accordo di Programma, dopo aver valutato l'opportunità e l'esigenza indotta dalla necessità di apportare varianti normative al Prg vigente e di prevedere realizzazioni infrastrutturali collegate con le stazioni del Sistema Ferroviario Regionale. Lo strumento dell'Accordo di Programma ha consentito di interrompere un processo lungo e tortuoso, ancora lontano da una completa definizione in termini di pianificazione attuativa, mettendo attorno a un tavolo tutti gli operatori della riqualificazione, Regione, Comune, Politecnico ed AEM Spa, per farli interagire sia dal punto di vista disciplinare che tecnico-procedurale e finanziario.

1998

1998

Settembre: la Giuria del Concorso internazionale conclude i suoi lavori, proclamando due vincitori ex aequo:
1° classificato ex aequo: Ishimoto Architectural & engineering firm Chijodaku, Tokio
1° classificato ex aequo: Serete Italia spa (capogruppo), Milano Serete Constructions, Parigi Architecture Studio, Parigi Studio Associato Brusa Pasquè, Varese Antea, Orlèans



1997

1997

22 febbraio: firma dell'Accordo di Programma tra Comune di Milano, Politecnico e Regione Lombardia con l'adesione dell'AEM Spa per l'insediamento del nuovo polo del Politecnico nell'area dei Gasometri a Bovisa. La firma dell'Accordo di Programma, con l'approvazione comunale e regionale degli atti, equivale ad approvazione di Variante al Piano Regolatore e di Piano Esecutivo. L'Accordo di Programma, gestito e coordinato nei suoi aspetti sostanziali dal Politecnico di Milano, si è rivelato lo strumento capace di tradurre istanze condivise di riqualificazione urbanistica di una vasta area dimessa in azioni e procedure di intervento.
Giugno: pubblicazione del Bando di Concorso internazionale per la progettazione del nuovo Polo universitario del Politecnico di Milano sull'area dei gasometri. Il compito di predisporre "il bando di un concorso per la progettazione preliminare degli edifici previsti nel Piano Esecutivo e per la progettazione definitiva di parte degli edifici universitari relativi alla prima fase di intervento indicata nel programma dei lavori" è affidato al Politecnico ed è contenuto all'interno dell'Accordo di Programma.
Novembre: alla da poco istituita Facoltà di Ingegneria di Como si vanno ad aggiungere tre nuove facoltà: due di ingegneria (Bovisa e Lecco) e una di architettura (Bovisa). Si avviano i corsi della Facoltà di Ingegneria di Bovisa in via La Masa – via Lambruschini, nel riadattato Stabilimento ex Fbm.

2° classificato:

Fiat Engineering spa (capogruppo), Torino
 Sistema Duemila srl, Milano
 Tecnogen srl, Milano
 Archh. R. Gabetti e A. Oreglia d'Isola, Torino
3° classificato:
 Aldorossi srl (capogruppo), Milano
 Amman Progetti srl, Milano
 Ing. Achille Balossi Restelli, Milano
 CeAS srl, Milano
 Arch. Federico Fontana, Torino
 Golden Associates Geoanalysis srl, Torino
 Ing. Edoardo Guenzani, Varese

4° classificato:

Austin Italia spa (capogruppo), Milano
 Progetto, Malara Associati srl, Milano
 Pica Ciamarra Associati International srl, Napoli
 Ing. Urbano Pierini, Milano
5° classificato:
 Intertecno spa (capogruppo), Milano
 Progetto, Arch. Panos Kuolermos, Lugano
 Ing. Leonardo Fiori, Milano
 Ing. Clemente Schiatti, Milano
 S.T.P. sas, Milano
 E.R.M. Italia srl, Milano
 Achiva Benzinberg Stein & Associates, South Pasadena

6° classificato:

Tekne Italia spa (capogruppo), Milano
 Progetto, Mario Bellini Associati srl, Milano
 Arch. Ermanno Ranzani, Milano
 Arch. Fiorella Spinelli, Milano
 ASC Impianti sas, Milano
 Ing. Carlo Clerici, Milano
 SET SoPra srl, Milano
 AG&P srl, Milano
 TELENA spa, Milano

7° classificato:

Technit (capogruppo), Progetto
 Compagnia Tecnica Interernazion spa, Milano
 WS Atkins International Limited, Epsom

8° classificato:

Politecnica Società Italiana d'Ingegneria S.C.A.R.L., Modena
 Geoinvest srl, Piacenza
 C.S.P.E., Firenze

9° classificato:

Arch. Del Nord, Firenze
 Arch. Felli, Firenze
 Arch. Andreucci, Firenze
 DH&A, Douat Hartland & Associates, Parigi
 Progettisti Associati spa, Milano
 Fellin srl, Padova
 M.P. Morini Progetti Studio Associato, Milano
 Montana srl, Milano
 Sarl Picard-Renault

XVII TRIENNALE DI MILANO 1987

Progetto per l'area di Bovisa a Milano
presentato alla mostra "Le città immaginate"
della XVII Triennale di Milano, 1987
Guido Canella

REGIME DI MOBILITA'

Proponiamo una nuova stazione unificata (per Ferrovie dello Stato, Ferrovie Nord e circoscrizione filoviaria) che faciliti in Bovisa l'intreccio di relazioni privilegiate da città studi, dal centro direzionale, dalla nuova Fiera, dal settore nord.

REGIME FUNZIONALE

Proponiamo di riqualificare le tradizionali vocazioni produttive attraverso l'insediamento di attività sperimentali, di ricerca universitaria applicata e terziarie in derivazione differenziale da quelle del centro direzionale.

NUOVA RESIDENZA

Offrirebbe un possibile reinsediamento a quella che in Bovisa non è più direttamente interessata a un rapporto diretto con la produzione, ma corrisponderebbe anche alla necessità di temporanea permanenza di popolazione univertaria.

PROGETTO DI PAESAGGIO

Proteso ad anticipare una trasformazione necessaria, ma coerente alla conservazione dei caratteri del luogo.

A nord, tra le vie Bovisasca, Andreoli, Durando e Cosenz viene ripristinato, attraverso opportune demolizioni, un grande prato quadrangolare; bassi muri continui lo suddividono in piazzali disponibili alle diverse occorrenze.

Ad est il corpo basso e allungato degli uffici della Ceretti e Tanfani costruito nel 1906 è ridestinato ad ospitare la municipalità della Bovisa.

Sul lato opposto, connesso al Dipartimento tecnologico attraverso un percorso a ponte sopra la ferrovia, prospetta il nuovo complesso per le attività produttive sperimentali, articolato in una serie di moduli quadrati sostenuti da corpi convergenti e decrescenti verso il centro delle corti.

Al grande prato confluiscono percorsi diversamente caratterizzati: il percorso campestre (e da Quarto Oggiaro), la strada degli autotrasportatori (e da Affori), quella in quota dell'università (e da Villapizzone), quella nel verde dei servizi collettivi (e dal cimitero monumentale).

NUOVA ADDIZIONE

La nuova addizione avviene intorno a due permanenze della Bovisa protoindustriale: la ferrovia e i gasometri.

Destinata ad incrementare la propria funzionalità, la ferrovia, qui confermata al piano di campagna (e non affondata in trincea come si vorrebbe), mantiene in superficie la barriera che divide il territorio di Bovisa, tanto da promuovere una rete di percorsi veicolari in quota resa praticabile dalle coperture inclinate e collimanti degli edifici destinati alle attività terziarie e alla residenza.

Esaurita la loro funzionalità, i gasometri perdono anche il ruolo simbolico assunto nella periferia industriale; cercare di riproporlo, conservandone la vuota integrità, magari in ossequio all'archeologia industriale, implicherebbe un'indefinito o una sofisticazione comunque snaturanti dei gasometri e del loro intorno. Mentre ne rimarrebbe più incisiva la memoria nell'aderenza alla loro conformazione, aderenza ottenuta per aggregazioni e giustapposizioni così da renderli parte abitabile dell'incastellamento che ospita aule, laboratori, studi, spazi collettivi e di relazione, residenze del Dipartimento tecnologico.



PROGETTO DI UN NUOVO INSEDIAMENTO DEL POLITECNICO ALLA BOVISA, 1990

Coordinamento:

Marcello Grisotti (Dip. Ingegneria dei sistemi edilizi e territoriali)

Cesare Macchi Cassia (Dip. Scienze del territorio)

Antonio Monestiroli (Dip. di progettazione dell'architettura)

COMUNE E POLITECNICO

Il progetto nasce da una convenzione stipulata fra il Comune e il Politecnico di Milano per lo studio di una variante al Piano Regolatore, traducibile in un programma insediativo con ipotesi morfologiche e tipologiche, finalizzate a decongestionare il Politecnico della Città degli Studi e a istituire un nuovo modello di sviluppo universitario. Si tratta di un progetto di tipo sperimentale, che è stato comunque in grado di raggiungere un esito compiuto e coerente con le richieste formulate nella convenzione di incarico e che ha portato i suoi autori a simulare il processo di costruzione di un intero brano di città.

L'AREA

La parte di città in questione non coincide con l'area Politecnico ma si definisce sul rapporto fra l'area del Politecnico, i quartieri Bovisa, Villapizzone, Quarto Oggiaro: un'area molto vasta che contiene diverse potenzialità, residenziali e produttive, che ha un suo carattere complesso difficilmente riconoscibile. Si deve costruire un luogo centrale, un luogo di incrocio delle relazioni, che si assuma il compito di identificare l'intera area. Diciamo sempre che il problema delle nostre periferie è un problema di mancanza di identità urbana. Nelle periferie mancano luoghi significativi in cui siano riconoscibili le istituzioni civili. La localizzazione dell'Università deve essere un'occasione per definire uno di questi luoghi strategici, collegato, attraverso un sistema di relazioni efficienti, con tutto il territorio. L'area Bovisa offre questa opportunità: è un'area ben servita da reti di trasporto pubblico e privato che può essere facilmente razionalizzato.

LA FUNZIONE POLITECNICO

È stato ipotizzato non un raddoppio dell'Ateneo ma la localizzazione di una sua parte, un Polo tecnico alla Bovisa. Si può ipotizzare il trasferimento alla Bovisa di quei settori del Politecnico che possono stabilire dei rapporti significativi con la zona, la sua struttura produttiva e morfologica, e con le attività trainanti della regione con cui relazionarsi attraverso la nuova rete dei trasporti. Determinante è parsa la necessità di trasferire alla Bovisa sia la ricerca che la didattica dando rilievo alla didattica proprio in funzione della buona accessibilità della zona.

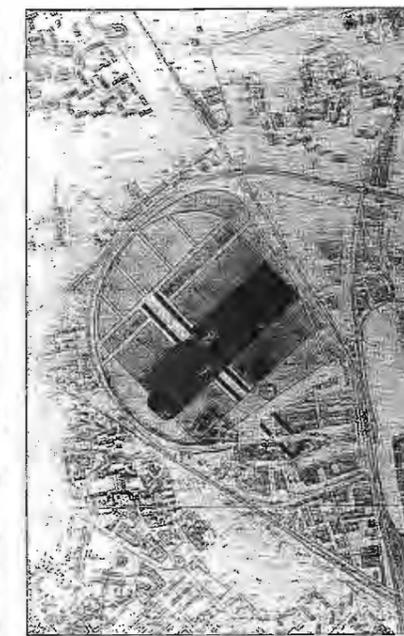
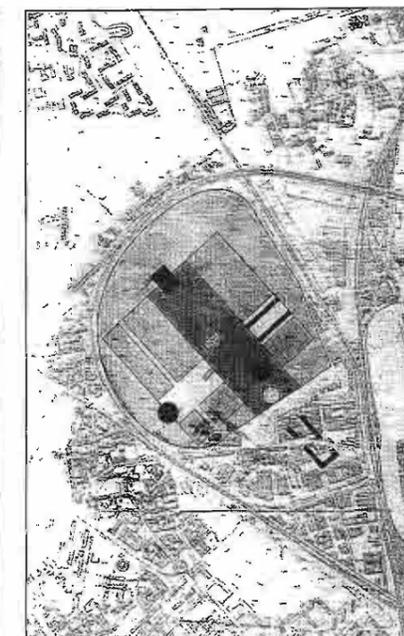
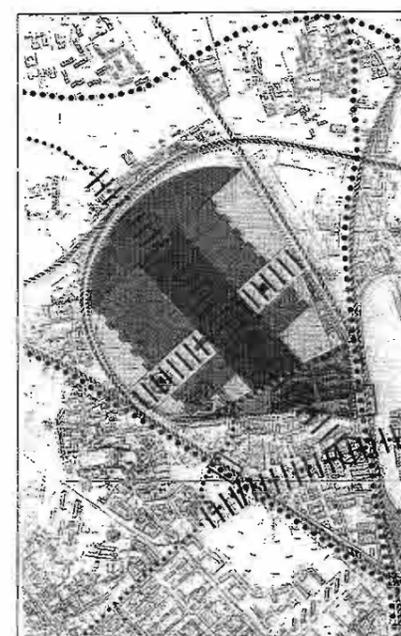
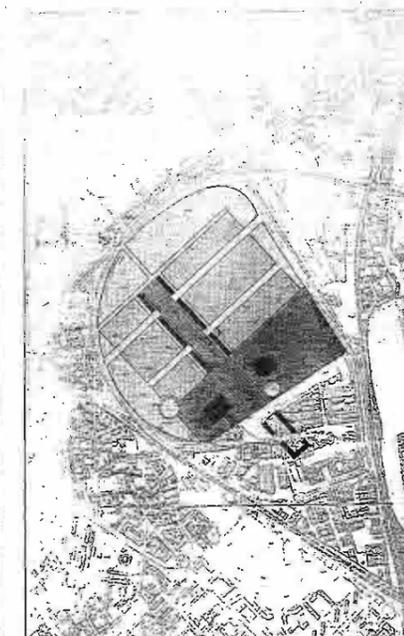
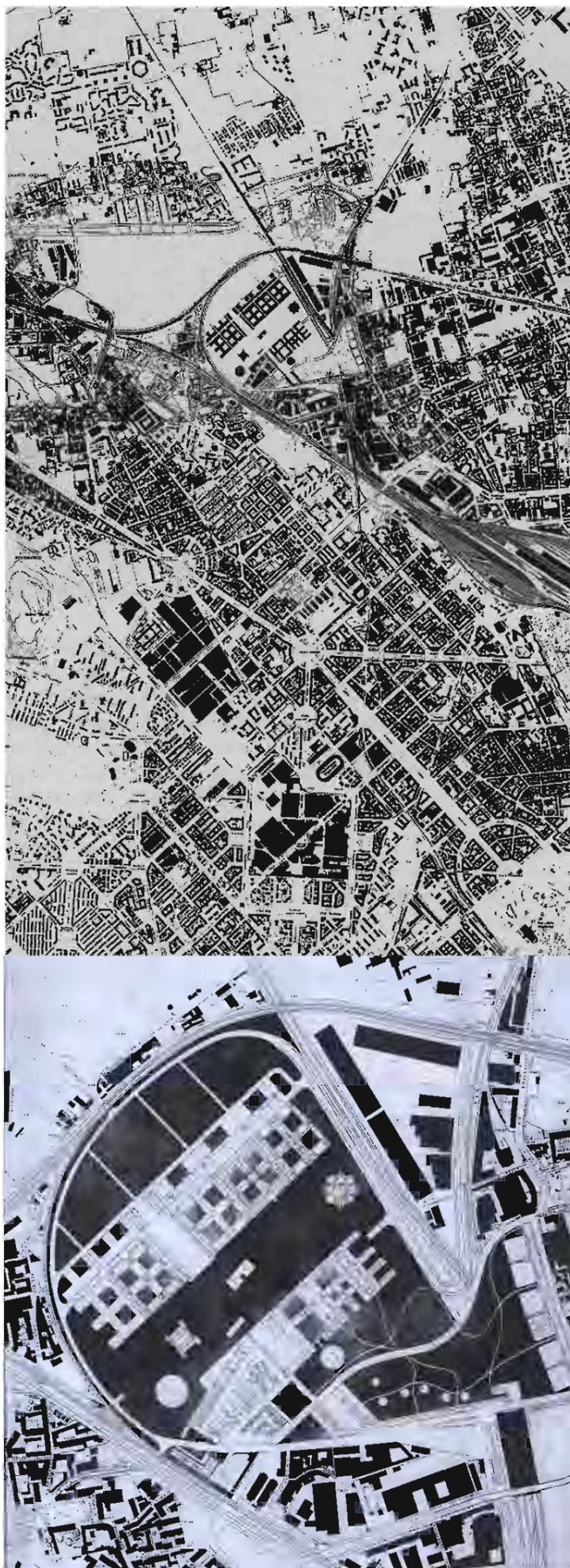
Abbiamo distinto le funzioni universitarie in due categorie:

-quelle funzioni collettive caratterizzanti l'istituzione come Biblioteca, Centro Congressi, piazza dell'Amministrazione e dei servizi cui affidare il ruolo di dare forma stabile e rappresentativa a tutto il sistema

-quelle funzioni più direttamente legate alla ricerca e alla didattica, organizzate in complessi edilizi aventi carattere di elasticità.

LO SCHEMA DI PROGETTO

È basato su due assi ortogonali, ripresi dalle classiche giaciture milanesi, l'uno in direzione approssimativamente est-ovest, l'altro in direzione nord-sud. Un parco lineare si colloca in direzione est-ovest privilegiando la relazione fra Bovisa e Villapizzone, mentre allineate lungo un percorso nord-sud sono costruite una piazza, una via, una piazza definite come tali dall'architettura che le circonda e dalle funzioni che vi gravitano: universitarie, di servizio, residenziali per studenti e per invitati, commerciali urbane. Due edifici isolati alle estremità del parco lineare, la biblioteca a ovest e il centro convegni-aula magna-aula di massa a est, ne ribadiscono la direzione e ribaltano verso l'esterno, Bovisa e Villapizzone, la logica ordinativa interna. Disposti lungo due lati del parco stanno gli isolati universitari, all'interno dei quali è prevista una frammistione delle funzioni fondamentali della didattica e della ricerca, nelle aule, nei dipartimenti e negli uffici.



**PROGETTO DI UN NUOVO INSEDIAMENTO
DEL POLITECNICO ALLA BOVISA, 1990**

Coordinamento:
Marcello Grisotti (Dip. Ingegneria dei sistemi edilizi e territoriali)
Cesare Macchi Cassia (Dip. Scienze del territorio)
Antonio Monestiroli (Dip. di progettazione dell'architettura)

RAPPORTO CON IL LUOGO

L'area che viene ad essere interessata direttamente e indirettamente dal progetto, ben servita da strade e ferrovie a scala locale e regionale, è molto vasta. Essa comprende almeno tre quartieri periferici, che presentano scarsi caratteri di identità e hanno avuto uno sviluppo disordinato attorno ad un'area industriale. La relazione con il sito è quindi rivolta, soprattutto, a razionalizzare le risorse intrinseche per istituire una nuova centralità urbana, a scala monumentale, in grado di assegnare al luogo un'identità, come nucleo di istituzioni civili al servizio della città. Conservati gli scheletri di due gasometri preesistenti, l'intera area viene rifondata su una croce di assi e maglie dimensionali, parzialmente ereditati dal preesistente insediamento industriale delle officine del gas.

CONSIDERAZIONI CRITICHE

Il carattere di questa ipotesi insediativa per l'università risente di una forte volontà di forma che mira ad attivare un processo di risignificazione e di razionalizzazione di un sito industriale dismesso, dotato di ottime possibilità di collegamento sia all'interno che all'esterno dell'area urbana.

Il progetto è di grande interesse per la complessità del tema che ha indotto gli autori a mettere a punto un metodo di analisi e di sintesi, valido tanto per il modello funzionale e organizzativo del Politecnico, quanto per la traduzione in forma architettonica della sua essenza di istituzione al servizio della città.

La proposta nel suo complesso esibisce lo sforzo di una comunità di progettisti che ricerca, nel concetto di norma, la vera qualità mancante per quel pezzo di città. Questo si nota sia nei tracciati regolatori del tessuto sia nella scelta dei tipi edilizi, lasciando alla scala architettonica l'invenzione di percorsi creativi più soggettivi.

La stessa tensione normativa ha portato ad articolare il complesso sistema funzionale in vere e proprie unità ambientali autonome e architettonicamente definite.

GLI ARCHITETTI

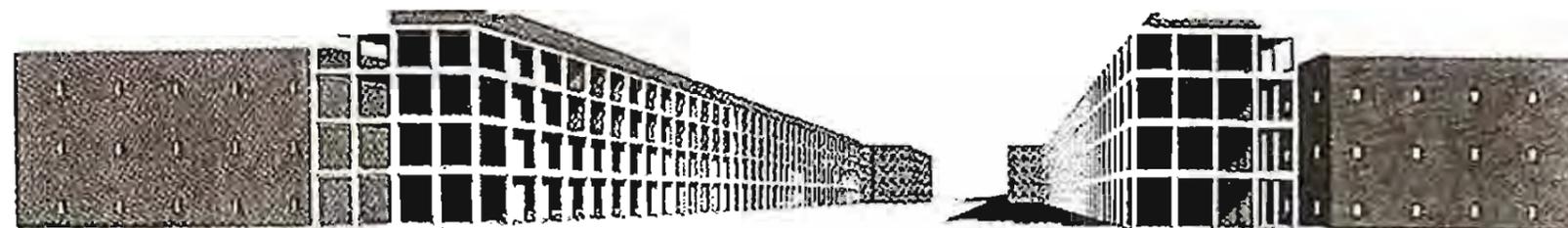
- G. Canella e A. Acuto: centro congressi e crociera settore nord
- E. Mantero: crociera settore nord
- M. Baffa, M. Malon e R. Pugliese: crociera settore nord
- S. Croce, M. Grisotti e G. Turchini: laboratori di ricerca
- A. Monestiroli: piazza dei servizi collettivi e residenza
- G. Grassi: biblioteca e crociera settore nord
- E. Battisti, E. Varon e C. Zucchi: settore sud-ovest
- S. Crotti, M. Mocchi, R. Spagnolo e F. Zanni: settore sud-est
- S. Crotti e E. Battisti: piazza dell'amministrazione
- P. Nicolin: area a sud dei gasometri
- C. Macchi Cassia e S. Boeri: variante dell'area a sud dei gasometri
- V. Viganò: aree verdi



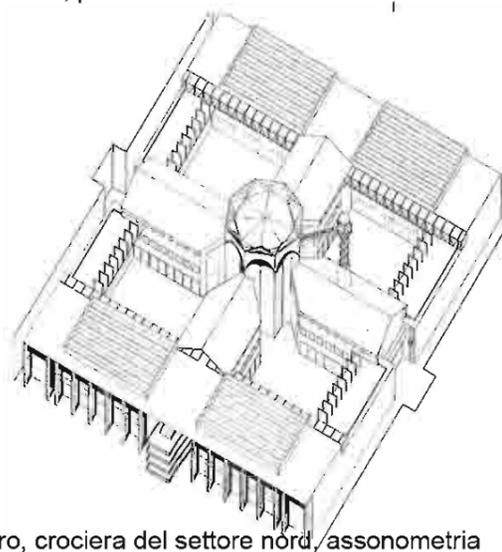
Guido Canella, centro servizi, spaccato assometrico e prospetto



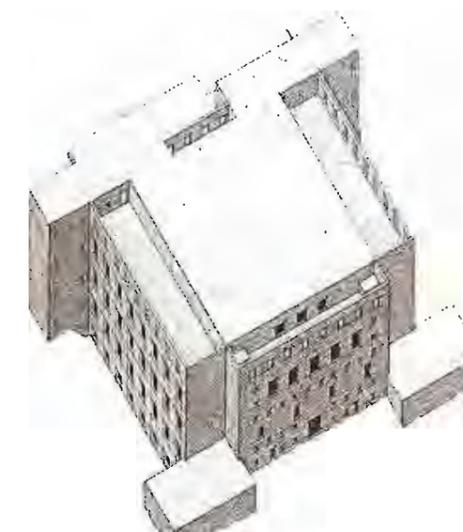
Guido Canella e Antonio Acuto, crociera nel settore nord, spaccato assometrico, prospetto e pianta



Antonio Monestiroli, piazza dei servizi e delle residenze



Enrico Mantero, crociera del settore nord, assometria



Giorgio Grassi, biblioteca, assometria

1. Il Politecnico di Milano, in esecuzione dell'Accordo di programma per l'insediamento del nuovo polo universitario in Milano - zona Bovisa, sottoscritto in data 22.2.1997, in accordo con il Comune di Milano, la Regione Lombardia e l'AEM s.p.a. bandisce un concorso internazionale di progettazione ad inviti (procedura ristretta) ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs. 1567/95 (Direttiva 92/50/CEE), riguardante:

a) la progettazione preliminare dell'intero complesso edilizio che, su un'area di 450.000 mq. circa nel quartiere Bovisa in Milano prevede:

- nuove edificazioni per circa 262.000 mq complessivi di cui:
 - 180.000 mq per il nuovo polo universitario del Politecnico di Milano;
 - 40.000 mq per il nuovo polo operativo di AEM;
 - 15.000 mq per servizi (Biblioteca);
 - 27.000 mq per edilizia residenziale;
- un parco pubblico (80.000 mq);
- impianti sportivi (35.000 mq);
- il recupero di edifici esistenti per servizi (circa 12.000 mq di s.l.p.).

per un importo stimato complessivo delle opere di 650.000.000.000 (seicentocinquanta miliardi).

b) approfondimenti progettuali specifici relativi a:

- il lotto del nuovo polo universitario (70.000 mq s.l.p.), nuovo polo operativo di AEM s.p.a. (40.000 mq s.l.p.);
- parco pubblico (80.000 mq).

2. Soggetti che possono partecipare: liberi professionisti, studi professionali ASSOCIATI, società di ingegneria anche in forma di raggruppamento temporaneo ai sensi dell'art. 26 della direttiva 92/50/CEE (art. 11 del D.Lgs. 17.3.1995, n. 157); in tal caso il capogruppo mandatario designato rappresenterà a tutti gli effetti il raggruppamento in ogni fase concorsuale.

Non è ammessa la partecipazione ad un raggruppamento di soggetti che concorrano anche in proprio o in altro raggruppamento; tale eventualità comporta l'esclusione dal concorso dei soggetti stessi nonché di quelli con essi associati o consorziati.

La partecipazione al concorso è vietata a tutti coloro che hanno partecipato alla stesura del bando e degli atti preparatori del concorso, nonché ai dipendenti degli Enti bandito o beneficiari delle opere del concorso di progettazione.

3. Lingua ufficiale: italiana.

4. I soggetti che intendono presentare domanda di partecipazione devono richiedere, esclusivamente a mezzo telefax, la Nota integrativa contenente ulteriori informazioni sulla compilazione della domanda e sui criteri di prequalificazione alla:

"Segreteria del Concorso Politecnico-Bovisa", presso: Associazione Interessi Metropolitan Corso Magenta 59 - 20123 Milano - Fax.02.48194649

Altre eventuali richieste di chiarimenti sulla fase di prequalificazione dovranno essere indirizzate come sopra esclusivamente a mezzo telefax non oltre le ore 18.00 del 29 giugno 1997; le risposte saranno inviate a mezzo telefax entro il 7 luglio 1997

5. La domanda di partecipazione alla gara, sottoscritta dal candidato e corredata dei documenti indicati all'art. 6, in unico plico chiuso dovrà essere indirizzata a:

Politecnico di Milano - Ufficio Protocollo piazza Leonardo da Vinci 32 - 20133 Milano(I), cui dovrà pervenire, direttamente o a mezzo raccomandata postale con avviso di ricevimento, o tramite terze persone ma in ogni caso ad esclusivo rischio e cura del richiedente, entro le ore 12.00 del giorno 14 luglio 1997.

Sul plico dovrà essere riportata, pena l'esclusione, la dicitura:

*"Nuovo Polo Universitario in Milano - Bovisa
Concorso di progettazione. Domanda di partecipazione"*

6. Informazioni riguardanti il candidato - condizioni minime di partecipazione.

Alla domanda di partecipazione dovranno essere allegati i seguenti documenti, debitamente sottoscritti, redatti in lingua italiana o con annessa traduzione italiana certificata conforme al testo straniero:

a) In caso di raggruppamento, delega al mandatario designato e dichiarazione di impegno a raggrupparsi in caso di invito, di ciascun componente.

b) Certificato o dichiarazione attestante l'iscrizione in uno dei registri professionali o commerciali, secondo le modalità vigenti nei paesi di residenza.

c) Dichiarazione di non trovarsi nelle condizioni di esclusione dalla partecipazione al Concorso previsto dall'art. 12 del D.Lgs. 157/95 (art. 29 Dir. 92/50/CEE).

d) Certificato o dichiarazione di esistenza del Sistema Qualità secondo EN ISO 9001 e della sua operatività in mancanza, dichiarazione di impegno a redigere il piano della qualità di progettazione.

Per i candidati che intendono raggrupparsi quanto sopra si applica, come requisito minimo, al capogruppo mandatario designato.

e) Dichiarazione riportante l'elenco degli incarichi e dei relativi fatturati per servizi di ingegneria e per progettazioni definitive/esecutive, eseguiti a partire dal 1992, nei settori:

- a) edilizia universitaria/centri di ricerca
- b) edilizia produttiva e terziaria
- c) edilizia residenziale
- d) edilizia sociale e sanitaria
- e) parchi e giardini

Requisito minimo 4 miliardi di lire complessivi annui medi per sole progettazioni definitive e/o esecutive.

Nel caso di raggruppamento, il mandatario designato dovrà essere in possesso almeno del 50% del requisito di cui sopra.

f) Documentazione sintetica, descrittiva e grafica/fotografica, di un massimo di tre (3) progetti di organismi edilizi, compresi nell'elenco di cui sopra, effettivamente realizzati o in corso di realizzazione e ritenuti dal candidato significativi per contenuto tecnico ed in relazione all'oggetto del Concorso, di cui almeno uno di consistenza non inferiore ai 20.000 mq di s.l.p.

g) Dichiarazione relativa all'organico permanente del candidato con indicazione del numero e qualificazione dei dipendenti e dei soci, suddiviso per settore, specifico di competenza.

h) Elenco degli strumenti tecnici di carattere informatico (apparecchiature e programmi) di cui il candidato si avvale normalmente.

k) Elenco nominativo dei progettisti senior, facenti parte dell'organico permanente del candidato, che saranno responsabili ed utilizzati nella progettazione nei vari settori specialistici sia in fase concorsuale che, in caso di vincita, in fase di sviluppo definitivo ed esecutivo dei progetti.

Le competenze professionali indicate dovranno coprire come minimo le seguenti specializzazioni: coordinamento tecnico, pianificazione progetto:

- progettazione architettonica;
- ingegneria strutturale;
- ingegneria meccanica/termotecnica;
- ingegneria elettrotecnica;
- reti e sistemi di controllo e trasmissione dati;
- paesaggistica;
- controllo dell'ingegneria ambientale con particolare riferimento e bonifiche dei terreni.

L'elenco dovrà essere corredato dei curricula dei progettisti indicati in elenco quali responsabili nella progettazione dei vari settori.

Nel caso di raggruppamento le dichiarazioni di cui alle lettere h), c), e), g) ed h), dovranno essere rese da tutti i componenti.

I documenti di cui alle lettere e), f), k) dovranno essere prodotte sulla base degli schemi ed istruzioni riportate nella Nota integrativa di cui al punto 4.

Non saranno prese in considerazione le domande pervenute oltre il termine di cui al punto 5 e qualora si constati la mancanza la incompletezza, ovvero la riconosciuta non validità anche di uno solo dei documenti richiesti con la presentazione della domanda.

7. Criteri di riqualificazione.

Le domande pervenute saranno sottoposte all'esame di una commissione, costituita allo scopo che formerà una graduatoria dei candidati qualificati, stilata sulla base dei requisiti tecnico-economici di cui al punto 6 (lettere d), e), f), g), h) e k) nel modo indicato nella Nota integrativa di cui al punto 4.

Se il numero di candidati qualificati risultasse inferiore a tre, il concorso sarà dichiarato deserto; in caso contrario saranno invitati a partecipare al concorso i candidati collocati ai primi posti nella graduatoria fino a 15 (quindici).

8. L'invito al Concorso verrà diramato ai candidati selezionati non prima di 15 e non oltre 120 giorni da termine ultimo per il ricevimento delle domande di partecipazione.

9. Le modalità di redazione e presentazione degli elaborati di progetto e delle altre documentazioni richieste per la partecipazione saranno specificate nella lettera di invito; con la stessa lettera saranno precisate le modalità di acquisizione, da parte dei concorrenti, di tutte le documentazioni riguardanti i vincoli urbanistici derivanti dall'accordo di programma, le problematiche ambientali dell'area e le specifiche generali da porre a base del progetto.

Gli elaborati di concorso dovranno pervenire entro centoventi giorni dalla data della stessa lettera di invito.

10. I progetti pervenuti saranno sottoposti all'esame di una commissione giudicatrice, costituita allo scopo, che formerà una graduatoria di merito sulla base degli elementi di valutazione e con le modalità e criteri che saranno indicati nella lettera di invito; gli elementi di valutazione saranno individuati tra i seguenti:

- inserimento nel contesto urbano ed paesaggistica ambientazione
- razionalità del progetto dal punto di vista energetico, manutentivo e gestionale;
- razionalità e flessibilità distributiva, di utilizzo e riconversione degli spazi;
- qualità - anche estetica ed innovazione tecnologica dei sistemi edilizi e impiantistici;
- integrazione dei sottosistemi edilizi e impiantistici;
- minimizzazione degli oneri tecnico-economici in relazione alla bonifica dei terreni;
- costo stimato delle opere.

11. Premi e rimborso spese:

a) al concorrente primo classificato sarà corrisposto un premio di L. 200.000.000 (duecentomilioni) e saranno affidati gli incarichi della progettazione definitiva ed esecutiva multidisciplinare integrata delle opere per la realizzazione di un complesso di edifici oggetto degli approfondimenti di cui al punto 1 lette-

ra b) per una superficie complessiva non inferiore a 25.000 mq. di s.l.p., in base ad apposite convenzioni che regoleranno i rapporti del vincitore medesimo con il soggetto banditore e/o beneficiario delle opere.

I compensi verranno computati in conformità delle tariffe professionali e dei regolamenti vigenti alla data di conferimento dell'incarico, osservando, anche per la parte economica, le norme e disposizioni vigenti al momento della stipula relative alle opere di conto del Ministero dei lavori pubblici, ivi compresa la riduzione dei minimi di tariffa nella misura massima consentita dalle vigenti disposizioni.

Dai compensi per l'incarico affidato al vincitore sarà detratto il 50% del premio conferito.

Nel caso di raggruppamento le convenzioni verranno stipulate con il solo Capogruppo Mandatario restando l'Ente Committente estraneo agli accordi stabiliti dai componenti tra di loro.

Ad ogni effetto il gruppo di concorrenti avrà collettivamente gli stessi diritti, anche dal punto di vista economico, di un concorrente singolo.

b) Al concorrente secondo classificato sarà corrisposto un premio di L. 100.000.000 (centomilioni);

I suddetti importi si intendono compensativi di rimborso spese.

c) Ai concorrenti classificati dal terzo all'ottavo posto in graduatoria se ritenuti meritevoli dalla Commissione giudicatrice sarà corrisposto un contributo rimborso spese di Lit. 50.000.000 (cinquantamilioni).

Tutti gli importi per premi e contributi rimborsi spese si intendono al netto dell'IVA ed eventuali oneri accessori.

Il progetto primo classificato rimarrà di proprietà del Politecnico di Milano.

12. Responsabile del procedimento: il coordinatore generale dell'ufficio tecnico del Politecnico di Milano - Ing. Giancarlo Scagliotti

13. Data di invio del bando all'ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità Europee: 30 maggio 1997.

1° CLASSIFICATO EX AEQUO

Ishimoto architectural & engineering firm
Chijodaku Tokio

BOVISA COME LUOGO DI PRODUZIONE DI "CONOSCENZA"

Qui alla Bovisa-Gasometri il Politecnico di Milano si propone come polo intellettuale per promuovere la creatività e la tecnologia negli ambienti scientifici, industriali e architettonici, costituendo un importante fulcro produttivo di conoscenza. L'AEM contribuisce a sua volta per la tecnologia e l'applicazione pratica della tecnologia alla conoscenza nel campo energetico e dell'impatto ambientale.

CITTA' COME INTERFACCIA

Il processo di creazione urbana del quartiere Bovisa-Gasometri si basa sull'idea fondamentale di costruzione di un'interfaccia per rendere vivo il flusso e l'interazione tra persone, cose e informazioni. A tale scopo ci si vuole riferire al canale naviglio come istituzione e luogo precipuo di raccolta e distribuzione di merci, persone e informazioni nella Milano storica, e attribuire per analogia a Bovisa, oggi luogo potenzialmente privilegiato, un ruolo plurifunzionale di trasmettitore e ricettore di conoscenza.

RIGENERAZIONE: DA VECCHIA CITTA' A NUOVO CANALE NAVIGLIO

La riconversione in senso paesaggistico-urbano e formale degli edifici storici e delle specie botaniche preesistenti sull'area significa restituire valore aggiunto urbano alla memoria attraverso un processo di conservazione attiva che vede coesistere e reciprocamente esaltarsi il vecchio con il nuovo. Conservando l'eredità storica della Forma, si crea un paesaggio urbano di rinnovato valore. Per una città che si propone inoltre di essere un modello nel campo del recupero e della rigenerazione ambientale significa non solo operare una bonifica dell'area dalla contaminazione e dall'inquinamento del terreno, ma essere anche autosufficiente sotto il profilo energetico, microclimatico ed idrico.

CITTA' NELLA CITTA'

L'area-progetto è di fatto confinata all'interno del recinto formato dalle linee ferroviarie in uno spazio fisicamente separato dal tessuto urbano circostante. La condizione di poter diventare cittadella nella città rende possibile l'esistenza di una nuova tipologia di struttura urbana, finora assente, particolarmente adatta al concetto di luogo deputato alla creazione ed alla conoscenza.

PRINCIPI DELLA STRUTTURA E CARATTERIZZAZIONE URBANA

Il progetto propone la costruzione di una struttura urbana intesa come città-interfaccia realizzata con l'utilizzo di alcuni sistemi spaziali e funzionali che regolano l'insieme. Questi vanno intesi come principi costitutivi del progetto e sono:

- la fascia panorama
- il parco del canale a forma di croce
- la contrapposizione spaziale tra pieno e vuoto
- l'isola
- il sistema delle direttrici urbane
- il sistema dei pontili e delle boe
- il sistema delle unità mobili e delle reti informatiche.



1° CLASSIFICATO EX AEQUO

Serete Italia Spa (capogruppo), Milano
Serete Constructions, Parigi
Architecture Studio, Parigi
Studio Associato Brusa Pasquè, Varese
Antea, Orleans

UN NUOVO POLO UNIVERSITARIO A MILANO NELL'AREA DELLA BOVISA

L'Architettura si propone come interprete di concetti quali l'innovazione funzionale e tecnologica applicata ad un centro di cultura scientifica, luogo idoneo a favorire sia la ricerca pura che quella applicativa, che rimane simbioticamente connesso alla città con la quale interagisce.

INSERIMENTO NEL CONTESO URBANO E AMBIENTAZIONE PAESAGGISTICA

L'area, totalmente circondata dal sistema ferroviario che isola l'intero comparto dal resto della città, è stata definita metaforicamente come grande *porto di terra* della periferia storica milanese, in un contesto ambientale fortemente caratterizzato dai gasometri, simboli della storia industriale dell'area, e dalle architetture preesistenti, luogo privilegiato per l'insediamento di un sistema di servizi e di connessioni alla città.

Attività preliminare di bonifica delle aree dai residui inquinanti delle preesistenti produzioni industriali.

Processo di razionalizzazione e di organizzazione spaziale del parco e conseguente collocazione degli edifici, salvaguardando ed integrando tutte le preesistenze come memoria della storia del sito, arte rilevante della storia della città.

Il parco pubblico è l'elemento guida di tutta l'organizzazione spaziale dell'insediamento. Collocazione dei volumi previsti per la seconda fase del progetto del Polo Universitario in un corpo di fabbrica conformato a ponte, che realizza una connessione funzionale ed architettonica tra edifici originariamente previsti dal piano esecutivo in comparti separati, superando distributivamente e quindi anche simbolicamente la separazione delle facoltà dello stesso ateneo.

ACCESSIBILITÀ

L'area della Bovisa dal punto di vista dell'accessibilità su rotaia presenta condizioni ideali per convogliare le migliaia di studenti che ogni giorno gravitano verso l'Università (stazione delle Ferrovie dello Stato, Passante Ferroviario, Ferrovia Nord, linea tranviaria). L'organizzazione della rete interna di distribuzione è incentrata sull'asse di penetrazione costituito dal trasporto pubblico (tram ATM) su una rete principale di carattere pedonale e ciclabile, mentre la rete viaria interna a servizio di tutte le utenze e degli edifici è stata prevista, per scelta progettuale e di qualificazione delle aree centrali del parco, in forma quasi esclusivamente perimetrale.

IL PARCO

Il sistema del parco e degli spazi aperti si compone di due parti principali che, disposte a croce, strutturano e definiscono la forma del disegno urbano. Il parco pubblico sull'asse sud-est / nord-ovest ed il sistema del verde e degli spazi aperti delle strutture universitarie organizzati sull'asse sud-ovest / nord-est, orientato a stabilire e rendere possibili connessioni di più ampia scala con il sistema del verde pubblico urbano (Certosa-Quarto Oggiaro). La pianta a croce degli spazi verdi ritaglia quattro aree accessibili dai sistemi di trasporto perimetrali nelle quali si inserisce ordinatamente la nuova edificazione, conferendo ordine e chiarezza all'impianto urbanistico.

IL VIALE DIAGONALE

Elemento regolatore di tutte le entità presenti nel sito della Bovisa è tracciato sull'asse che collega la stazione di Villapizzone alla biblioteca. Nel viale vengono concentrati, oltre al sistema principale dei flussi di percorrenza e di accesso, tutte le funzioni di utilità del parco, le attrezzature, gli spazi per lo svago. Il viale crea il collegamento prioritario tra i principali punti di fruizione e d'interesse.



2° CLASSIFICATO

Fiat Engineering Spa (capogruppo), Torino
Sistema Duemila Srl, Milano
Tecnogen Scrl, Milano
Ecoappraisal Srl, Milano
Arch. R. Gabetti e A. Oreglia d'Isola, Torino

L'ARTICOLAZIONE FUNZIONALE

I passaggi a più livelli consentono una sicurezza nell'uso concreto delle aree pedonali e veicolari e insieme anche un'occasione singolare per guardarsi attorno. La stazione ferroviaria vista soprattutto come piazza che si leva lentamente in un largo viale alberato.

Le fermate tranviarie sono stabilite in due modi al coperto di grandi tetti: la prima a destra salendo a servizio del nodo Rettorato, Facoltà di Architettura, Residenze, annessi; la seconda a sinistra salendo a servizio del nodo Facoltà di Ingegneria, palazzo AEM, Residenze e servizi annessi.

Il luogo urbano di maggior risalto risulta così essere il viale che collega la Stazione Ferroviaria e la prima Fermata Tranviaria. Mentre il livello del piano dell'atrio della Stazione è più basso del terreno circostante sistemato, il livello del piano di ferro della tramvia è sopraelevato di circa +9 m. dal livello medio del terreno sistemato. Si ottiene così a livello +4.50 m. un luogo pedonale esteso, non intercettato da ostacoli, che consente una libera circolazione funzionale fra poli diversi e il facile godimento delle aree verdi.

IL PARCO CENTRALE

Il tema emergente per l'intero piano è dato proprio dal parco pubblico centrale, concepito come una grande piazza verde contornata, in modo però discontinuo, da terrazzamenti verdi che dal piano del prato portano ai vari livelli delle costruzioni.

LA PIAZZA

La piazza della Bovisa è prevista alla quota di +4.50 m. in un'area caratterizzata dall'incrocio dei percorsi di accesso e dalla presenza di edifici importanti. Qui infatti si incrociano il viale d'accesso dalla stazione Villapizzone, la linea tranviaria che costituisce l'asse nord-sud del quartiere e collega con la stazione Bovisa e l'asse stradale principale est-ovest. Qui si collocano il Rettorato, l'Aula Magna, le residenze universitarie, i negozi a servizio della vita universitaria, la Scuola Tecnica e un insieme di spazi per l'aggregazione sociale.

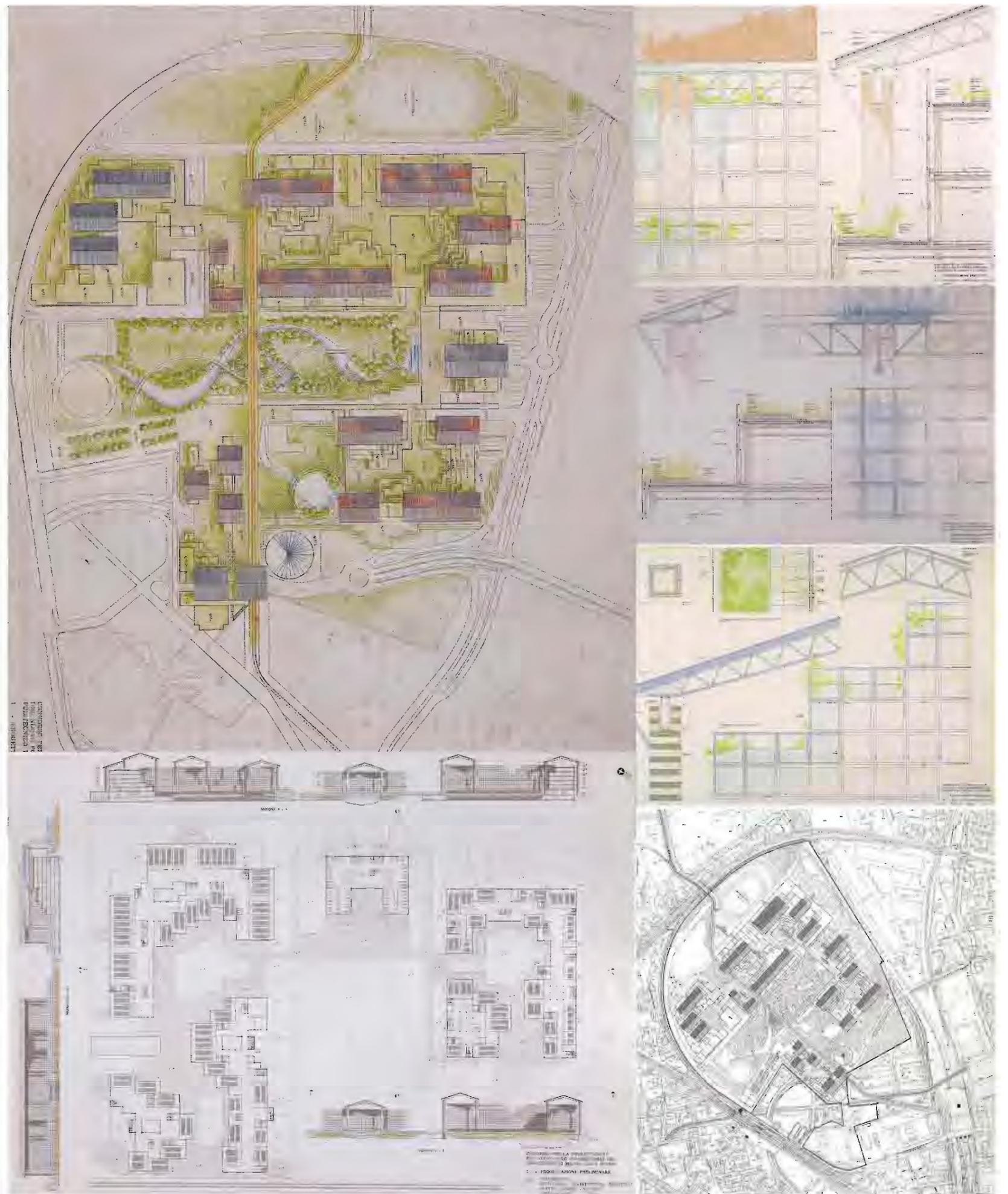
LA MORFOLOGIA EDILIZIA

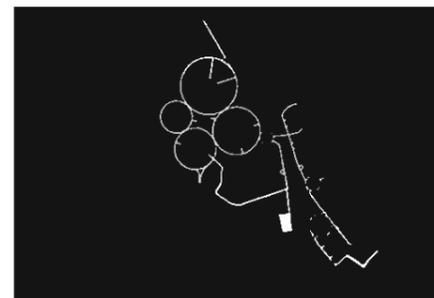
I caratteri architettonici del piano possono essere così definiti:

- un reticolo base a maglia quadrata 6x6 m. le cui maglie possono accorparsi o dividersi in multipli o sottomultipli costanti
- un sistema di livelli che può essere definito di base, per altezze interpiano teoriche di 4 m. suscettibili di variazioni aventi per base il sottomultiplo di 2 m.
- un sistema di gusci esterni contenenti i volumi abitati, impostati sul reticolo di base, inteso come asse rispetto alle singole facciate, e articolato in altezza secondo il citato sottomultiplo di 2 m.
- tratti di facciata piani o perpendicolari fra loro disposti secondo angoli retti, concavi o convessi, che presentano campi verticali suddivisi da pannelli modulari.

LA PIASTRA DI COLLEGAMENTO

La circolazione pedonale essenziale è tutta collocata alla quota +4.50m. Su questa piastra si aprono tutti gli accessi principali agli edifici. Possono essere attrezzati secondo necessità e opportunità come percorsi di passaggio o luoghi di sosta e riposo o di occasioni di aggregazione estemporanea. Essendo queste aree pedonali collocate in quota possono offrire sempre una visione panoramica complessiva dell'insieme degli insediamenti.





Il nuovo progetto di Oma per la Bovisa si baserà su un Accordo di Programma che deve ancora essere definito, essendo quello precedente, fatto per il concorso del 1997, ormai non più in vigore. Il progetto di Oma allo stato attuale è infatti un progetto di massima e di fattibilità, che si concentra su due temi fondamentali: la bonifica dei terreni inquinati e l'accessibilità dell'area. Quello che si vede nelle tavole di Oma è un'ipotesi di programma. Non è interesse di Oma definire gli edifici e darne una conformazione, perchè non sarà Oma che si dovrà occupare del progetto dei singoli edifici, che verranno invece affidati a diversi architetti. Scendendo di scala, Oma si occuperà o della stazione o di un edificio di rappresentanza.



EuroMilano inizia a pensare ad un intervento di riqualificazione dell'intera area dei gasometri. EuroMilano non è proprietario di aree all'interno di quest'area, ma è il primo a guardare così in là, a vedere la possibilità di un parco scientifico in Bovisa. EuroMilano gestisce le vendite, fa da intermediario fra il Comune di Milano, il Politecnico di Milano e i proprietari delle aree. Altre fonti indicano invece EuroMilano come proprietario di gran parte dell'area. Bovisa si trova quindi al centro degli interessi di diversi attori: EuroMilano, il Comune di Milano e il Politecnico di Milano, attori che hanno cercato di fare un progetto partecipato.

2008
Il Settore Attuazione Politiche Ambientali e il Servizio Bonifiche Ambientali del Comune di Milano analizzano il progetto per la Bovisa di Oma e muovono critiche relative a:
1- la circolazione: difficoltà di gestire gli incroci auto/tram tra le "rotonde"
2- la collina/discarica per la bonifica dei terreni:
- non è chiaro, dal punto di vista normativo, se sia possibile realizzare una discarica di terreni inquinati così vicina agli edifici
- è uno spazio assolutamente inutilizzabile, nemmeno come spazio verde.



2005
proside
25 gennaio: presentazione finale.
4 e 5 aprile: elaborazione delle raccomandazioni da parte del Gruppo di Accompagnamento e loro presentazione agli Assessori in occasione di un incontro presso l'Urban Center.



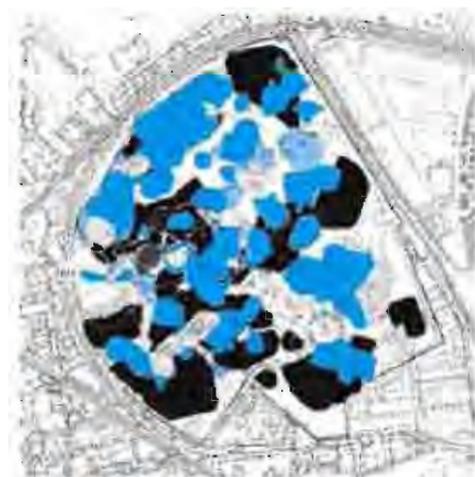
EuroMilano inizia a interessarsi all'area della Bovisa, realizzando prima la Triennale Bovisa e poi Base B, associazione culturale della zona Bovisa a cui partecipano giovani architetti e designer.

2005

2008

2002

2002
Il Ministero dell'Ambiente individua l'area dei gasometri come sito di interesse nazionale, a causa di una concentrazione record di terreni inquinati: 1.600.000 mc.



2004

2004
proside:
12 ottobre: apertura ufficiale dei lavori, presentazione dell'area e delle task ai team di progettazione, sopralluogo al sito di progetto.
11 novembre: workshop: i gruppi hanno presentato singolarmente, senza interagire tra loro, le prime ipotesi del loro lavoro.
15 dicembre: presentazione intermedia.



2006

2006
Studio di fattibilità per l'insediamento presso Bovisa dell'espansione del Politecnico, di un Parco scientifico tecnologico e di una "città dei giovani", fatto da un Dipartimento del Politecnico.

Viene inaugurata la Triennale Bovisa (EuroMilano).



2007

2007
Sono stati lasciati passare 10 anni dal concorso per i nuovi insediamenti alla Bovisa del 1997. Sono così scaduti i termini del progetto vincitore del giapponese Ishimoto, che quindi non ha più diritto ad alcuna rivendizione. Questo perchè al termine del concorso non c'erano i fondi per poter realizzare la bonifica. A questo punto è possibile far partire un nuovo progetto, in cui EuroMilano si fa carico sia delle spese della bonifica sia di quelle del progetto. Vengono chiamati tre studi: in primo luogo Renzo Piano, poi Jean Nouvel e infine Oma. La scelta ricade su quello più conveniente economicamente: Oma.



2009

2009
Il progetto di Oma per la Bovisa è ancora in corso e molte cose sono ancora da definire.



PROGETTO

Dipartimento di Ingegneria Gestionale, di Ingegneria Energetica, di Ingegneria Meccanica, MIP, aule per la didattica, biblioteca interdipartimentale. Aree residenziali dedicate ad alloggi universitari, spazi commerciali e luoghi di aggregazione.

LOCATION

Milano, via Lambruschini e via Siccoli, zona Nord Ovest di Milano ad un passo dalla stazione FSN Bovisa Politecnico e a pochi minuti d'auto dallo svincolo delle autostrade A8 e A4 di Viale Certosa.

DATI DI PROGETTO

TOTALE SUPERFICIE LORDA DI PAVIMENTO: 45.000 mq
BIBLIOTECA: 3.300 mq
DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA GESTIONALE: 9.000 mq
DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA ENERGETICA: 9.500 mq
DIPARTIMENTO DI MECCANICA: 10.000 mq
MIP: 4.800 mq
AULE PER DIDATTICA: 8.000 mq

LA CITTA' DELLA SCIENZA E DEI GIOVANI

L'ampio processo di recupero e ridefinizione della Bovisa, storico quartiere industriale milanese, vede EuroMilano protagonista con il progetto di ampliamento del polo universitario del Politecnico di Milano, destinato a fungere da catalizzatore dello sviluppo urbano dell'area, e a far nascere intorno a sé una nuova città della scienza e dei giovani.

Entro il 2008 EuroMilano realizzerà su proprie aree:

- la sede del Dipartimento di Ingegneria Gestionale, la sede del MIP (Consorzio per l'innovazione nella gestione d'azienda)
- una nuova biblioteca interdipartimentale, aule, laboratori e uffici
- una caffetteria e spazi di studio oltre al completamento dei Dipartimenti di Energetica e Meccanica, con un intervento su una superficie totale di 70 mila mq e spazi destinati ad accogliere ogni giorno oltre 11 mila persone.

UN MODERNO CAMPUS UNIVERSITARIO

L'intervento prevede l'ampliamento e la ristrutturazione di due capannoni industriali e la costruzione di un nuovo edificio dove saranno collocate le aule didattiche per 5.000 studenti, aule di studio per 1.000 posti e un bar - ristorante self service. I piani a livello strada saranno destinati a negozi e attività commerciali. All'interno dell'area verrà collocata la biblioteca pensata per divenire il baricentro dell'intero villaggio universitario: quattro piani antistanti ad una piazza/giardino cui si accede attraverso percorsi nel verde. In questo edificio sono previste sale di lettura dislocate ai vari piani, uffici e aree commerciali immerse nel giardino. Sarà una struttura aperta al pubblico, al servizio di tutti i cittadini. Accanto alla biblioteca saranno costruite le nuove sedi del Dipartimento di Ingegneria Gestionale e del MIP. I due edifici racchiudono una corte centrale triangolare a giardino, aperta anche al pubblico, e tre giardini pensati come luogo di relax e di aggregazione. Completa questa parte di ampliamento un edificio destinato alle aule. Di fronte sarà completato il Dipartimento di Energetica, costituito da due edifici e una palazzina destinata ad uffici. Il lato sud dell'attuale insediamento vedrà invece l'ampliamento del Dipartimento di Meccanica, costituito da due corpi che saranno sede di aule, spazi studio e laboratori didattici.



L'intervento, promosso da EuroMilano, prevede la trasformazione di un'ampia area dismessa (850mila mq, con oltre 600mila da edificare) in un nuovo polo dedicato alla ricerca e all'innovazione, in grado di coniugare impresa e ricerca sull'esempio della Silicon Valley californiana, attualmente il più attivo Science Park del mondo.

Saranno realizzate nuove residenze, aree commerciali e laboratori di ricerca. Prevista anche l'espansione del Campus in continuità con gli altri edifici universitari. Ampi spazi verdi, piazze, percorsi pedonali e tramviari, senza recinzioni e barriere, apriranno la zona alla città, integrandola con i quartieri circostanti. Miglioramenti anche per la stazione ferroviaria Bovisa, con collegamenti al campus attraverso passerelle aeree.

"Originariamente ubicata nella periferia di Milano – spiega Koolhaas – la Bovisa si avvantaggiava un tempo di una forte rete ferroviaria che la collegava alla città. paradossalmente, le condizioni che un tempo le permisero di fiorire, oggi la isolano dal resto della città impedendone lo sviluppo".

Sarà ripensato il sistema della viabilità sebbene, al fine di eliminare il traffico, il masterplan preveda solo strade di servizio, evitando le grandi vie di attraversamento. Le tre entrate principali saranno collegate tramite un sistema di rotonde, per garantire una circolazione continua e fluida. Faciliteranno il collegamento con la Nuova Bovisa l'incremento dei mezzi pubblici e la realizzazione di una nuova rete di piste ciclabili. I soggetti coinvolti nell'Accordo di Programma, oltre ad EuroMilano, sono:

- il Comune di Milano, che intende effettuare opere di bonifica ed incrementare le infrastrutture sui terreni di sua proprietà;
- il Politecnico di Milano, presente con le sedi di Architettura, Design e Ingegneria, che sarà protagonista con la nascita del nuovo polo ingegneria industriale e gestionale;
- A2A, che manterrà nell'area il proprio centro di produzione e distribuzione dell'energia con la realizzazione di una nuova centrale di cogenerazione;
- il Gruppo FNM che grazie alla nuova stazione potrà incrementare le funzioni legate al terziario e al commercio;
- la Camera di Commercio di Milano, interessata a insediare all'interno del polo tecnologico una struttura per la promozione e il sostegno dei processi di innovazione e trasferimento tecnologico per le imprese.

EuroMilano ha avviato diversi contatti di collaborazione con imprese nazionali e internazionali interessate a sviluppare in Bovisa le proprie sedi operative e di ricerca, con l'obiettivo di entrare in rapporto diretto con l'università e creare un polo che possa diventare punto di riferimento per le altre università italiane e europee.

NUOVA BOVISA. Masterplan studio Oma

OMA- Office for Metropolitan Architecture
REM KOOLHAAS - Fondatore e socio di Oma
REINIER DE GRAAF - Partner di Oma e direttore di Amo

UN NUOVO POLO UNIVERSITARIO A MILANO NELL'AREA DELLA BOVISA

L'Architettura si propone come interprete di concetti quali l'innovazione funzionale e tecnologica applicata ad un centro di cultura scientifica, luogo idoneo a favorire sia la ricerca pura che quella applicativa, che rimane simbioticamente connesso alla città con la quale interagisce.

COLLOCAZIONE

L'area interessata dall'intervento si trova nel quartiere Bovisa, a nord-ovest della Città, in un punto nevralgico del sistema di infrastrutture già esistenti.

L'area è in prossimità delle autostrade Torino - Milano - Trieste, Milano - Varese, Milano - Como/Chiasso, ed è interessata da due stazioni ferroviarie, una gestita da LeNord, l'altra da Trenitalia, che consentono di raggiungere con una sola fermata intermedia il centro di Milano ed il polo fieristico di Rho-Pero e in poco più di 30 minuti l'aeroporto internazionale di Malpensa.

ACCESSIBILITÀ

Attualmente esistono due ingressi all'area: l'accesso principale a sud della stazione di Villapizzone, un sottopassaggio a doppia corsia di recente costruzione e l'entrata lungo il confine nord del sito.

Con lo scopo di compensare il limitato accesso alla zona, il progetto viabilistico dell'area prevede di mantenere l'entrata principale di Villapizzone e di costruire due nuovi accessi: uno a est, con una nuova entrata che passerà sopra la ferrovia a nord della stazione di Bovisa/Politecnico, e un altro all'angolo nord-ovest, che permetterà una più comoda e forte connessione con la parte nord.

VIABILITÀ

Il masterplan prevede solo strade di servizio, le grandi vie di attraversamento sono state evitate per eliminare il traffico.

Le tre entrate saranno collegate tramite un sistema di rotonde, per garantire una circolazione continua e fluida.

Anche i parcheggi sono stati studiati per ottenere una riduzione del traffico: sono collocati strategicamente nelle piazze centrali e prevedono percorsi di accesso molto brevi.

In prossimità della zona della stazione sono previste aree di sosta temporanea, che permetteranno di evitare una congestione del traffico nelle due vie che la costeggiano.

IL POTENZIAMENTO DEI TRASPORTI

Il collegamento con Bovisa sarà facilitato grazie all'incremento dei mezzi pubblici: una nuova metrotramvia che collegherà piazza Bausan con la stazione Certosa passando per la stazione Bovisa (3 fermate), il prolungamento della Linea 78 per l'accessibilità alla parte nord e alla zona dell'Università (3 fermate), e la deviazione del percorso della Linea 82 nell'area est (1 fermata).



LA RETE CICLABILE

In accordo con il nuovo piano previsto dalla Città di Milano, la rete di piste ciclabili segue la logica dei percorsi pedonali attraversando la ferrovia in quattro punti: all'interno della stazione Bovisa, parallelamente al tram, sul nuovo collegamento col Parco ex Campo dei Fiori, attraverso il sottopasso della stazione Villapizzone, e a nord ricongiungendosi con la sede tramviaria verso il Parco Certosa.

SPAZI PUBBLICI E PAESAGGIO

Il sistema degli spazi verdi è garantito dalla progettazione di tre tipi diversi di aree: il parco pubblico, che comprende il Parco ex Campo dei Fiori, le aree incluse tra le rotonde, la ferrovia e il parco di Piazzale Lugano, il verde privato, previsto all'interno delle residenze, e il verde urbano, collocato lungo i percorsi pedonali che attraversano l'intera area.

Il Parco ex Campo dei Fiori, con l'obiettivo di connettere l'area Bovisa alla Città, proseguirà al di là della ferrovia per occupare l'attuale parcheggio dell'Istituto Mario Negri e diventerà parte integrante del sistema di verde e di percorsi pedonali.

Il masterplan prevede, inoltre, che il sistema di attraversamento pedonale, nella zona est del progetto, si estenda a partire dalla stazione Bovisa/Politecnico verso nord, servendo gli edifici residenziali.

Le aree di verde pubblico saranno piantumate con specie diverse, la cui densità varierà a seconda della qualità dello spazio.

LA STAZIONE MILANO – BOVISA/POLITECNICO

Attualmente la stazione Milano – Bovisa/Politecnico rappresenta un importante punto di snodo per gran parte del traffico locale del nord della Regione perché si trova alla convergenza della linea per Saronno, da cui si diramano le linee per Como, Varese - Laveno e Novara – Malpensa e della linea per Seveso - Erba verso la Città.

I treni che vi giungono si dividono tra quelli diretti al centro della Città verso la stazione Cadorna e quelli del Passante Ferroviario, importante ramo del sistema del trasporto pubblico milanese.

La stazione, dato il suo attuale orientamento, fronteggia e taglia il quartiere Bovisa in due parti e impedisce il traffico pedonale, sottolineando la divisione imposta dalla linea ferroviaria.

Per queste ragioni, il progetto prevede che la stazione sia connessa tra le due aree, funzionando come ponte, e che gli spazi di accesso e uscita siano radicalmente trasformati.

Unendo i due lati della ferrovia, il livello superiore della stazione diventerà uno spazio pubblico per i servizi di biglietteria, gli spazi commerciali e il ristorante.

Sarà uno dei principali punti di accesso all'area, non solo per il traffico pedonale, ma anche per quello tranviario e ciclabile.

PROGRAMMA PROGETTUALE

Sulla base di criteri come l'accessibilità, la prossimità ai quartieri storici, la vicinanza ai servizi, la tipologia di inquinamento delle aree e la distribuzione dei flussi, è stata ipotizzata la collocazione delle diverse funzioni.

Residenze: saranno posizionate nella zona est, a completamento del quartiere Bovisa, e in prossimità della stazione ferroviaria.

Aree commerciali: saranno situate vicino alle stazioni, in considerazione dei maggiori flussi, e saranno visibili dal cavalcavia Bacula.

Laboratori della ricerca: per creare aree fertili per lo sviluppo, la ricerca e



BONIFICA

L'area è molto vasta, di circa 85 ettari, con una lunghezza di 1360m ed una larghezza di 660m. Il progetto prevede la creazione di una sorta di "Parco scientifico" alla stregua di tutti i parchi europei, un ibrido tra le università ed i clienti che ne fanno richiesta. I clienti sono l'amministrazione pubblica e l'immobiliare Euromilano, che si fa carico delle spese di bonifica del progetto. Il fulcro fondamentale del progetto è la bonifica del terreno, operazione costosa (150 milioni di euro su una superficie di circa 1 600 000m³), l'area di interesse nazionale è sotto il Ministero dell'ambiente. A causa di questi eccessivi costi e dei vincoli (per i quali non si può costruire a 10 m dagli edifici esistenti e a 30 m dalla stazione) il progetto vincitore del concorso fa scadere il termine facendo passare dieci anni. Il terreno inquinato è circa il 70% dell'area, la porzione di verde dietro la stazione che doveva essere stata bonificata anni prima dalla Montedison in realtà non fu mai liberata dalle impurità.

Lo studio OMA compie una precisa analisi dell'area da bonificare facendo delle nette distinzioni:

AREE ROSSE: terreno da esportare (circa 170 000m²), in edificabile.
AREE GIALLE: terreno mediamente inquinato, se bonificato permette la costruzione di aree industriali.

AREE VERDI: terreno pulito, si possono creare aree verdi e residenze.

Le varie destinazioni dipendono da quanto tempo si può restare nelle diverse aree.

L'operazione di esportare terreno richiede costi spropositati, così che si decide di esportare solo le aree rosse e procedere con la bonifica delle aree gialle, da portare sotto la soglia della residenza.

Dove riporre parte del terreno asportato?

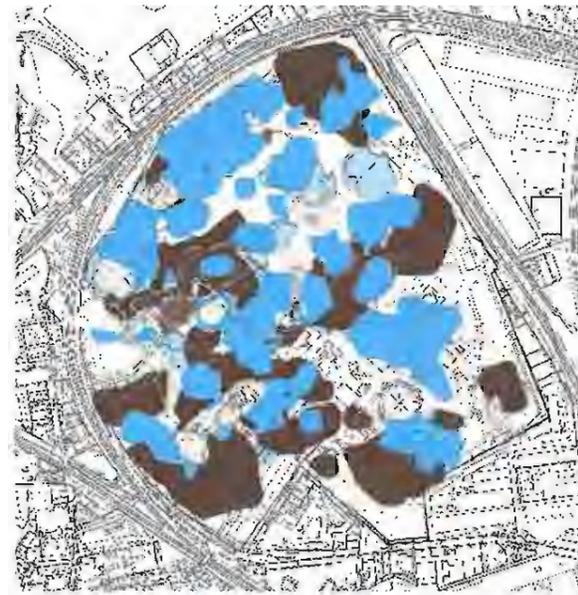
Viene utilizzato per realizzare la barriera sonora intorno alla ferrovia, creando una zona di filtro verde, sia per ridurre l'inquinamento acustico, sia per non fare vedere la ferrovia. Altra ipotesi, meno indicata, è quella di creare una zona delimitata, non usufruibile, per dieci anni, una sorta di discarica, ma poiché una discarica vi è già nella zona, si procede con la prima ipotesi.

ORGANIZZAZIONE DELLO SPAZIO COME PARCO SCIENTIFICO

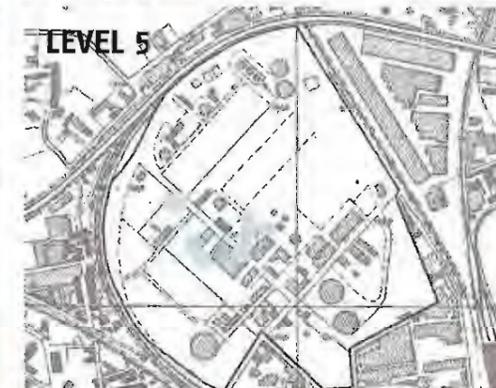
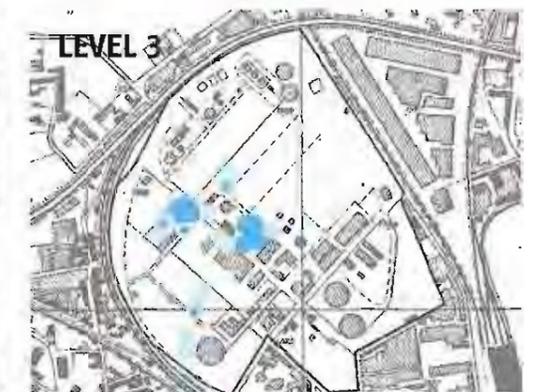
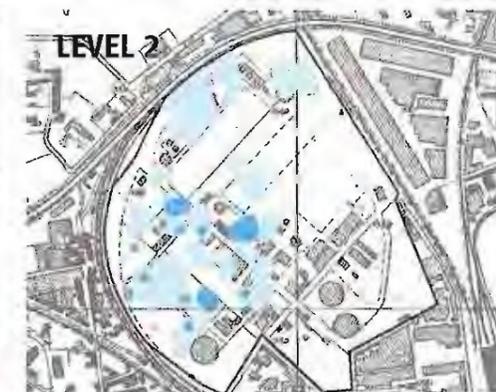
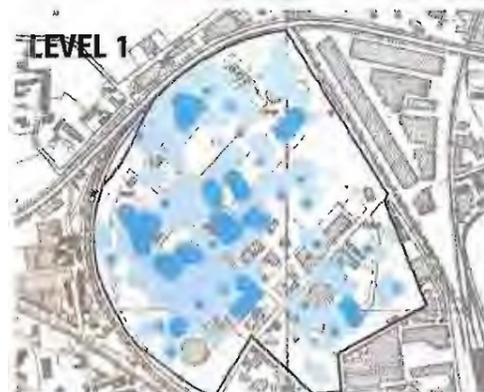
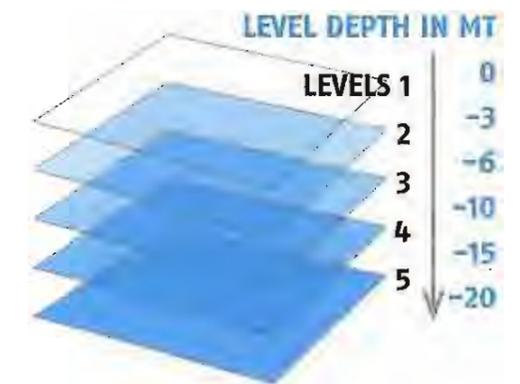
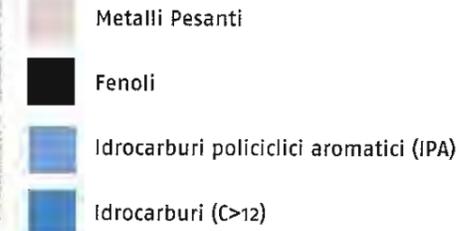
La goccia ha la caratteristica tipica di tutti i parchi europei, isolata ma al contempo parte attiva della città. I punti su cui ragionare sono i seguenti:

1. Sistema radiale con l'università posta al centro e intorno le industrie e le residenze.
2. Divisione del programma in zone, ovvero in quattro cerchi.
3. Creazione di una griglia quadrata per creare una forma di tessuto urbano anche all'interno della goccia, per integrarla con il resto della città.
4. Sistema radiale con al centro una collina verde, che caratterizzerà la parte dei percorsi pedonali e ciclabili.

Il progetto è strettamente connesso al centro della città tramite la ferrovia,



Contaminazione presente nell'area Bovisa Gasometri, al livello di suolo superficiale (0 - 3 m dal p.c.)



Calcolo delle aree e quindi dei volumi contaminati per ciascun livello di profondità:

■ Aree con contaminazione superiore alla colonna A, cioè con superamento dei limiti per la funzione residenziale

■ Aree con contaminazione superiore alla colonna B, cioè con superamento dei limiti per la funzione commerciale industriale



ACCESSIBILITA'

Attualmente tre sono gli accessi possibili all'area per ora: da Nord (800/1000 auto all'ora circa), sopraelevata da Villapizzone quasi il doppio) per via dei mezzi di trasporto, una trincea

e da est il terzo accesso

Diverse sono state le iniziali ipotesi, successivamente escluse:

1. Coprire tutta la stazione di Villapizzone
2. Utilizzare solo la stazione di Bovisa, riaprendo un braccio a Nord.
3. Creare un luogo di interscambio che servisse ad entrambe le stazioni, operazione molto costosa ma molto efficace. Questa idea è bene accolta sia dal Comune che dal Cliente. L'amministrazione avrebbe dovuto discutere di questo con le Ferrovie dello Stato, i costi non sono sostenibili per la città di Milano. L'idea è dunque quella di mantenere l'isolamento della goccia come qualità aggiunta, dopo averne sistemato l'accessibilità.

TRASPORTI

Viene mantenuto in parte il sistema delle infrastrutture del Politecnico: un sistema esterno sul perimetro della goccia e un sistema trasversale interno. Il progetto del Comune invece prevede la creazione di un asse nord-sud che segue la ferrovia, interno alla ferrovia, per risolvere la congestione del traffico creata dal cavalcavia. L'utenza è prevalentemente di studenti, e si spinge affinché la zona sia prevalentemente servita da mezzi pubblici.

PROGETTO ACCESSIBILITA'

L'idea di progetto è così concepita:

1. Suddivisione dell'area in cluster
2. Dare una struttura di infrastrutture all'area
3. Loop di rotonde con raggio di 800 metri
4. distribuzione delle funzioni all'interno dei cerchi
5. Consolidare i parcheggi interrati (invece che crearne tanti, piccoli parcheggi come negli altri parchi scientifici) al centro delle rotonde
6. Rendere le aree al centro delle rotonde più pedonali possibili

Si tratta di un progetto di fattibilità venduto e percepito male. Si cerca di unire, collegandoli, i lati della stazione di Bovisa in un edificio a ponte, girando di 90° attorno alla stazione, dando accessibilità pedonali, ai tram (ci vuole spazio per fare salire i binari) e agli autobus. Il tutto è meno costoso del progetto previsto dal Comune di creare un tunnel che passi sotto la ferrovia e fuoriesca verso lo scalo Farini all'altezza del cavalcavia. L'idea dello studio OMA non è creare un masterplan ma una struttura che si possa gestire in modo flessibile.



Francois Chaslin Oggi voi lavorate sui grandi mutamenti della società e della città, all'interno di un seminario che tenete all'università di Harvard. Annunciate periodicamente che l'urbanistica vive le sue ultime ore, che la sua morte è programmata in relazione «alla resistenza che oppone ai fenomeni osservati e al ritardo che prende per misurarli».

Rem Koolhaas In tutto quello che faccio, e in quello che dico, c'è una parte di retorica, di gioco e di provocazione. **Aspiro** raramente alla perfezione oggettiva.

Francois Chaslin C'è una relazione tra questa attività di osservazione del mondo, questo lavoro di commento e l'estetica delle vostre città?

Rem Koolhaas E' difficile da dire. C'è tutta una serie di questioni a cui ogni giorno ho più difficoltà a rispondere e non sono sicuro di essere il più adatto per spiegare come lavoriamo. Ci teniamo a mantenere nella nostra attività un dominio incosciente.

Francois Chaslin Sottolineate allora il carattere provvisorio delle formazioni urbane, e anche i loro pragmatismo. Quella costruzione che era stata concepita inizialmente per essere un parcheggio, avreste mai detto che avrebbe occupato quarantacinque funzioni in pochi anni? E che solo i leggeri cambiamenti di un "mur-rideau" della facciata, come un fremito della pelle delle cose, come un tic su un viso, avrebbe tradotto, esteriorizzato e rivelato questi cambiamenti. L'architettura in questi paesi esprime così poco?

Rem Koolhaas E' difficile da dire. Il fenomeno che mi affascina è che, anche se gli architetti sono molto poco numerosi, anche se guadagnano poco, anche se lavorano enormemente con una velocità inaudita, tuttavia la loro architettura assomiglia enormemente a quella che si produce qui, per esempio alla Défense. Il nostro lavoro è anche un modo per guardare ciò che produciamo, qui, e (quello che ancora più importante per me) per far notare che le condizioni sono al 100% differenti ma il risultato è al 99% simile. Ciò che suppone una relativa assenza dell'architetto è la presenza più essenziale di altre forze come l'industria, l'accelerazione, la promozione immobiliare. Questo lavoro analizza evidentemente una situazione specifica ma, allo stesso tempo, in modo implicito, cerca di aggiornare le situazioni parallele (o equivalenti) che si sviluppano nelle nostre regioni.

Francois Chaslin E' anche un modo di considerare l'architettura come una sorta di volume capace piuttosto che come un essere. Un volume capace, e capace d'essere altre cose...

Rem Koolhaas E' nella continuità di un concetto di città generica, di un certo tipo di edificio e in conclusione, forse, della nostra idea di grandezza che vuole che a partire da una certa scala l'edificio si adatti a non importa quale programma. Si tratta sempre della stessa constatazione, ricorrente: non ci sono più relazioni dirette tra forma e programma.

Francois Chaslin Al termine del vostro lavoro, avete dunque introdotto 75 nozioni o concetti, e li avete coperti di un copyright. Così Photoshop, come tecnica di collage e di fabbricazione della città, perché tutto può essere copiato e assemblato, senza giudizio. Una volta di più, non si tratta del collage secondo Colin Rowe, quello di «Collage City».

Rem Koolhaas E' un modo tecnico di incorporare in una sola massa tutte le cose che si trovano desiderabili. Questo non ha nulla a che fare con l'estetica ma semplicemente con questa specie di realtà artificiale che possono produrre i mezzi contemporanei.

Francois Chaslin Tutto può essere copiato, assemblato senza difficoltà, senza tabù, senza giudizio, anche nelle architetture costruite, non solo nelle immagini... Avete anche coperto di copyright delle attitudini architettoniche, come l'architettura della tabula rasa.

Rem Koolhaas Era semplicemente per sottolineare che c'era una grande assente nel repertorio degli architetti attuali, è la capacità di concepire l'idea stessa della tabula rasa, che sia evidente che è sempre stata la condizione indispensabile di tutte le riprese. Questa impossibilità di ricorrere alla tabula rasa spiega il sentimento di stagnazione che regna quasi dappertutto.

Francois Chaslin Non facciamo più, mai piazza pulita. È tutto il problema del palinsesto, della sedimentazione, dell'accumulo degli strati, e più in generale del rispetto del contesto che sono diventati dei fondamenti indispensabili del pensiero urbano occidentale.

Rem Koolhaas rappresenta un problema per molti dei nostri contemporanei.

Essi non capiscono il legame che esiste tra la posizione intellettuale di Koolhaas, e la sua acutezza, il suo rifiuto dell'idealismo, delle nostalgie, del sentimentalismo, dei tabù e dei valori classici dell'architettura (in generale più o meno subordinati ad altre teorie se non ad altre morali), e l'incontestabile eleganza, la leggerezza, la virtuosità delle sue costruzioni.

Concepite in piena libertà, ma sottomesse a delle strane regole, contorte, sofisticate e poco esplicite (ciò che inquieta e sembra losco), le ville costruite da Koolhaas appaiono loro come dei capricci marginali, segni di un comportamento frivolo. Tra queste le più riuscite, le più pregiate, sono percepite spesso come autentici capolavori, portatori di un messaggio che va al di là di ciò che hanno di disordinato. Ma non hanno l'abitudine di vedere un pensiero che danza. E il disincanto teorico condurre una pratica d'architettura gioiosa, emancipata. Come se questa visione del destino globale della città, questa volontà radicale di conoscerne e di assumerne la tragicità, i suoi accenti nietzschiani che invitano a mettersi oltre il bene e il male, il bello e il brutto, implicano che si rinuncia all'affermazione di sé, della vita e dell'arte, che si interdice il semplice gusto del rischio. Questa architettura molto riflettuta, punteggiata di reminescenze, di paradossi deliberati, piena di fratture e di collage, e tuttavia così unitaria, questa architettura che interroga, seme del dubbio, disorientata e meraviglia, non la afferra. E questo per ragioni dottrinali piuttosto che artistiche.

La severità intimidatrice del dottrinario non esclude il carattere provocatorio, giocherellone, veramente straordinario delle sue architetture; al contrario la chiama.

«Invece di considerarlo come qualcosa da negare, aveva scritto Nietzsche, avremmo dovuto fare del caos un oggetto di affermazione.»

“...l’archistar è il grimaldello per ottenere l’innalzamento degli indici di edificabilità. L’amministratore pubblico li concede in cambio del fatto che acquisisce uno scudo che lo mette al riparo da ogni genere di critica...” G. Consonni

Sembra che il progetto abbia un indice di fabbricabilità mostruoso, in realtà se vengono considerati gli spazi pubblici il livello di indice è di 0,75, cioè quello utilizzato in tutta Milano; se poi si considera solo l’edilizia si arriva a 1. Molto meno di altre aree: in Garibaldi o anche nella zona della Fiera si sfiora addirittura un indice pari a 4. IL Comune di Milano ci aveva infatti chiesto perchè non eravamo saliti in altezza e il motivo è che università e parchi di ricerca funzionano meglio in orizzontale. Gli edifici sono di più ma più bassi allo scopo di aumentare i passaggi pedonali. Non vi è mai stata l’idea di sfruttare il territorio.

Come mai il tipo di struttura progettuale varia molto rispetto ai progetti del concorso del 1997?

Lo schema di progetto è cambiato perchè quel tipo di struttura non era più adatta con quello che ci era stato commissionato: il principio del nuovo progetto è quello di ribaltare l’elemento negativo dell’isolamento della Bovisa.

Per quanto riguarda l’ accordo di programma?

Quello per il concorso del ‘97 non è più in vigore, occorre stipularne uno nuovo.

Come bisogna considerare il Masterplan dello studio OMA?

Il progetto è stato comunicato male, non dallo studio, ma dal Comune che ha fatto passare il masterplan come un progetto finito ma non lo era affatto. Ciò che si voleva evidenziare con quell’ elaborato era essenzialmente la viabilità.

Come mai a un certo punto entra in gioco Euromilano?

Non vi è un motivo in particolare, Euromilano ha solo saputo sfruttare la situazione e proporsi ma poteva essere questa come un’altra. Il suo compito è stato solo quello di gestire le vendite.

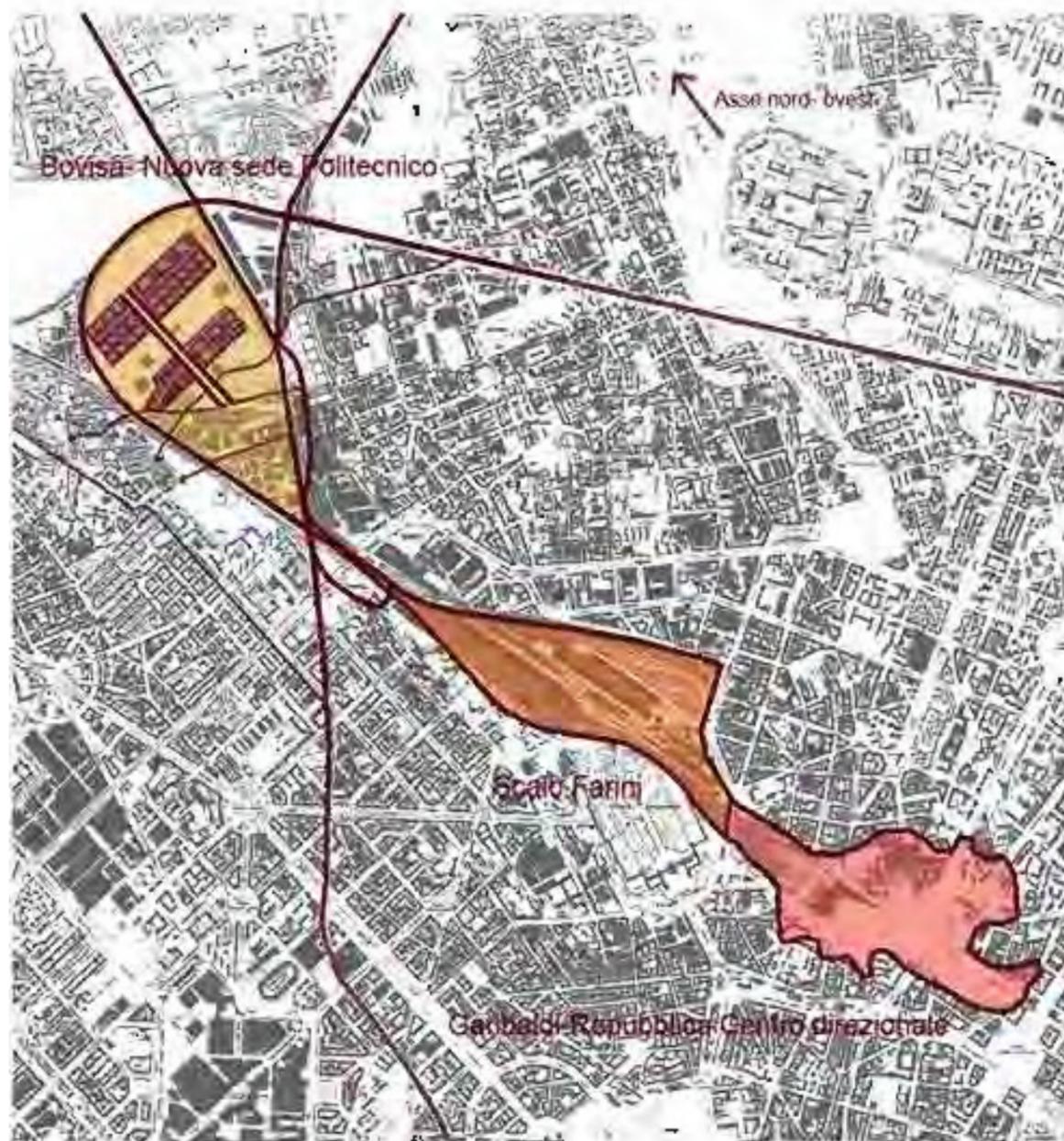
Perchè scegliere Koolhaas?

In realtà sono stati interpellati anche altri studi come quello di R. Piano o di J. Nouvel, il cui budget però era di circa 3 volte quello di Koolhaas.

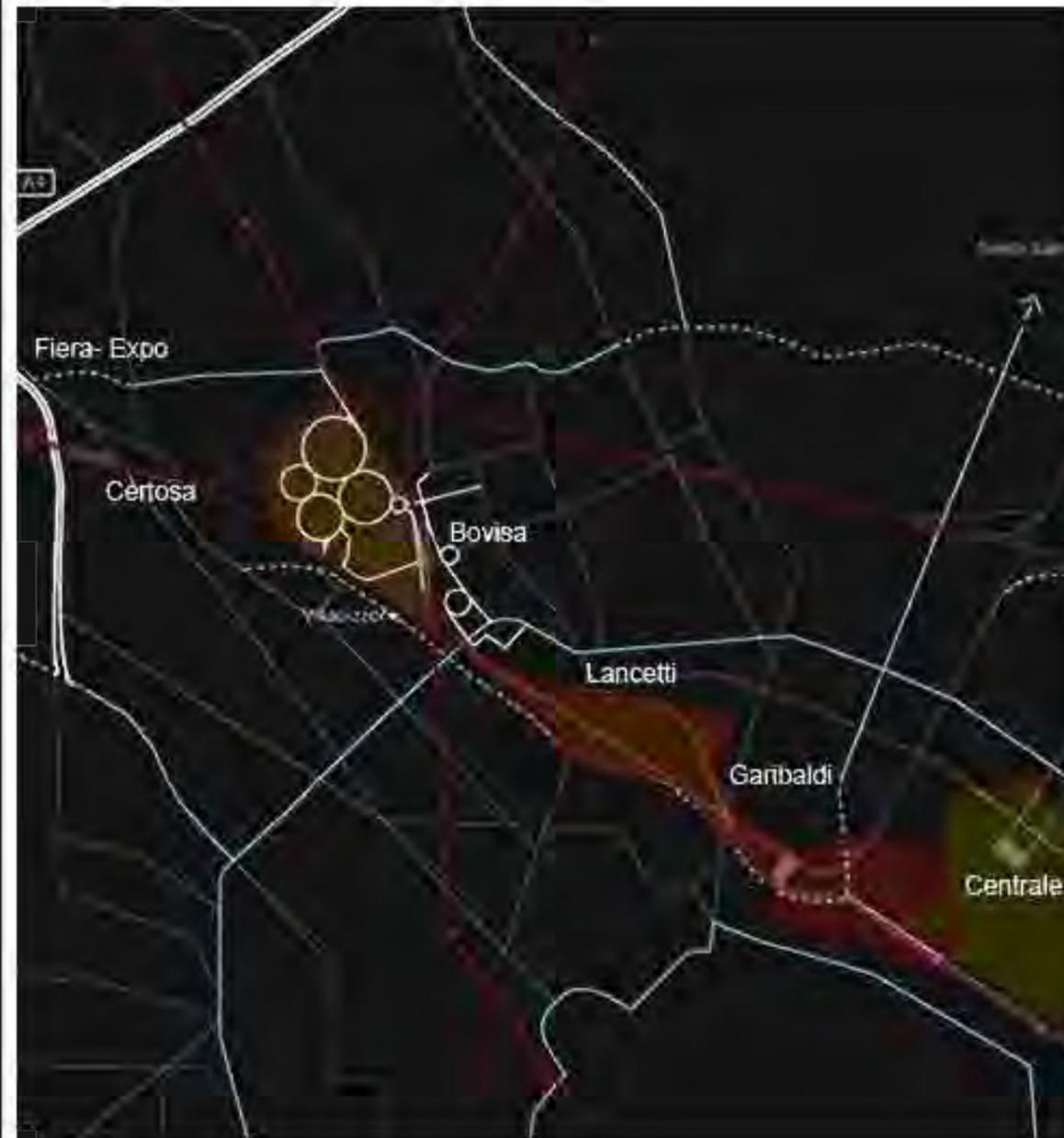
Inizialmente l’ area di progetto era di 450.000 mq, col tempo è aumentata fino a quasi raddoppiare e comprendere 800.00 mq. Come mai?

L’ aumento del ‘ area è spiegabile tramite semplici cambiamenti di proprietà e vendite.





Collegamento lungo l'asse nord-ovest della nuova sede del Politecnico in Bovisa con i due poli consequenziali del Centro direzionale Garibaldi-Repubblica e dello Scalo Fanni.



Si è mantenuto in parte il sistema delle infrastrutture del progetto redatto dai docenti del Politecnico; quello esterno sul perimetro della goccia e quello trasversale interno. Nuova è però l'idea di collegare Bovisa con il centro-città seguendo una fascia di eccellenza in direzione nord-ovest che va dall'area dell'Expo fino a quella della Stazione Centrale.

Alessandro Pasquarelli, EuroMilano

“Siamo nel quadrante a Nord Ovest della Metropoli, a un chilometro dagli svincoli autostradali più importanti d'Italia, con la ferrovia e il Passante. Questo non sarà solo parco scientifico ma anche città dove vivere, studiare, crescere. E ci siamo dati ventimila metri quadrati di un contenitore che affianchi la Triennale, dove collocare teatri, biblioteche.”

Carlo Masseroli

Dieci anni dopo, riparte la riqualificazione dell'area ex Montedison, non è solo una sfida internazionale. Perché?
 “Cambia la filosofia del progetto urbanistico che nasce, cioè, attorno all'interesse pubblico e non è ostaggio del mattone.”
 Detto con qualche esempio?
 “Dovrà rispondere ai nostri obiettivi: verde, infrastrutture a scala cittadina. Non chiuso su se stesso. Deve dialogare con la città, aprirsi ai quartieri vicini.”
 Un po' la metafora del nuovo pensare urbanistico?
 “Certo. Inoltre la Silicon Valley nasce dentro la città. È una grande avventura, non solo un'operazione immobiliare. Che deve dunque generare ricchezza sul territorio e dove si possa vivere e anche lavorare.”
 Se ne parla da cinquanta anni.
 “L'accordo di programma del '97 si fermò sia per il grande inquinamento dell'area sia perché era un progetto pubblico-pubblico. Obiettivamente insostenibile.”

Massimo Fortis

“L'impressione è che si costruirà senza tenere conto del contesto. Chiediamo all'assessore Masseroli di spingere perché il nostro ateneo possa svolgere una funzione di controllo sul progetto. Per migliorare è necessario che Palazzo Marino decida di aprire una discussione fra tutti gli enti coinvolti”

Giulio Ballo

“Affidare i lavori ai privati è l'unico modo per evitare che la Bovisa resti un prato. Questo progetto è l'unica garanzia al fatto che il Politecnico avrà possibilità di espandersi, scongiurando il rischio di dover traslocare”
 “Per noi questo è un progetto essenziale”
 Rettore del Politecnico, reduce da uno dei tavoli di discussione per decidere il futuro dell'area ex Montedison, ricorda che il Politecnico è stato un pioniere in Bovisa.
 Il Politecnico ha fame di spazi.
 “Ce ne servono almeno quattro volte quelli esistenti. Abbiamo già i campus di architettura e disegno industriale, ingegneria meccanica e aerospaziale, la galleria del vento, i laboratori. Ma è importante poter cominciare a costruire nella zona adiacente un nuovo edificio-laboratorio.”
 Che cosa ospiterà?
 “Il centro scientifico di quella che chiamiamo mecatronica, con la fusione di meccanica ed elettronica.”
 Il futuro dell'industria.
 “Perciò ci serve avere un luogo che possa espandersi, dove possano localizzarsi anche aziende vicine alla nostra ricerca, le cosiddette spin-off che vivono in sinergia con i ricercatori.”
 Il sogno?
 “Realizzare un quartiere a emissione zero, un vero prototipo.”

Giancarlo Consonni

...”Tra gli effetti di trascinarsi di questo caravanserraglio è l'automatica promozione di alcuni architetti di grido al ruolo di esperti in pianificazione urbanistica e disegno urbano. Ambiti su cui tali architetti non hanno alcuna preparazione, né alcuna esperienza che giustifichi l'affidamento di compiti di tale importanza. Chi glieli affida? Hanno incominciato gli immobilariisti con il pieno avallo degli amministratori pubblici, e ora li seguono su questa strada gli stessi amministratori in prima persona. La cosa è stranota: l'archistar è il grimaldello per ottenere l'innalzamento degli indici di edificabilità. L'amministratore pubblico li concede in cambio del fatto che acquisisce, o pensa di acquisire, uno scudo che lo mette al riparo da ogni genere di critica. Ogni discussione viene così tranciata di netto: chi osa muovere obiezioni si trova davanti un fuoco di sbarramento: «Chi è questo Carneade che osa schierarsi contro progetti che portano firme tanto prestigiose?». E via di questo passo. L'impreparazione degli amministratori e dei tecnici comunali fa il resto, finendo per trascinarsi nel vortice ammirazione/ignoranza larghe componenti dell'opinione pubblica: settori della società che via via si convincono che sulle trasformazioni territoriali e urbane non hanno voce in capitolo, perché non avrebbero la competenza.[...] Il vortice si trasforma così in tritacarne: le cosiddette competenze tecniche fanno a pezzi le competenze civili, ovvero quella materia - ciò che fa città - in cui tutti siamo esperti in quanto cittadini.
 [...] Al centro dell'articolo è il progetto di Rem Koolhaas per l'area dei gasometri nel quartiere milanese della Bovisa. Il termine progetto è in questo caso un eufemismo. Si tratta più propriamente del divertissement di un individuo che evidentemente non ha giocato abbastanza da piccolo. Butta sull'area, a manciate, dei pezzi presi da una scatola di giochi d'infanzia e dopo averne cavato un assemblaggio che gli pare abbastanza stravagante da sorprendere gli allocchi, mette la sua firma sotto questo affastellamento, lo chiama masterplan e lo manda, con relativa parcella, al committente diretto. Ovvero a EuroMilano. Che qui, in termini di potere, avrebbe tutte le prerogative del principe. Come le avrebbero i suoi interlocutori primi: il Sindaco di Milano e il Rettore del Politecnico, il quale rappresenta un ente che in questo caso è il maggiore destinatario dell'intervento di recupero. Principi? Sì: principi. Solo che nel quattro-cinquecento i principi avevano in generale buon gusto e ci tenevano a rispecchiarsi nelle opere. Ma si dirà: «Anche il “masterplan” di Koolhaas riflette qualcosa». Vero. È uno specchio che la dice lunga sulla impreparazione e il cattivo gusto dei moderni principi. I quali tra i gasometri della Bovisa, a dispetto dell'archistar usata come foglia di fico, appaiono in tutta la loro non entusiasmante nudità”.

BIBLIOGRAFIA

Sulle origini e sulle mutazioni storiche della Bovisa

- Francesca Cognetti, *Bovisa in una goccia: nuovi equilibri per un quartiere in trasformazione*, Polipress, Milano, 2007
- Valeria Erba, Corinna Morandi, Carlo Molteni, *Bovisa: materiali per il progetto urbanistico*, Libreria Clup, Milano, 2003
- Mimmo Di Marzio, Roby Schirer (a cura di), *Inpressione: artisti contemporanei nella memoria industriale : Officine del gas a Bovisa*, C. Marinotti, Milano, 2001.
- Vittorio Emanuele Parsi e Enrico Maria Tacchi (a cura di), *Quarto Oggiaro, Bovisa, Dergano. Prospettive di riqualificazione della periferia di Milano*, Collana di sociologia, F. Angeli, Milano, 2003
- M. Bottero, A. Cattaneo, C. Fontana, *Rinnovamento urbano a Bovisa*, Quaderno n. 3/97, Politecnico di Milano, editore Arti Grafiche Stefano Pinelli Srl, Milano, 1997
- Valeria Erba, Marina Molon, Corinna Morandi, *Bovisa:una riqualificazione possibile*, Edizioni Unicopli, Milano, 2000
- Marco Canesi, *Una nuova prospettiva per la zona Bovisa-Dergano*, centro policentrismo lombardo, Istituto di urbanistica, Milano, 1975

Su Oma

- Sanford Kwinter e Marco Rainò (a cura di), *Rem Koolhaas. Verso un'architettura estrema*, Postmediabooks, Milano, 2002
- Francois Chaslin, *Deux conversations avec Rem Koolhaas et caetera*, Sens & Tonka, Parigi, 2001
- Alessandro Pasquarelli, *Oma: note sul masterplan di Bovisa*, in *Domus*, n. 919, novembre 2008

Sui progetti per la Bovisa

- Paolo Caputo, Giorgio Fiorese (a cura di), *Politecnico Bovisa, progetti per l'area dei gasometri*, Abitare Segesta Cataloghi, Milano, 1999
- Guido Canella, *Progetto per l'area di Bovisa a Milano presentato alla mostra "Le città immaginate" della XVII Triennale di Milano, 1987*, in *Zodiac*, n. 7, Editrice Abitare Segesta, 1988
- Antonio Monestiroli, *Progetto del nuovo insediamento del Politecnico alla Bovisa*, in *Quaderni del dipartimento di progettazione dell'architettura*, n. 11
- Stefano Panunzi, *Nuovo insediamento del Politecnico alla Bovisa di Milano*, in *L'Industria delle Costruzioni*, n.237- 238, luglio-agosto 1991
- Comune di Milano e Proside, *Scenario Milano, Bovisa Gasometri, Contributi per un'idea di sviluppo sostenibile*, Milano, 2006

Siti internet

- www.euromilano.net
- www.nuovabovisa.com
- www.bovisiani.studentipolitecnico.it/blogw
- www.oma.nl



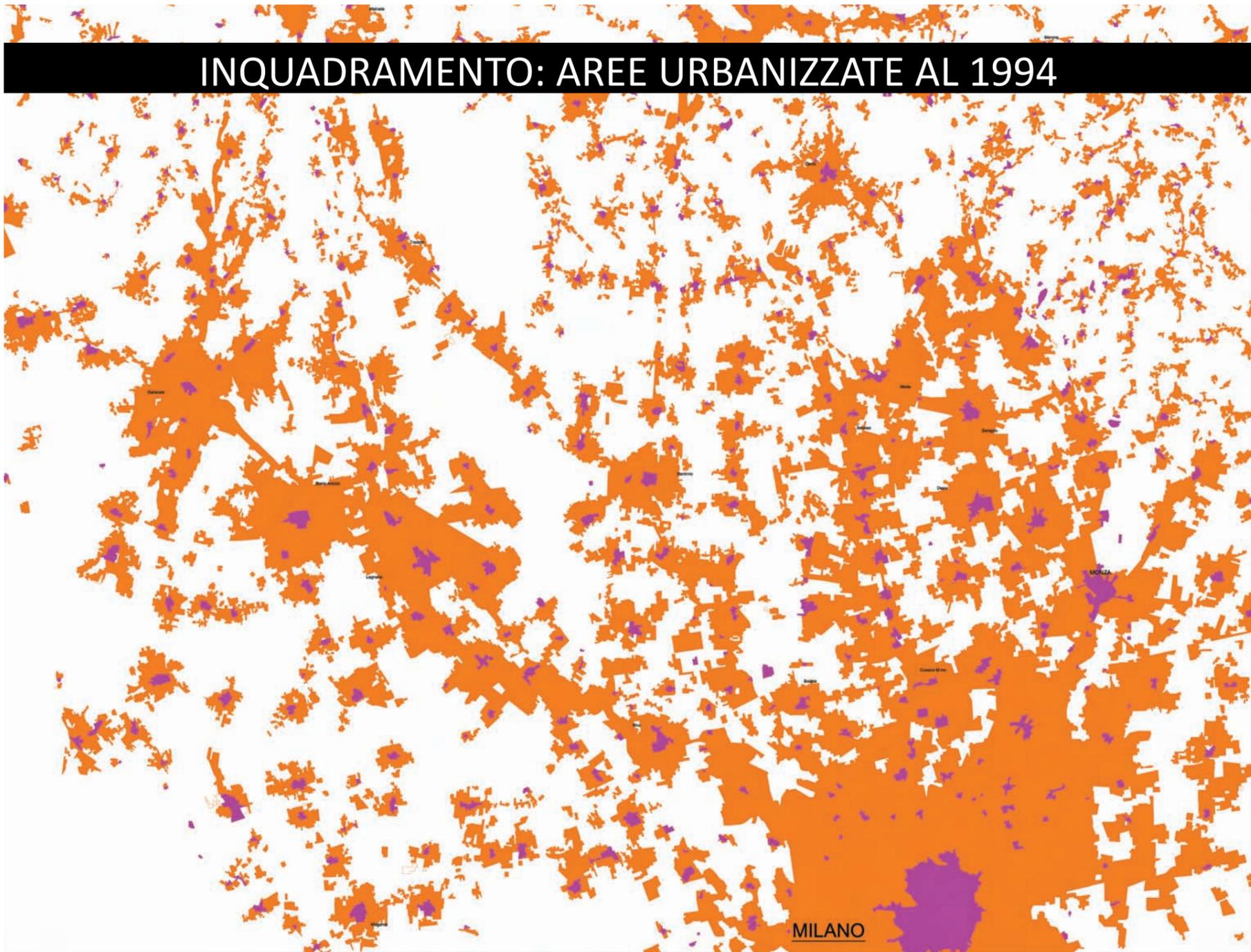
FEEDING THE PLANET, ENERGY FOR LIFE
NOURIR LA PLANÈTE, ÉNERGIE POUR LA VIE
NUTRIRE IL PIANETA, ENERGIA PER LA VITA

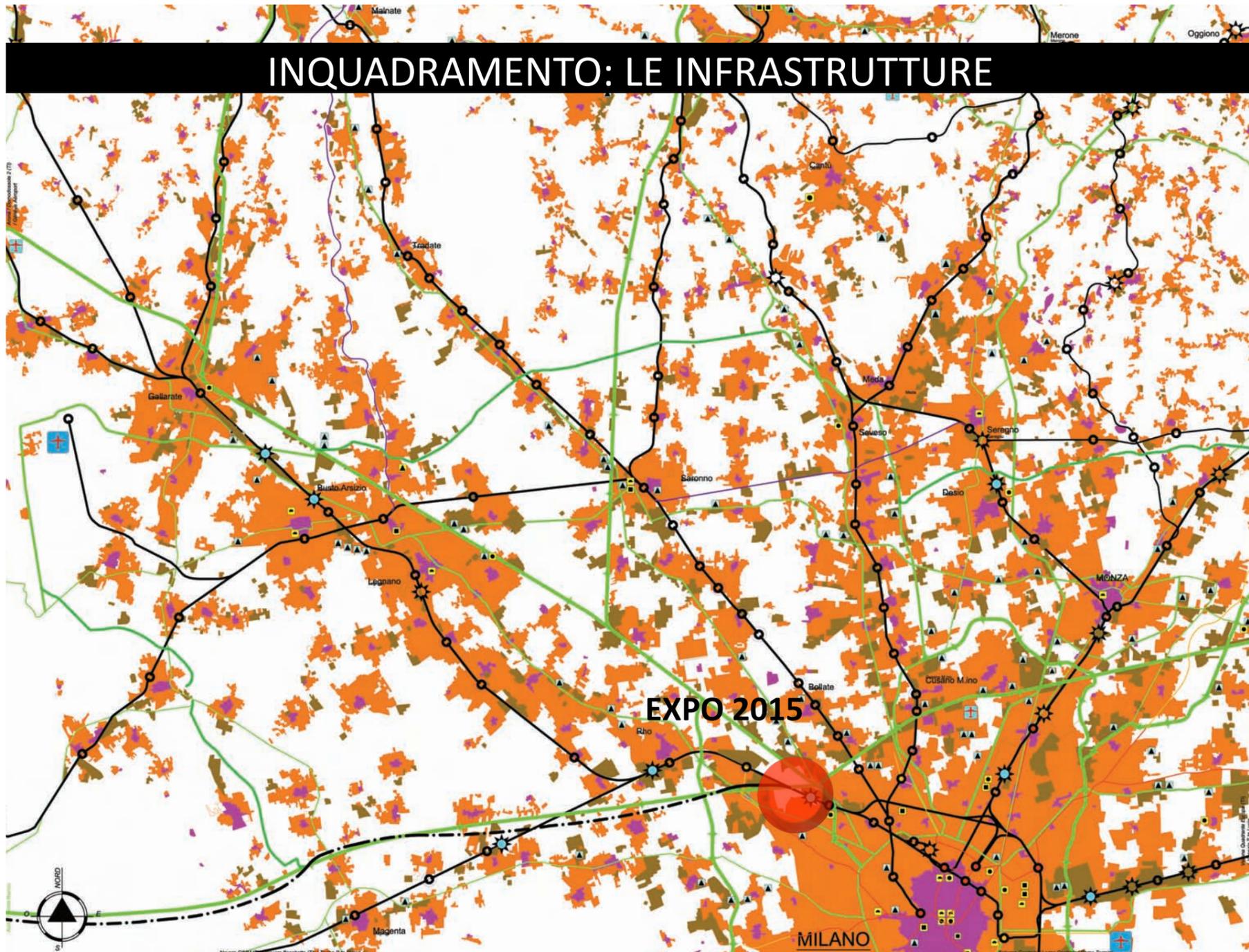
INQUADRAMENTO: NORD – OVEST MILANO

Una rapida visualizzazione del territorio con i suoi caratteri evolutivi per cogliere la strategicità dell'area scelta per l'Expo 2015.

INQUADRAMENTO: AREE URBANIZZATE AL 1900



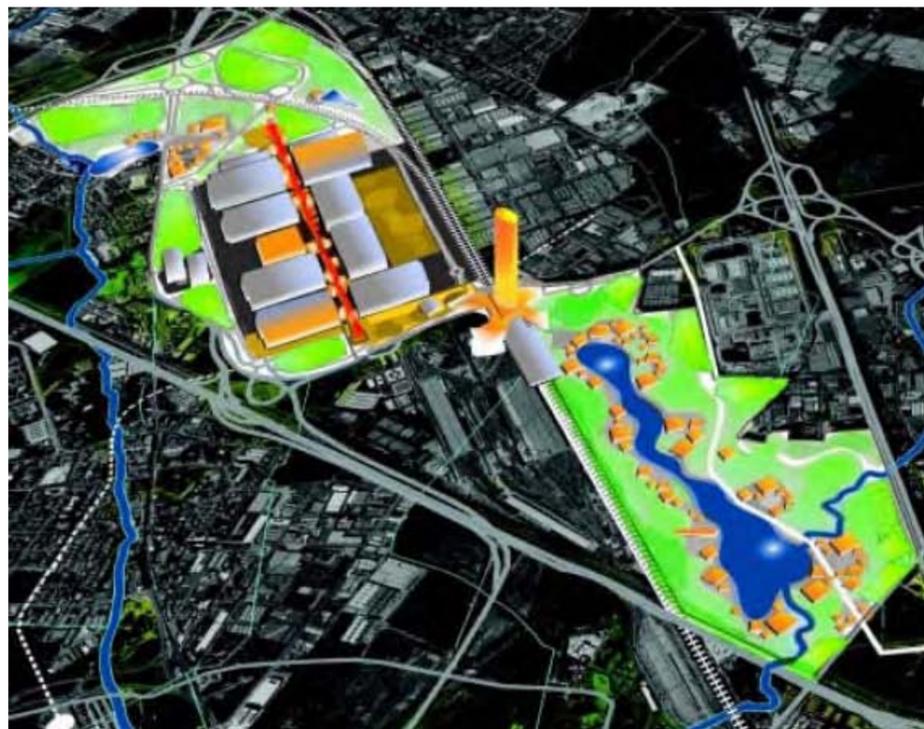




EXPO 2015: LE TAPPE DELLA CANDIDATURA

- **Milano, 16 ottobre 2006.** Il dossier che ufficializza la candidatura di Milano per l'EXPO 2015 è stato consegnato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri.
Il tema scelto per ospitare l'Esposizione Universale è "**Feeding the Planet, Energy for Life**": nutrire il pianeta, energia per la vita.
- **2006-12-19 - Prima Presentazione di Milano al BIE**
- **2008-03-31 - La votazione finale ha portato la vittoria di Milano**

EXPO 2015: IL MASTERPLAN



Il masterplan del sito per l'Expo 2015 elaborato dall'Assessorato per lo Sviluppo del Territorio – Settore Progetti Strategici e sottoposto all'attenzione del B.I.E..



Il masterplan del sito per l'Expo 2015 sviluppato dallo studio 5 + 1 AA su incarico dall'Assessorato per lo Sviluppo del Territorio – Settore Progetti Strategici.

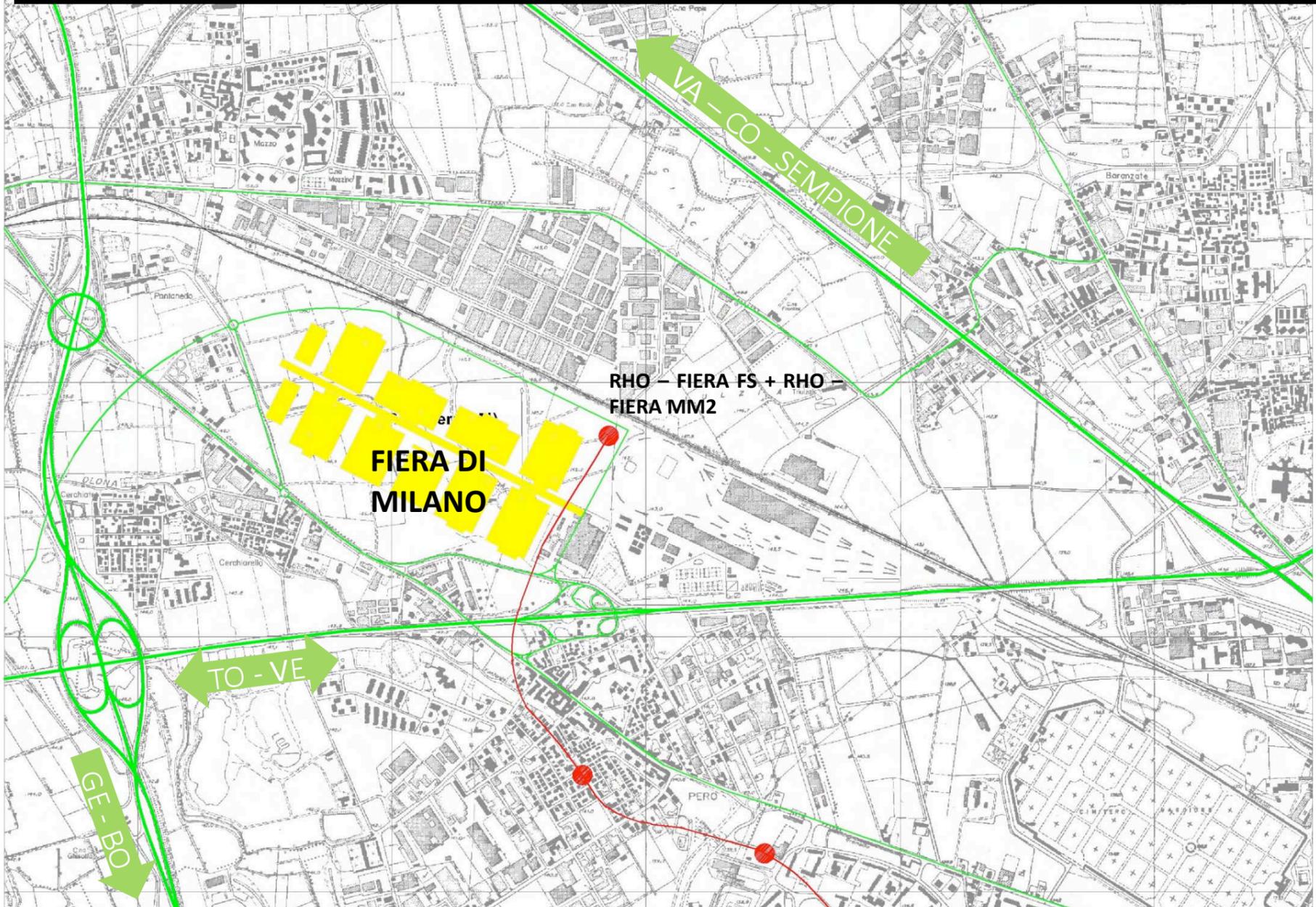
EXPO 2015: IL MASTERPLAN

- **L'operazione di definizione del masterplan per l'Expo 2015 è stata sviluppata in prima battuta dai soli organi interni al Comune di Milano**
- **Non ci sono stati concorsi pubblici né su invito per vagliare una pluralità di proposte relative alla sistemazione dell'area**
- **Il passaggio di consegne dall'Assessorato per lo Sviluppo del Territorio del Comune di Milano allo studio di architettura 5 + 1 A.A. è stato diretto e patrocinato dal governo cittadino**
- **Il ruolo dell'acqua – elemento importante nel caratterizzare l'esposizione ed il tema scelto – viene fortemente ridimensionato nel nuovo masterplan**

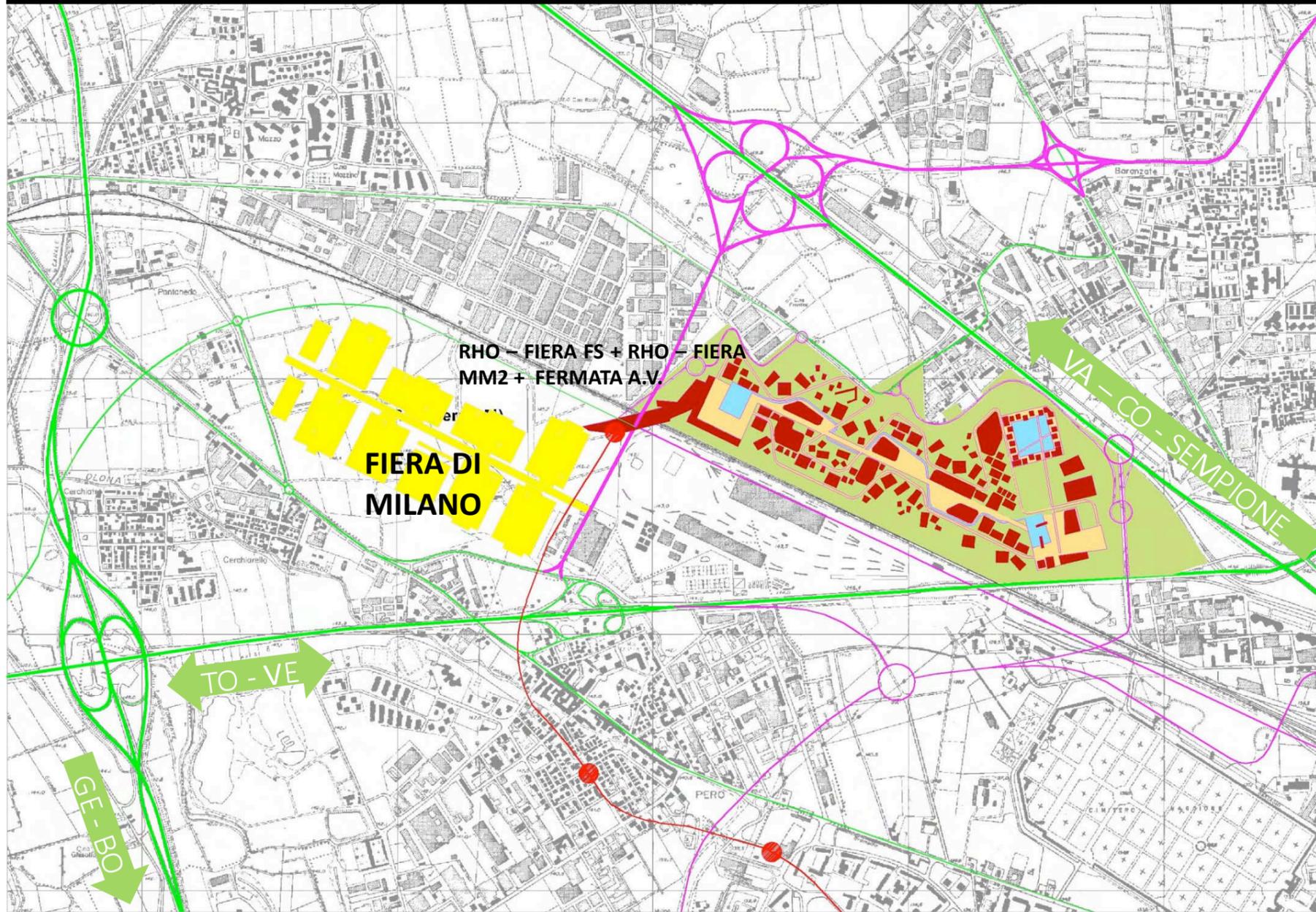
EXPO 2015: LE FUNZIONI



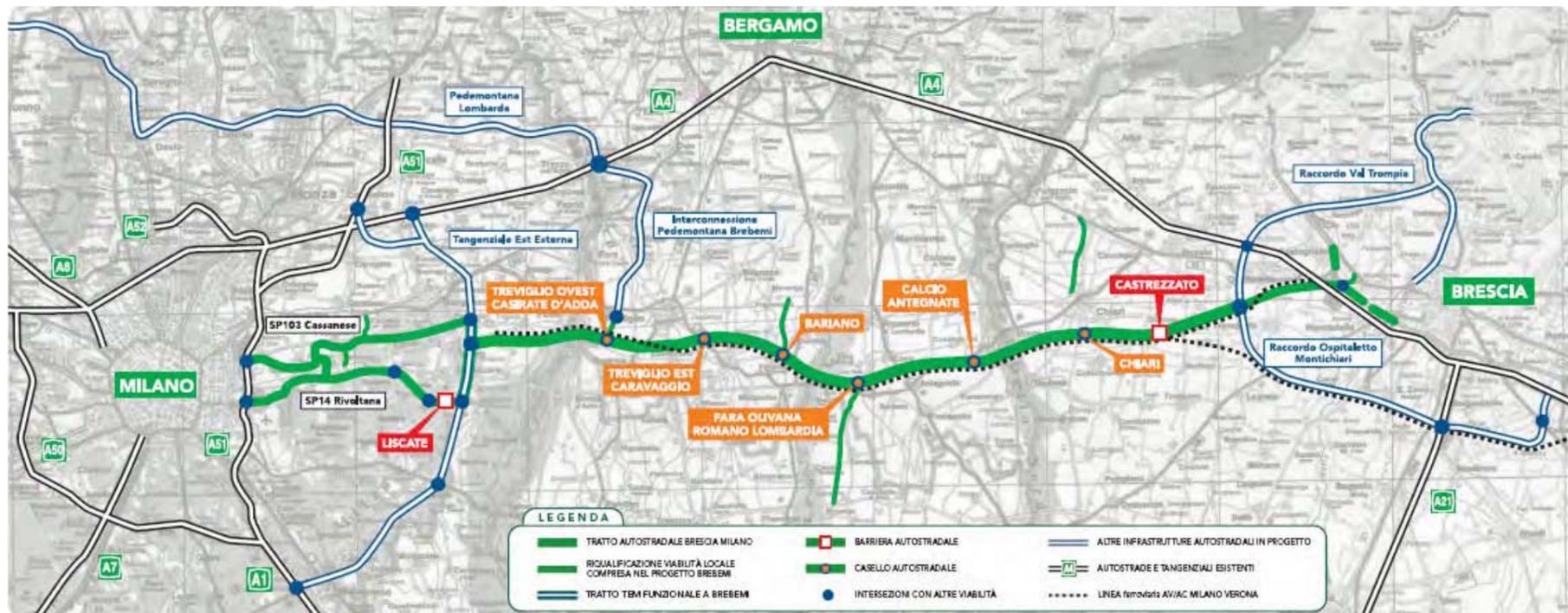
LA VIABILITA' NELL'AREA: PRIMA DELL'EXPO 2015



LA VIABILITA' NELL'AREA: PREVISIONE PER IL 2015

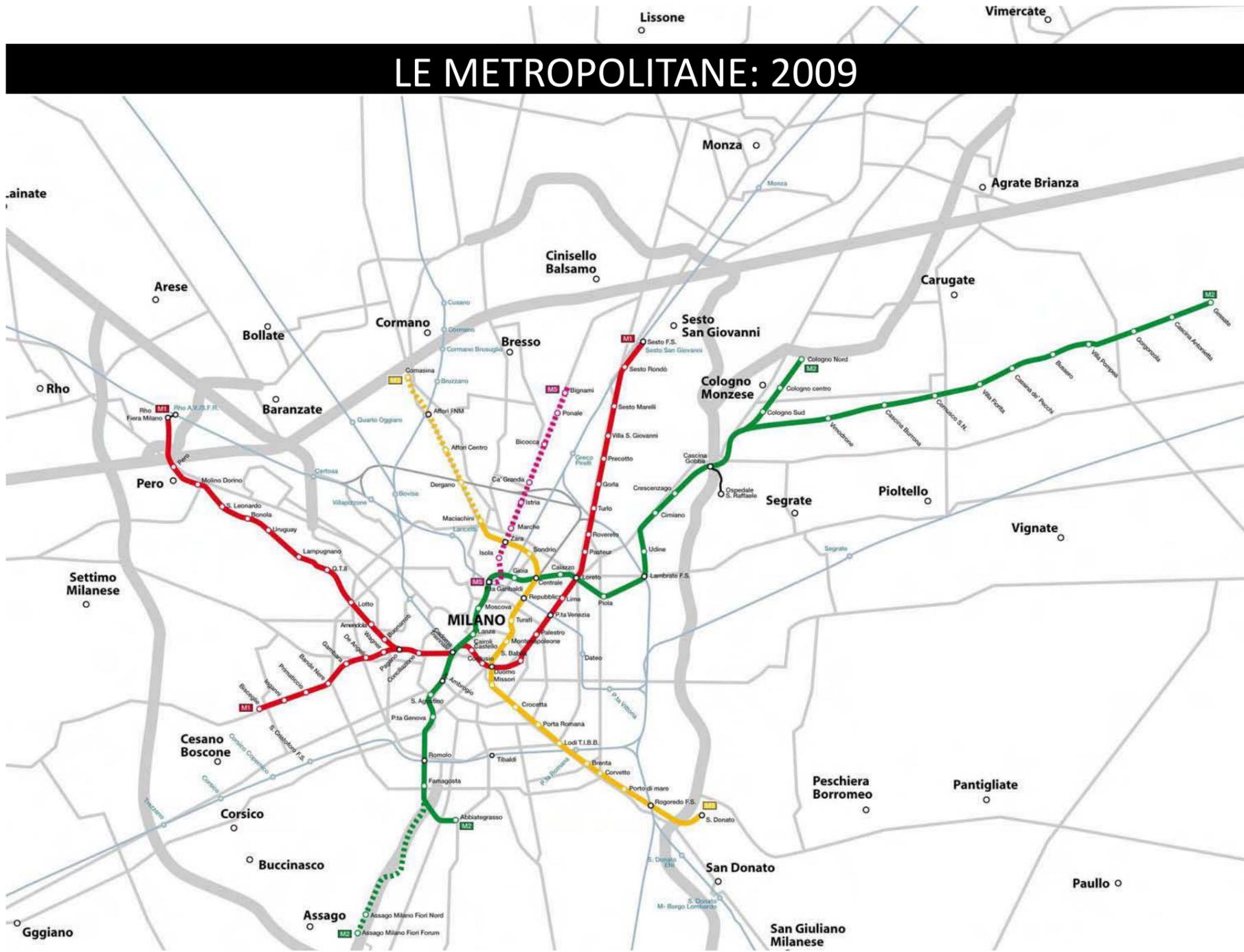


BRE.BE.MI. – T.E.M. – PEDEMONTANA

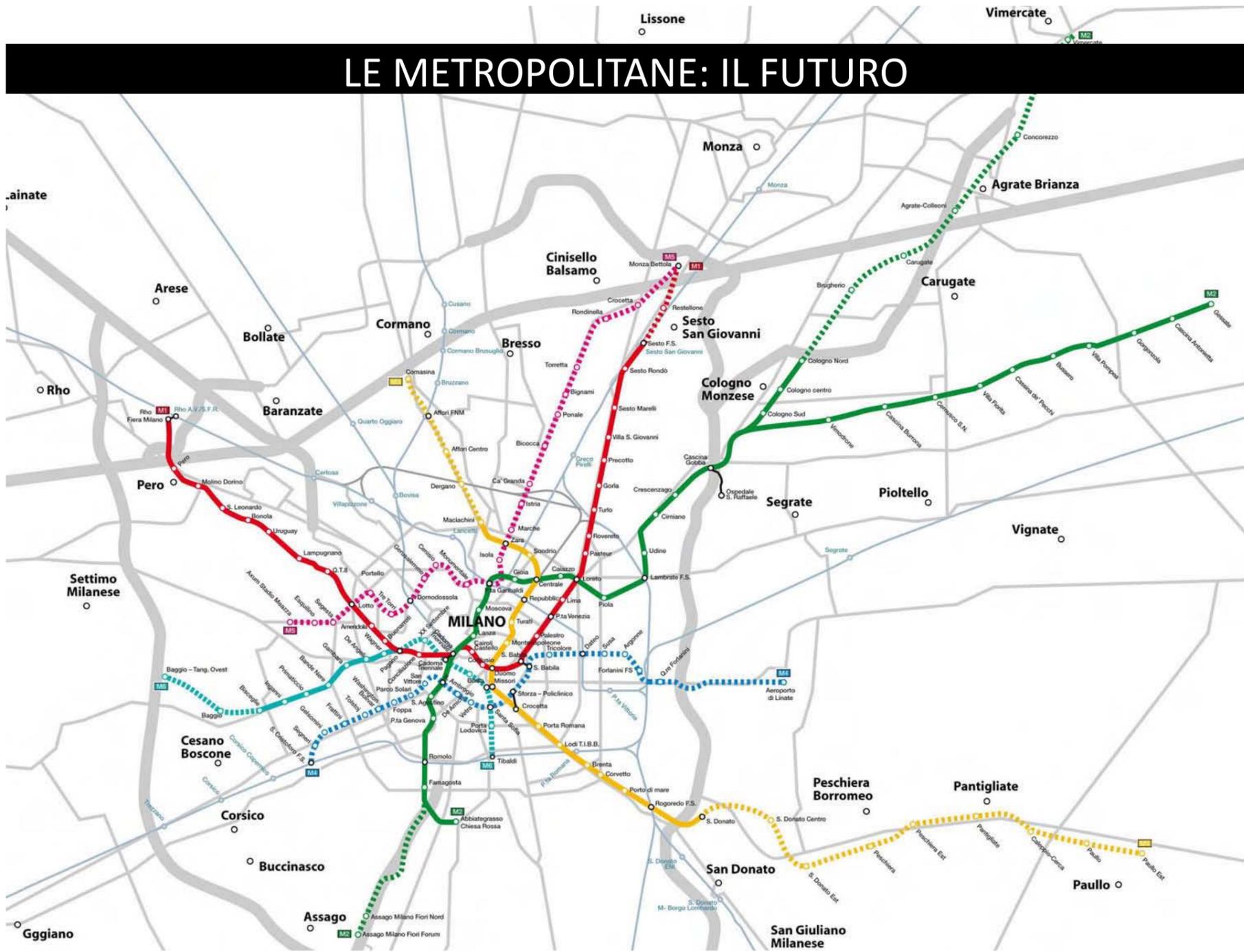


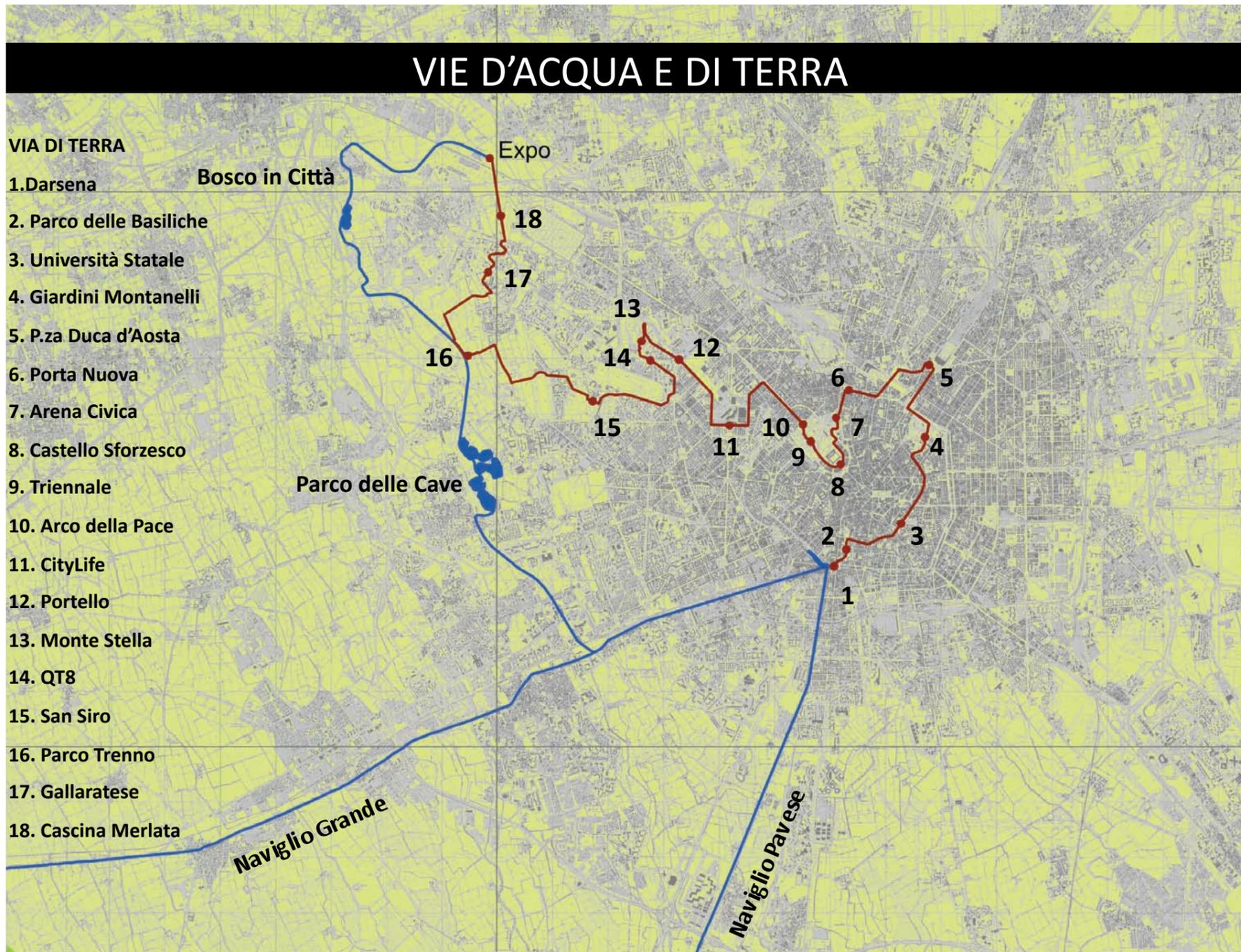






LE METROPOLITANE: 2009







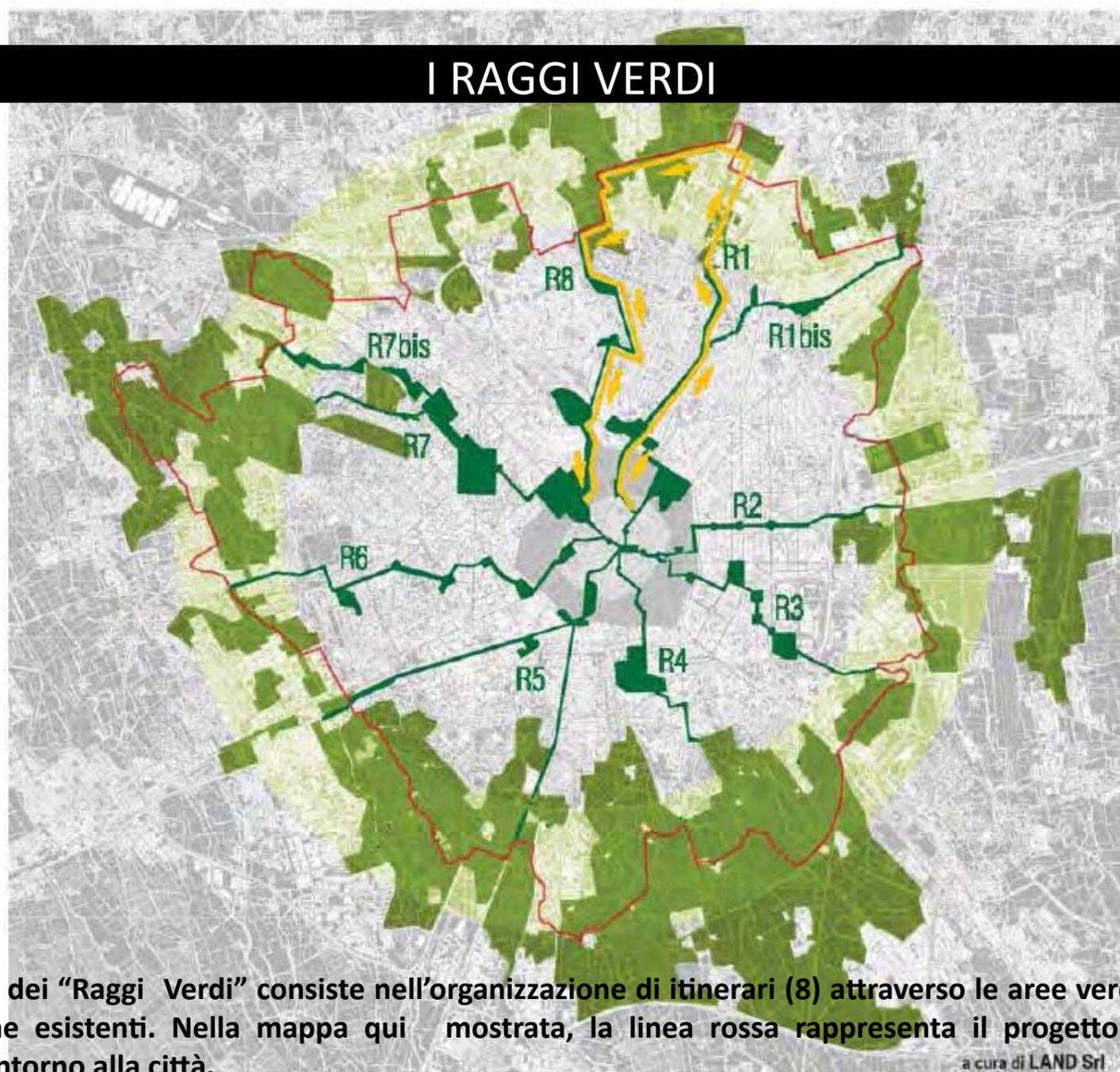
- **Recupero dei Navigli ancora esistenti**
- **Potenziamento ed ampliamento del canale Scolmatore Olona e del suo tracciato per strutturare un Parco Lineare periurbano dall'area dell'Expo 2015 al Naviglio Grande**
- **Organizzazione di eventi e padiglioni sui temi relativi all'acqua ed ai suoi molteplici usi nell'ambito dell'alimentazione**
- **Rete idroviaria navigabile a scopo turistico, integrata nel tragitto Locarno - Venezia**



Sono itinerari tematici all'interno della città di Milano volti a sottolinearne determinate caratteristiche nei seguenti ambiti:

- **Creatività**, nell'area di via Tortona, nei luoghi della moda e del design
- **XIX secolo**, a cavallo dei due anelli di circonvallazione dove è più evidente la trama urbana del Piano Beruto
- **Innovazione**, nell'area della Bicocca, sede di un'Università, di centri di ricerca e del Teatro degli Arcimboldi
- **Futuro**, nelle aree soggette alle pi recenti trasformazioni urbane

I RAGGI VERDI



Il sistema dei “Raggi Verdi” consiste nell’organizzazione di itinerari (8) attraverso le aree verdi urbane e periurbane esistenti. Nella mappa qui mostrata, la linea rossa rappresenta il progetto dell’anello ciclabile intorno alla città.

LE DICHIARAZIONI

Expo 2015, il mare arriva fino a Milano

Repubblica – 09 agosto 2008 pagina 2 sezione: GENOVA

l' Expo si spinge fin sotto la Mole Milano festeggia, Torino sorride

Repubblica – 01 aprile 2008 pagina 1 sezione: TORINO

Patto tra Firenze e Milano 'Iniziative comuni per l' Expo'

Repubblica – 26 giugno 2008 pagina 8 sezione: MILANO

'Expo 2015, un affare per Roma'

Repubblica – 16 gennaio 2009 pagina 7 sezione: ROMA

Tav MilanoTrieste: il Nord Est vuol salire sul treno di Expo 2015

Repubblica – 15 settembre 2008 pagina 16 sezione: AFFARI FINANZA

LE DICHIARAZIONI

«Expo, ci sarà anche l'Oltrepo»

1a Provincia Pavese – 20 aprile 2008 pagina 24 sezione:CRONACA

LA SPESA PER L'ACCESSIBILITA' [atti del convegno "Ridisegniamo l'Expo" del 16/05/09]

Le infrastrutture viabilistiche previste nel Dossier di candidatura comportano:

- **Opere essenziali.** Sono 13, per un costo complessivo di :
879 900 000 euro dallo Stato
623 100 000 euro da Regione, Provincia e Comuni
351 100 000 euro da attori privati

1 854 100 000 euro totali