



PORTA NUOVA



La storia dell'area Garibaldi-Repubblica è la storia di un vuoto, di quasi 150 anni di Milano, delle sue tendenze architettoniche e urbanistiche nonché dei suoi aspetti sociali e politici.

Nel 1873 si affianca alla stazione di Porta Nuova lo scalo merci di Porta Garibaldi, più a ovest dell'esistente, nello svincolo ferroviario che indirizza i treni in uscita dalla città verso Ovest (Torino) e verso Nord-Est (Monza). Si viene così ad intensificare un flusso costante di merci e persone sull'asse Milano-Monza andando a favorire la crescita delle zone a nord della città e dando inizio ad un processo di crescita urbanistica e ed economica che ancora oggi caratterizza il panorama brianzolo.

All'inizio del secolo chi arrivava a Milano sia da Ovest che da Est, dopo aver attraversato da entrambi i lati dei simboli storici-artistici della città che con la ferrovia acquistavano valore di porte d'ingresso alla città, giungeva alla vecchia Stazione centrale. La vecchia Centrale si può considerare come un preambolo a quella che sarebbe stata creata negli anni successivi con il conflitto tra i suoi materiali, la pietra dell'elemento distributivo e amministrativo e il ferro e vetro per la copertura delle banchine. La stazione aveva il suo piano di calpestio sette metri più elevato del piano viario, ed esisteva un largo piazzale in pendenza che dai bastioni portava all'ingresso dell'edificio andando a creare uno spazio di collegamento che da "terrazza" sulla città, abbassandosi lentamente, si fondeva con l'impianto infrastrutturale esistente e con le sue maggiori direzionalità, sia quella di aggiramento alla città (la circonvallazione dei bastioni) sia quella di penetrazione (C.so di Porta Nuova).



1



2



3

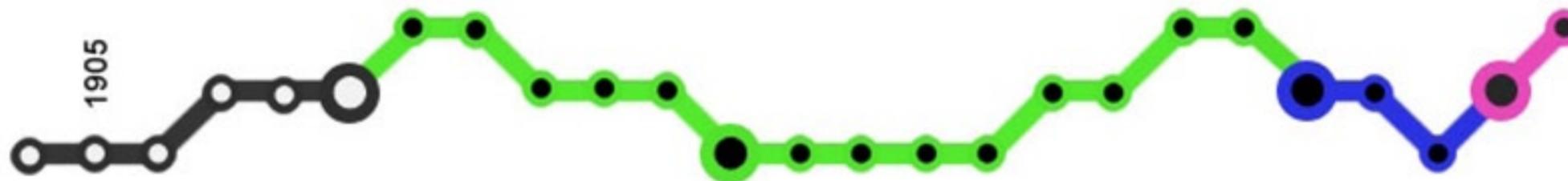
- 1) La vecchia stazione centrale
- 2) Veduta della linea ferroviaria Milano - Monza
- 3) Piano Beruto (1885)



Nel 1905 con la revoca delle concessioni ferroviarie a tutte le società private, e l'assunzione da parte dello Stato dell'esercizio della rete ferroviaria nazionale, nacquero le Ferrovie dello Stato. Questo evento semplificò molto la questione del riordino ferroviario milanese, in quanto scomparve il dualismo prodotto dall'esistenza di due società ferroviarie, furono eliminate distinzioni e ripetizioni, e fu facilitato anche il colloquio fra il Municipio e l'esercente. La Giunta comunale istituì una nuova Commissione, presieduta dal senatore Giuseppe Colombo con l'incarico di studiare il migliore assetto da dare ai servizi ferroviari della città di Milano. In seno ad essa si formarono due sottocommissioni, l'una per lo studio degli impianti ferroviari della stazione Centrale e l'altra per lo studio della nuova stazione di smistamento e della nuova linea di cintura. Si decise così l'abbandono della esistente stazione centrale, del tipo di transito, e costruzione di una nuova grande stazione di testa, a Nord di essa. Inoltre, si suggeriva l'abbandono dei collegamenti della Centrale con Porta Garibaldi e con Porta Sempione, e di costruire le linee di raccordo degli impianti milanesi in modo tale da consentire l'espansione edilizia secondo il piano regolatore della città, senza ostacolare la viabilità. In sostanza quindi la commissione si pronunciò per l'abbandono della Circonvallazione rimandandone la ricostituzione, in forma ampliata, a tempi futuri secondo un tracciato già definito, ma che per il momento non venne giudicato necessario.



- 1) Planimetria intervento
- 2) Piano Pavia Masera (1911)



Nel 1931 entra in servizio la nuova Centrale, la città si trova avvolta da una specie di nuovi grandi "bastioni", certo senza porte e sempre aperti, ma comunque dotati di un numero limitato di passaggi obbligati, che soprattutto nel secondo dopoguerra, con l'espansione della città verso l'esterno, avrebbero condizionato non poco il traffico e l'interscambio fra città storica e periferia. L'anno successivo la vecchia Centrale, passato gradualmente il traffico da essa alla nuova, viene totalmente demolita insieme con i raccordi ed i rilevati, facendo scomparire quasi tutto quanto l'edificio aveva portato con sé nei suoi sessanta-sette anni di vita.



1) Le modifiche alla linea ferroviaria



In seguito alle devastazioni portate dalla guerra, nel 1946 viene indetto un concorso di idee per un nuovo piano regolatore per la città di Milano. A questa competizione partecipa il gruppo composto da Albini, Belgiojoso, Bottoni, Cerutti, Gardella, Mucchi, Palatani, Peresutti, Pucci, Putelli, e Rogers che col Piano A/R (Architetti Riuniti) propongono una nuova idea di Milano basata sul concentrazione degli spazi edificati all'interno dei bastioni e un trattamento a verde di molte aree periferiche, andando ad identificare in queste aree altri centri per la costruzione di nuovi quartieri satelliti basati sui principi dell'urbanistica moderna (l'unico esempio realizzato è il quartiere del QT8, fortemente voluto da Bottoni).

- 1) Piano A/R, prospettiva (1946)
- 2) Piano A/R (1946)



Nella proposta presentata in comune, gli architetti danno una importante rilevanza all'asse di penetrazione alla città che da Nord Est segue il tragitto della vecchia ferrovia arrivando fino all'area Garibaldi Repubblica. Questa considerazione è alla base del concorso per il centro direzionale del 1948; l'area viene vista come un nodo urbano molto importante; sia il gruppo del CIAM (Albin, Belgiojoso, Bottoni, Mucchi, Peresutti, Pollini, Pucci, Romano), sia il gruppo Albricci, Castelli Ferrieri, Latis, Tevarotto, Zanuso insistono sulla valorizzazione economica di questo pezzo di suolo prossimo al centro cittadino. Mentre il primo suddivide l'area in lotti, dalla cerchia dei bastioni alla nuova stazione centrale, indicando le funzioni di ciascuno in base alle capacità economiche dell'area, il secondo propone un asse attrezzato, di distribuzione ai diversi isolati pensati secondo le leggi dell'urbanistica moderna, ognuno con le proprie funzioni.



1



2

- 1) Progetto Centro direzionale, gruppo CIAM (1948)
- 2) Progetto Centro direzionale, gruppo Zanuso (1948)



Nel 1950 viene presentato in comune il nuovo P.R.G. Che ottiene la definitiva assunzione nel 1953. Per la progettazione dell'area Garibaldi Repubblica viene predisposto un ufficio tecnico per lo studio di un Piano Particolareggiato che potrà essere messo a punto solo nel 1955 a seguito degli accordi finalmente intervenuti con le Ferrovie che per lungo tempo si rifiutano di arretrare e rendere disponibile l'area occupata. Il piano è predisposto dall'Amministrazione con la consulenza di Muzio, Bosisio, Lancia e Perelli. Nel 1962 viene variato da un secondo progetto e nel 1967 da un terzo.



1



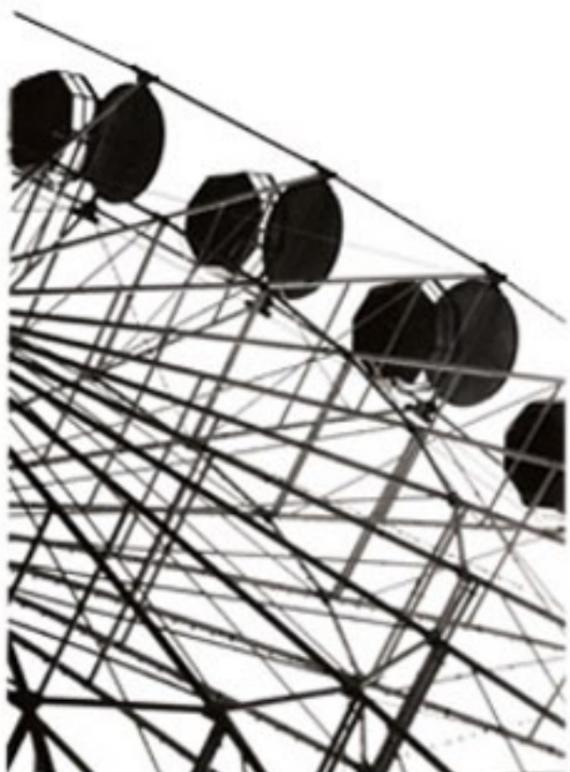
1) Esempio del vuoto (al 1900)

L'8 novembre in Consiglio Comunale si deve prendere atto dell'opposizione che si è formata nei confronti degli indirizzi di politica urbanistica, giudicati disattenti alle esigenze della popolazione insediata e tesi alla sola valorizzazione economica del suolo. D'ora in poi si inizierà a parlare dell'area come "ex Centro Direzionale"

1, 2, 3) Il Parco giochi delle Varesine
4) L'ingresso al parco prima dell'inizio dei lavori (2005)



1



2



3



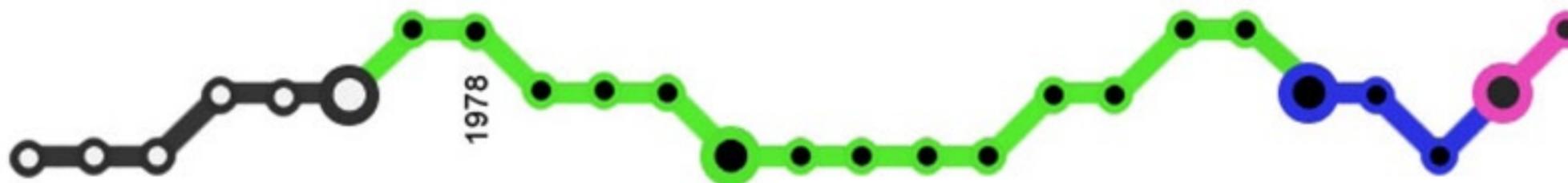
4



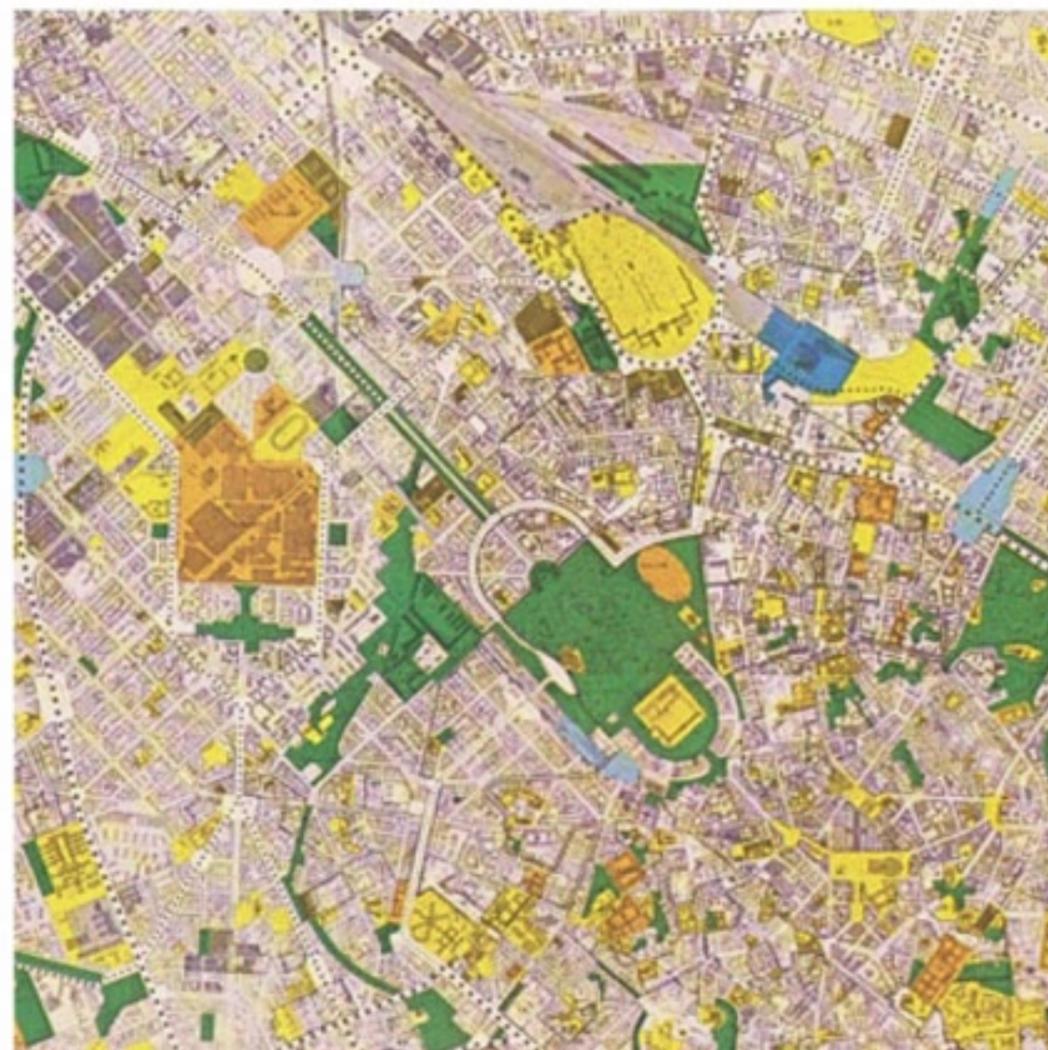
Viene approvato un nuovo Piano di Inquadramento Operativo per l'area che darà la spinta all'amministrazione locale e alla rivista Casabella a promuovere un nuovo concorso ad inviti nel 1979. Prendendo spunto dal Piano dell'anno precedente la competizione prova a reinterpretare le possibilità lungo alcune direzioni principali: la localizzazione di manufatti architettonici isolati nello spazio tra il rilevato delle Varesine e la stazione Garibaldi; la ricomposizione morfologica della vasta area lungo un mall centrale; la predisposizione di una macrostruttura, metafora macchinista di nuovi incontri tra tecnologia e città. A questo concorso possiamo attribuire un nuovo punto di svolta infatti alcuni progetti costituiscono un passaggio con la tematizzazione successiva: pur avendo prevalentemente attenzione a problemi di ricucitura dell'esistente, assumono come presupposto il carattere eccezionale dell'area, la necessità di farne un "luogo centrale" nella città. L'area di Garibaldi-repubblica ha rappresentato per anni l'incapacità dell'amministrazione comunale di tradurre in azione i progetti per le grandi trasformazioni urbane.



- 1) Progetto per il centro direzionale, Gae Aulenti (1978)
- 2) Progetto per il centro direzionale, Vittorio Gregotti (1978)



Viene approvato il nuovo P.R.G. E successivamente la variante Z2 per l' area dell'ex Centro Direzionale ripensando ad una nuova destinazione funzionale (verde e servizi pubblici) e ad una nuova infrastrutturazione circostante la stazione Garibaldi. Il tema centrale del Piano di Inquadramento è la definizione dei rapporti e dei ruoli reciproci di queste diverse tematiche locali urbane. Per il tessuto degradato vengono indicati criteri di recupero e ristrutturazione, finalizzate al miglioramento delle condizioni abitative e al recupero capillare integrato di aree e spazi per verde e servizi pubblici. All'inizio di questo decennio si inizia a pensare alla progettazione di un passante ferroviario e il Documento Direttore del Progetto Passante affida all'area un posto assolutamente rilevante, individuando in essa un nuovo centro finanziario, amministrativo e culturale.



1

1) P.R.G., 1980



Viene redatto un nuovo progetto, variato dal consiglio comunale il 23 marzo dell'anno successivo. Numerose le critiche formulate allo strumento attraverso le osservazioni che tendono di metterne in evidenza l'eccessiva rigidità per quanto riguarda il mix funzionale, il peso insediativo e lo schema ordinatore del nuovo impianto che la Variante individua in una "Piastra" tridimensionale che integra pedonalità, viabilità e parcheggi. Nell'anno successivo il proprietario dell'area delle Varesine, De Mico, presenta in comune un progetto comprendente uffici, residenze e un albergo di lusso sui suoi possedimenti, senza però ricevere il consenso degli organi amministrativi.



1) Il progetto dell'area delle Varesine, De Mico (1985)



Le osservazioni critiche formulate nel 1985 divengono materiale per lo Studio di Inquadramento e una successiva stesura della Variante che conferma le scelte di fondo per l'area, nel convincimento, proprio di tutti questi strumenti, della necessità di utilizzare selezione funzionale e impianto morfologico come materiali per esprimere l'eccezionalità del sito.



1) Piano di inquadramento Isola-Garibaldi-Porta Nuova (1985)
 2) Modalità d'intervento e interventi programmati (1985)



Il Concorso di idee per la progettazione dell'area Garibaldi-Repubblica è frutto della stretta collaborazione tra Amministrazione comunale e AIM. Il Piano Regolatore del Comune prevedeva per la zona Garibaldi-Repubblica la realizzazione di un Concorso quale premessa per giungere alla definitiva progettazione e alla successiva creazione del "polo finanziario" in quest'area centrale e strategica rispetto al territorio milanese, da tempo abbandonata e degradata, in attesa di una qualche definitiva sistemazione.

L'offerta di collaborazione fatta dall' AIM al Comune per il lancio del Concorso è stata formalizzata in un accordo Comunale; su questa base l' AIM, i cui Soci hanno interamente finanziato il Concorso, si è fatta carico di tutta l'organizzazione e del coordinamento scientifico e operativo dell'iniziativa.

Il Bando di Concorso è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 31 maggio 1991.

Alla data di scadenza fissata per il 21 novembre 1991 sono stati consegnati 63 progetti fra i quali la Commissione giudicatrice, che ha concluso i suoi lavori il 12 febbraio 1992, ha selezionato il vincitore del Concorso. Quattro progetti sono stati "segnalati" e diciotto progetti hanno avuto il riconoscimento del "rimborso spese". Secondo quanto previsto dal Bando, la Commissione Giudicatrice del Concorso ha selezionato 20 professionisti italiani e i 3 stranieri cui riconoscere il rimborso spese di venti milioni di lire.

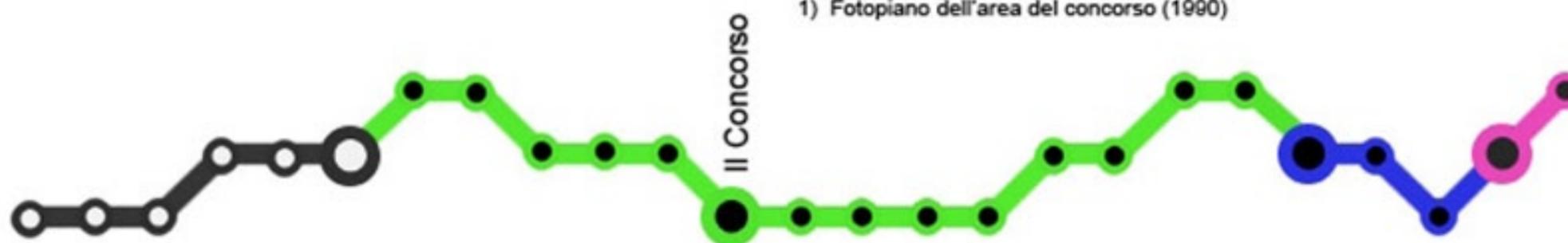
Questi i 23 nominativi: Emilio Battisti, Alberico Belgiojoso, Salvatore Bisogni, Guido Canella, Raffaello Cecchi, Sergio Crotti, Pietro Derossi, Bruno Gabrielli, Eugenio Gentili Tedeschi, Giorgio Grassi, Ernesto Griffini, Bernard Huet, Josef Paul Kleihues, Gaetano Liscian-dra, Alberto Mioni, Bruno Morassutti, Pierluigi Nicolin, Mario Oliveri, Gian Ugo Polesello, Manuel Portaceli, Aldo Rossi, Uberto Siola, Carlo Teoldi.

Tra questi, la Giuria ha ritenuto di segnalare con particolare menzione cinque progetti dei seguenti concorrenti: Emilio Battisti, Alberico Belgiojoso, Pietro Derossi, Giorgio Grassi, Pierluigi Nicolin.

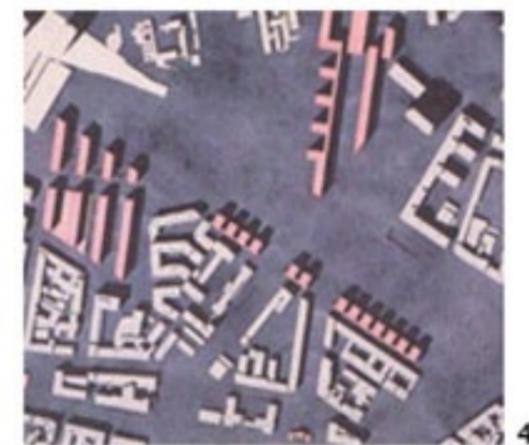


1

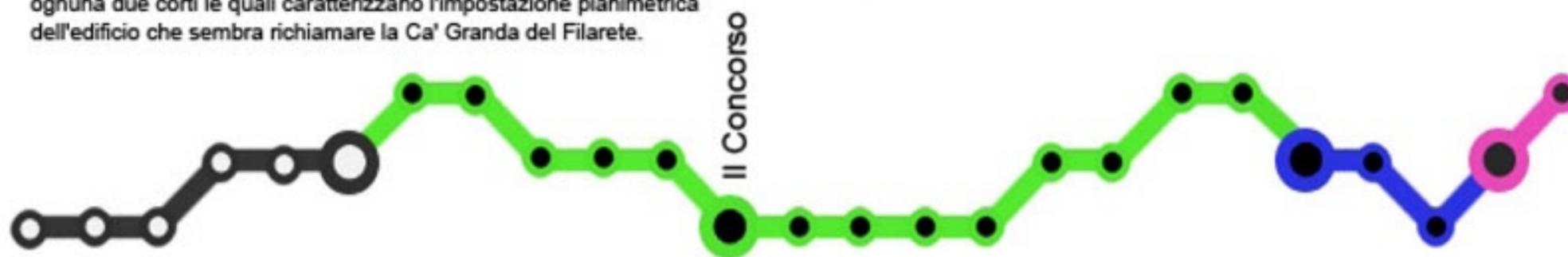
1) Fotopiano dell'area del concorso (1990)



Da un'analisi superficiale dei vari progetti si possono creare due diverse classi di impostazioni d'intervento; la prima basata sull'importanza dell'asse di penetrazione di viale della liberazione mentre la seconda ricerca un'impostazione infrastrutturale funzionale, capace di legare le diverse direzionalità con la creazione di un nodo. Nella prima classe confluiscono le idee di Rossi, con la creazione di uno spazio verde rettangolare che si innesta su viale della liberazione al quale fa da cornice, su tre dei suoi lati, una stecca continua che abbraccia il vuoto lasciandolo libero verso il centro città. Lo spazio monumentale che si viene a creare è rotto da due elementi infrastrutturali che completano i collegamenti tra le diverse aree della città (il collegamento con la zona dell'Isola e l'asse di Melchiorre Gioia) e da due elementi costruiti che dettano entrambi una nuova direzionalità verso elementi monumentali esterni al vuoto; il primo rivolto verso sud, è un collegamento con porta Nuova e con l'asse di penetrazione alla città. Il secondo, al contrario, si rivolge verso Nord-Est, verso un nuovo edificio che, caratterizzato da una pianta quadrata e da un volume massiccio, si pone come nuova porta urbana di ingresso al centro cittadino. Per il gruppo di Canella viale della Liberazione è spunto per la creazione di un asse edificato, dove l'insieme di elementi monumentali vengono a creare un filtro sezionando il centro storico dalla sua successiva espansione, mentre per Grassi l'elemento filtro si identifica nella creazione di un vuoto urbano. L'importanza di questo vuoto è evidente nella scelta dell'architetto di non prendere in considerazione, all'interno della tavola di presentazione dell'impianto infrastrutturale che dovrebbe crearsi da solo sotto l'attenta guida degli elementi costruiti come l'asse di penetrazione verso porta Nuova dettato da un complesso di edifici; i primi due inquadrano la direzione il terzo ne delimita la profondità in contrasto con porta nuova. L'asse vuoto è trattato in diverso modo nel progetto di Macchi Cassia; verso il centro il vuoto cerca di fondersi con il costruito caratterizzato da elementi a pettine con fronte continuo a sud. Verso nord il contrasto tra vuoto e pieno è più rigido e caratterizzato da una stecca continua che si trova a tagliare l'asse di Melchiorre Gioia. Allo stesso modo un nuovo elemento massiccio si innesta lungo la stecca andando a svuotarla creando due piazze vuote affacciate sull'asse che dettano ognuna due corti le quali caratterizzano l'impostazione planimetrica dell'edificio che sembra richiamare la Ca' Granda del Filarete.



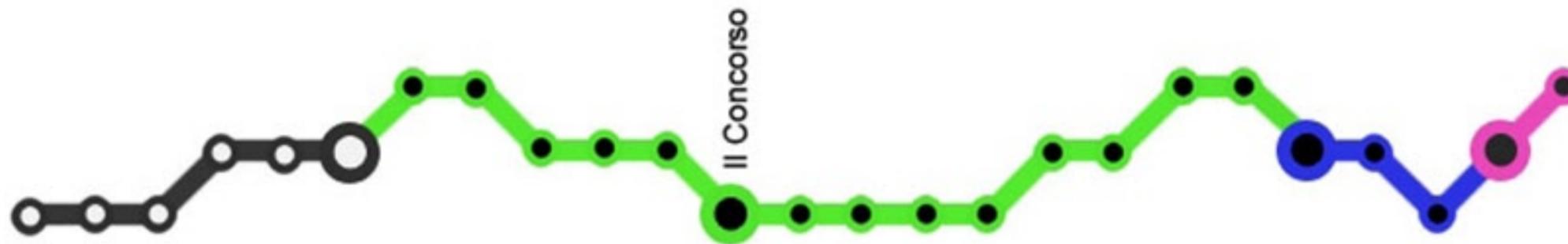
- 1) Progetto Garibaldi-Repubblica, A. Rossi (1990)
- 2) Progetto Garibaldi-Repubblica, G. Canella (1990)
- 3) Progetto Garibaldi-Repubblica, C. Macchi Cassia (1990)
- 4) Progetto Garibaldi-Repubblica, G. Grassi (1990)



A completare questa classe di progetti ci pensa Josef Kleiens che puntella il perimetro rettangolare già identificato da Rossi con diciassette torri a pianta quadrata che partendo dalla piazza della stazione Garibaldi creano un corridoio che accompagna il passante per tutto viale della Liberazione. All'interno dell'area di intervento individua un'ulteriore porzione di spazio di forma irregolare che si scontra con la rigidità del trattamento dell'asse; alla rigidità della griglia contrappone la libertà delle stecche che si vanno ad adagiare sulle direzioni principali e contrappone allo spazio aperto, quasi interamente pavimentato, l'utilizzo degli alberi come architettura del paesaggio. Un'altra classe di progetti si rifà al riordino del nodo infrastrutturale giocando sul disegno delle strade che determinano l'alternanza di volumi e spazi aperti. Il gruppo Aymonino-zucchi gioca con la creazione di una piazza verde a forma ellittica che raccoglie e ridistribuisce i flussi di traffico nelle direzioni principali, compresa quella di Viale della Liberazione. L'idea della piazza centrale è presente anche nel progetto di Cecchi che sceglie una forma circolare che si adagia al centro dell'area dettando i diversi svincoli urbani ma grazie all'utilizzo della piastra e dei sottopassaggi fonde la piazza con le altre aree progettuali usando gli edifici come collante. Più "leggero" è l'intervento di Battisti che cerca semplicemente di fornire un'organizzazione spaziale in grado di accogliere le diverse connotazioni dei luoghi. Il risultato è un progetto di riordino urbano basato sulla creazione di un incrocio stradale ad alto scorrimento che detta le forme sinuose di alcuni dei volumi principali e l'andamento del parco, il quale tenta di allontanare l'area a nord in prossimità del quartiere Isola dal caos creato dai flussi di traffico. A questa classe tipologica di interventi risale anche il progetto vincitore di Pierluigi Nicolini oltre a quello del gruppo Teoldi-Zanuso e quello di De Rossi. Una proposta progettuale molto interessante che forma una classe a se è quella dell'architetto Manuel Portaceli che riconosce il vuoto urbano dell'area come unitario e tenta di definirlo chiudendolo all'interno di un perimetro edificato. Il risultato è un'enclave che riporta all'identità dell'area stessa, determinata in modo casuale durante processi autonomi di trasformazione della città.



- 1) J. Kleiens, Planivolumetrico
- 2) J. Kleiens, Prospettiva
- 3) Aymonino-Zucchi
- 4) Battisti
- 5) Cecchi, Planivolumetrico
- 6) Cecchi, Prospettiva



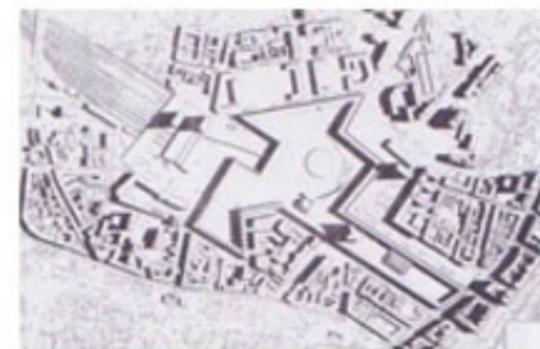
Il progetto vincitore del Concorso, scelto fra questi cinque, è quello del Prof. Arch. Pierluigi Nicolin, con la seguente motivazione:

in quanto assicura una risposta sintetica alla complessità dei problemi funzionali e morfologici dell'area;
 per la relazione che istituisce tra il sistema della mobilità e la forma urbana;
 per la sua capacità di proporre segni di centralità nell'area;
 perché consente un'attuazione articolata per fasi, anche da parte di più progettisti, sia pure nel rispetto di necessari criteri di unità formale.

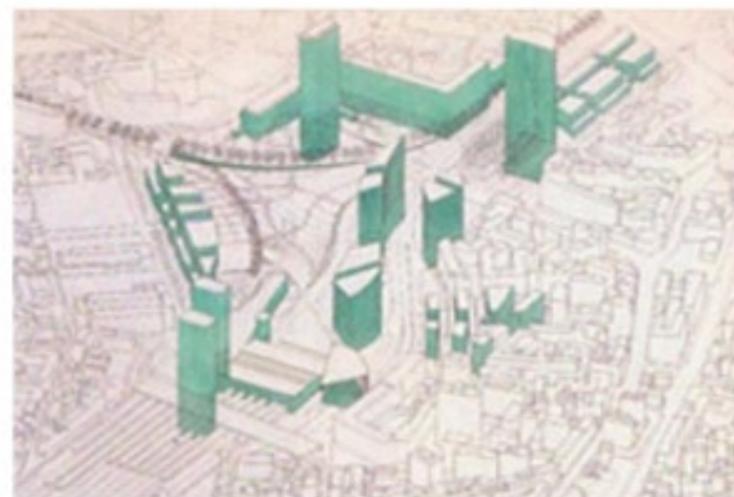
Il prof. Pierluigi Nicolin (ordinario di composizione architettonica presso la Facoltà di Architettura del Politecnico di Milano) si è avvalso della collaborazione del prof. arch. George Teyssot, esperto di sistemazione a verde degli spazi urbani e dell'arch. Fabio Casiroli, esperto nel settore traffico e mobilità.

Gli esiti progettuali del Concorso, con tutta la documentazione che lo ha accompagnato, sono stati oggetto di pubblicazione nel volume "Progetti per la città. Concorso di idee per il polo direzionale-finanziario dell'area Garibaldi-Repubblica" (1992) edito da Abitare Segesta.

I 23 progetti premiati sono stati inoltre presentati pubblicamente in una mostra che si è tenuta presso la Galleria del Credito Valtellinese nel mese di maggio 1992.



- 1) Gruppo Teoldi-Zanuso
- 2) De Rossi
- 3) M. Portaceli
- 4) Progetto vincitore, P. Nicolin





Il TAR boccia la variante del piano regolatore dopo il ricorso presentato dal Consiglio di Zona 2.
Stop al progetto di Garibaldi, la giunta non ricorre in appello e accetta la bocciatura del Consiglio di Stato.

- 1, 2) Torri Garibaldi, L.Lazzari e G. Perotta (1984-1992)
- 3, 4, 5) Torri garibaldi durante lo smontaggio della facciata
- 6) Torri Garibaldi, CMR Space Partners (2008-2009)



1



3



5



2



4

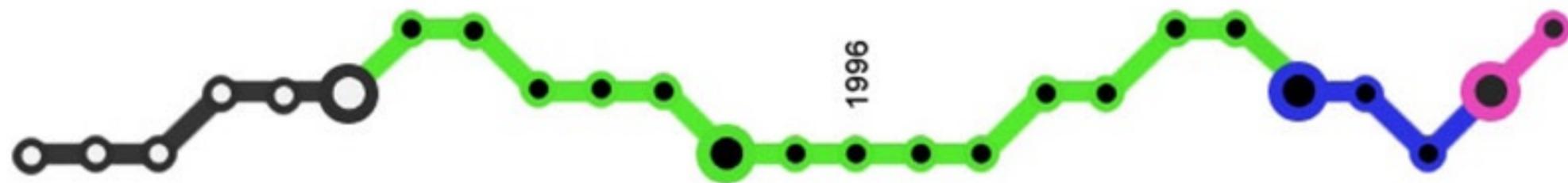
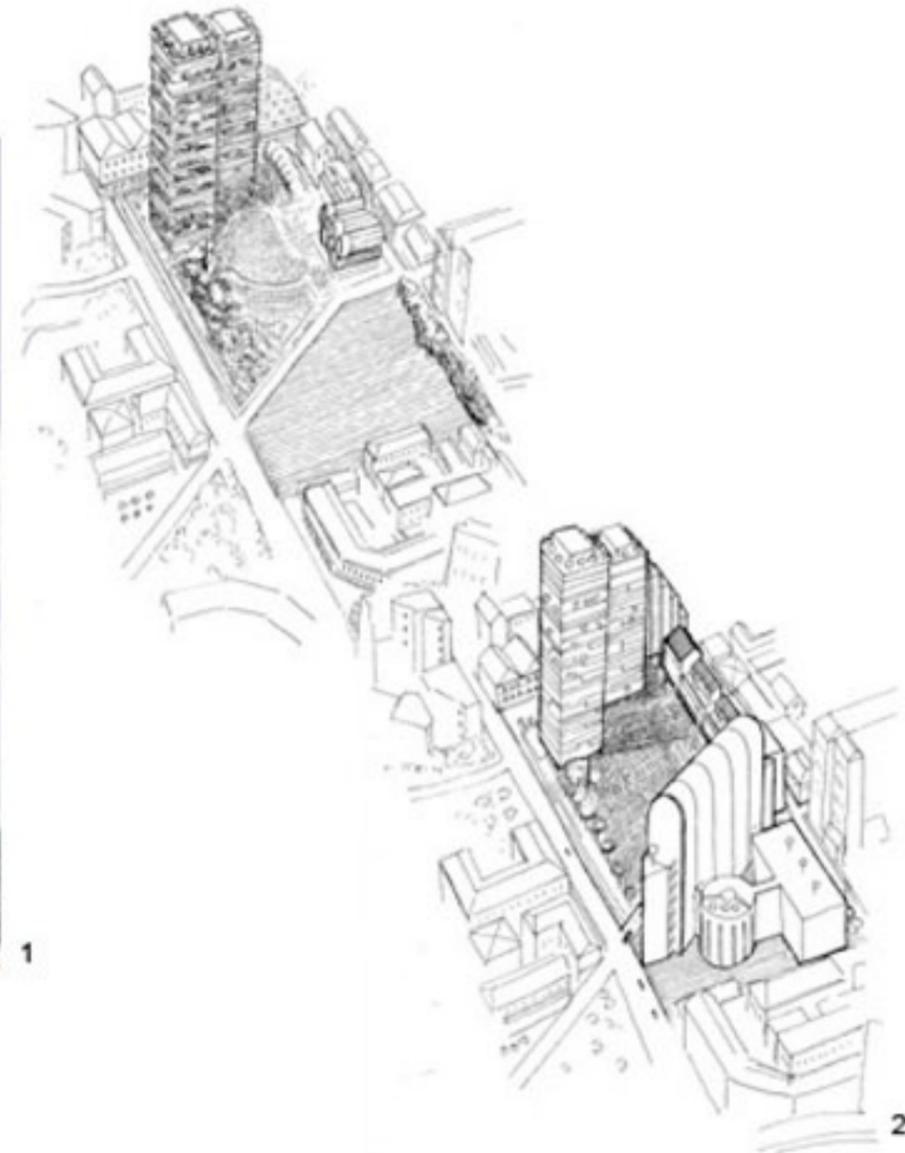


6



PRU. Il consiglio comunale di Milano approva la proposta di recupero chiedendo come modifica l'impegno della parte pubblica a raggiungere comunque la quota del 25% di edilizia sovvenzionata con risorse proprie.

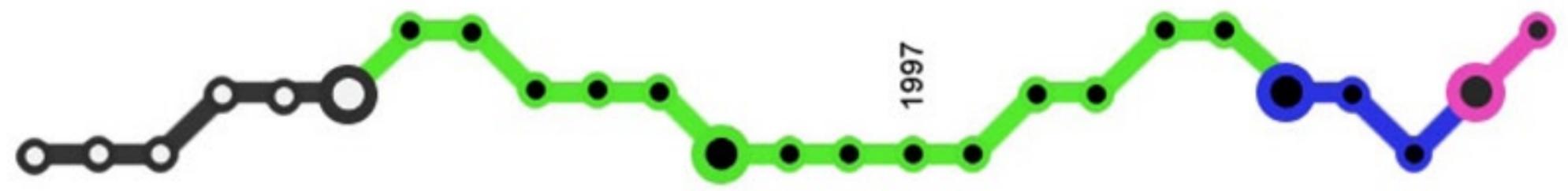
- 1) Progetto "Fantasma" in isola
- 2) Vista assonometrica dell'area Isola





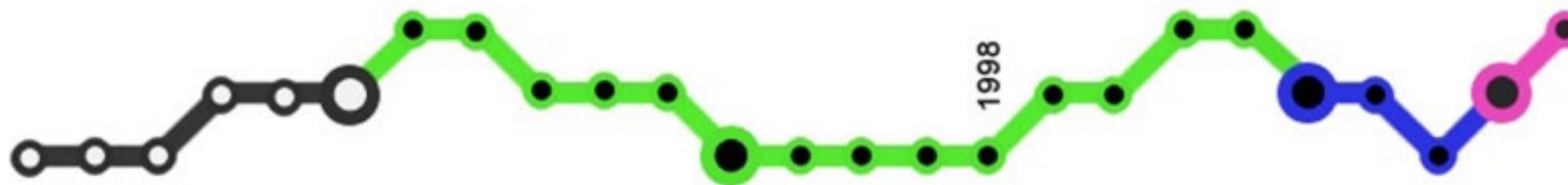
Il sindacato di Milano avvia gli Accordi di programma relativi ai Pru. Gli AdP siglati tra Comune di Milano, Regione Lombardia e Ministero dei Lavori Pubblici, vengono ratificati dal Consiglio Comunale.

- 1) Vista aerea dell'area Garibaldi - Porta Nuova- Varesine
- 2) Sgombero della stecca degli artigiani (Luglio 2007)
- 3,4) Confronto tra esistente e il progetto alternativo



Il TAR blocca la variante al piano regolatore.
L'arch. Milella presenta un progetto per lo sviluppo
dell'area Porta Garibaldi. Anche questo verrà bocciato
dal Consiglio di Stato.

1) Progetto alternativo per Porta Nuova

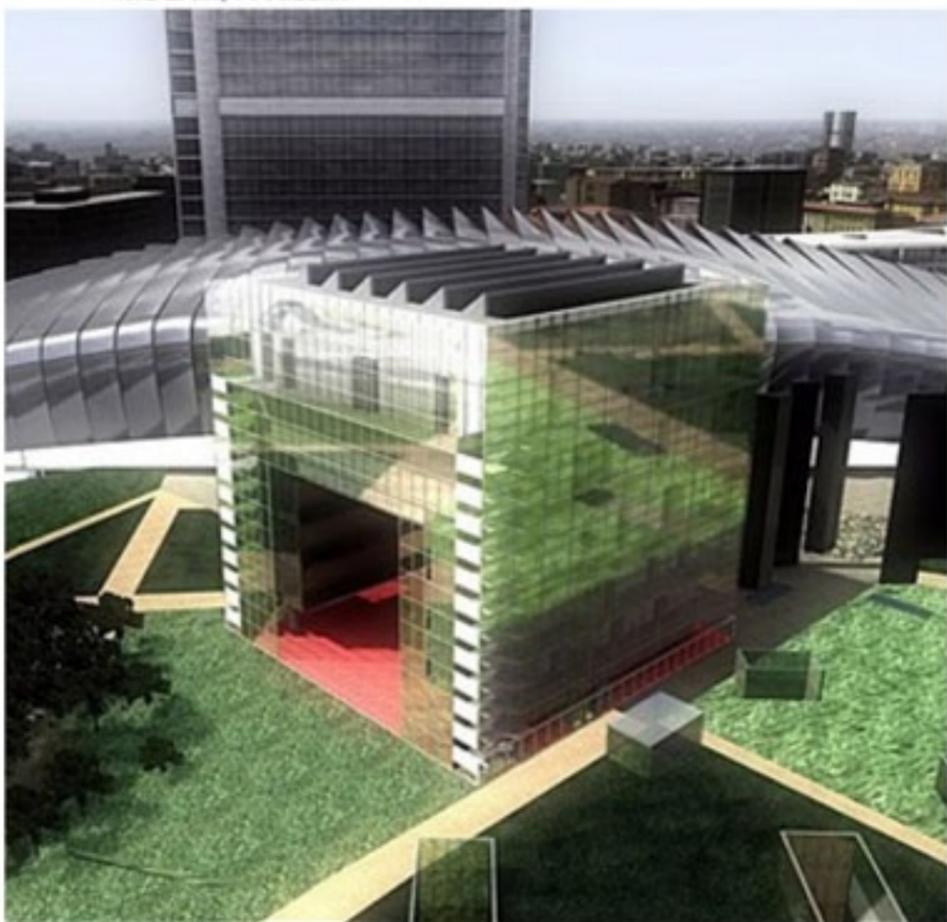




Nasce la fondazione "Citta della Moda" per coinvolgere i privati, che propone la costruzione di un grattacielo simbolo.

Si parla di una città della Musica, il gruppo Riffeser propone il Pirellone bis di 70 piani.

1, 2, 3) L' unico edificio rimasto dall'idea di intervento iniziale MOdAM, P. Nicolini



Il comune presenta il progetto dell'architetto Nicolin: un investimento da 1500 miliardi. A causa dell'eccessiva portata economica della proposta, che nessuno tra privati e comune vuole sostenere, il progetto verrà ben presto archiviato. Milano si presenta al nuovo Millennio in uno stato di trasformazione urbana. Molti sono i progetti che lentamente iniziano a modificare il panorama cittadino; tra i più importanti troviamo il progetto della nuova fiera Rho-Però di Massimiliano Fuksas (inaugurata nel 2005), la riqualificazione dell'area della Bicocca di Vittorio Gregotti, il progetto di Milano CityLife e quello di Santa Giulia. A livello infrastrutturale si procede all'ampliamento della rete della metropolitana con la creazione del passante ferroviario (1997-2008), la creazione della linea 5 (2007-2012) e l'approvazione della linea 4 (Marzo 2006) che dovrebbe collegare l'aeroporto di Linate alla stazione di San Cristoforo a sud di Milano. L'area di Garibaldi Repubblica acquista sempre di più la caratteristica di nodo infrastrutturale diventando un punto strategico di interscambio tra i vari flussi urbani di massa.



- 1) Proposte ampliamento rete metropolitana (2005)
- 2) Fiera di Milano Rho-Però, Massimiliano Fuksas (2005)
- 3) Progetto Milano CityLife
- 4) Planimetria Milanese con gli interventi di modifica





Approvata la variante al piano regolatore. Nella ex area dismessa sorgeranno la città della moda, due parchi e un super parcheggio.

Approvata la proposta iniziale di PII.



- 1) Il "Bosco di Gioia" negli anni '90
- 2) Il "Bosco di Gioia" dopo la liberazione dell'area (2008)
- 3) Sito Internet di protesta contro l'intervento



La proposta della città della moda non piace ai grandi nomi del settore. Fondazione Fiera e camera della moda si dicono ancora interessate.

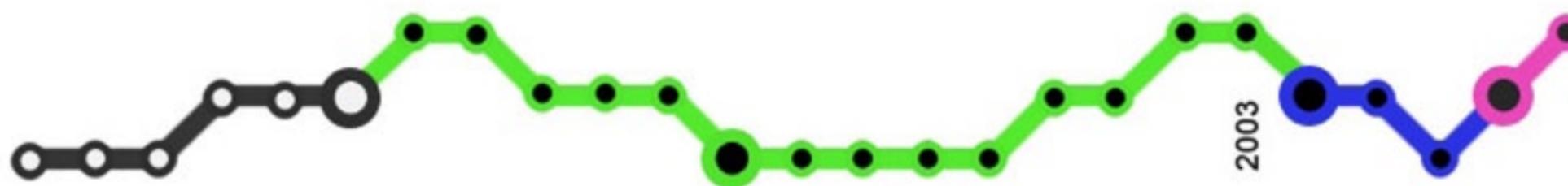
Il comune bandisce un concorso internazionale di progettazione per i giardini di porta Nuova. Approvato il bando per il concorso internazionale per il polo regionale.

La società di Sviluppo Garibaldi Repubblica vende le aree a Hines Italia che commisiona il masterplan per la Città della Moda a Cesar Pelli.

Hines

1

1) Il progetto dell'area delle Varesine, De Mico (1985)



Nasce il 12.10.1928 a San Miguel de Tucuman, in Argentina

Si laurea presso l'universidad Nacional de Tucuman e conclude gli studi presso la School of Architecture all'Università dell' Illinois negli Stati Uniti dove si trasferisce definitivamente nel 1952 ottenendo la cittadinanza nel 1964. Inizia a lavorare presso lo studio di Eero Saarinen a New Heaven e successivamente per Gruen Associates. Nel 1977 diventa decano alla School of Architecture presso l'università di Yale dove rimarrà fino al 1984. Nello stesso anno fonda uno studio suo, Cesar Pelli Associates.

Nel 1984 ottiene l'incarico per il progetto del Norwest center a Minneapolis in Minnesota iniziando così la sua collaborazione con la Hines, una società di project development che conta oltre 18 milioni di mq realizzati in tutto il mondo. Il rapporto con la Hines modifica l'approccio progettuale dell' architetto sottoponendo la sua opera ad una graduale purificazione dal dettaglio artistico sostituito da quello tecnologico ed un appiattimento della facciata caratterizzata sempre più dal totale dominio di ferro e vetro, lasciando libertà alla sola articolazione planimetrica e alla forma dei volumi che rinnegano sempre più l'angolo retto in favore delle curve. Non c'è più il tentativo di sperimentazione spinto dalla voglia di novità, di rivoluzione architettonica che ha dato alla luce il progetto di Sunset Mountain (1964) dove, adeguandosi alle tendenze di quegli anni, crea una megastruttura che si fonde col paesaggio naturale (progetto ripreso nel 2003 con le Petronas Tower che sembrano tradurre in due grattacieli gemelli il principio creativo della sunset Mountain). Non c'è più uno "stile adatto ad un lavoro specifico" come lo descriveva Reyner Banham parlando della fabbrica bensì un linguaggio unico, quello dell' International style, che si fonde con le scelte formali delle soluzioni planimetriche.

Nel 1995 viene insignito della Medaglia d'oro dall' AIA (American Institute of Architects) come riconoscimento di una vita di grandi successi nel campo dell'architettura. A questo si aggiungono oltre 200 tra premi e riconoscimenti per l'eccellenza dei suoi progetti, tra cui l'inserimento tra i membri dell' AIA, del National Academy of Design, dell' Academy of Arts & Letters, dell' International Academy of Architecture e dell' Accademie de France.



- 1) Cesar Pelli (2008)
- 2) Petronas Tower, Kuala Lumpur (1998-2003)
- 3) Sunset Mountain 1964





- 1) 1988 - Norwest center, Minneapolis (Minnesota)
- 2) 1988 - Wells Fargo center, Minneapolis (Minnesota)
- 3) 1990 - St. Luke Medical tower, (Houston Texas)
- 4) 1996 - 1900 k street, Washington Dc
- 5) 1996 - Owens corning World Headquarters, Toledo (Ohio)
- 6) 1997 - Delbosque building, Mexico city
- 7) 1997 - Coca-cola building, Mexico city



3



4



1



2



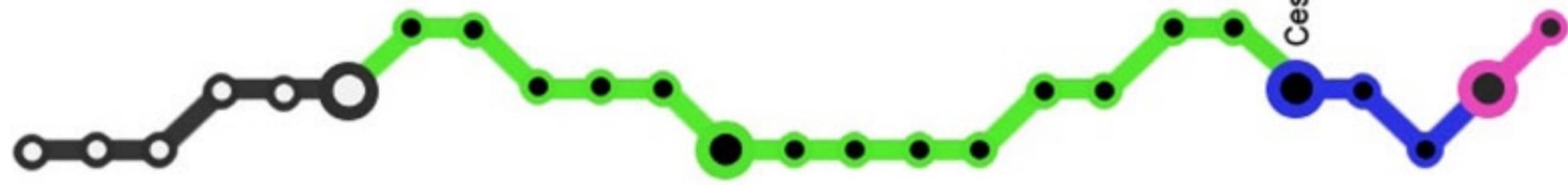
5



6



7



Cesar Pelli



1



3



4



5

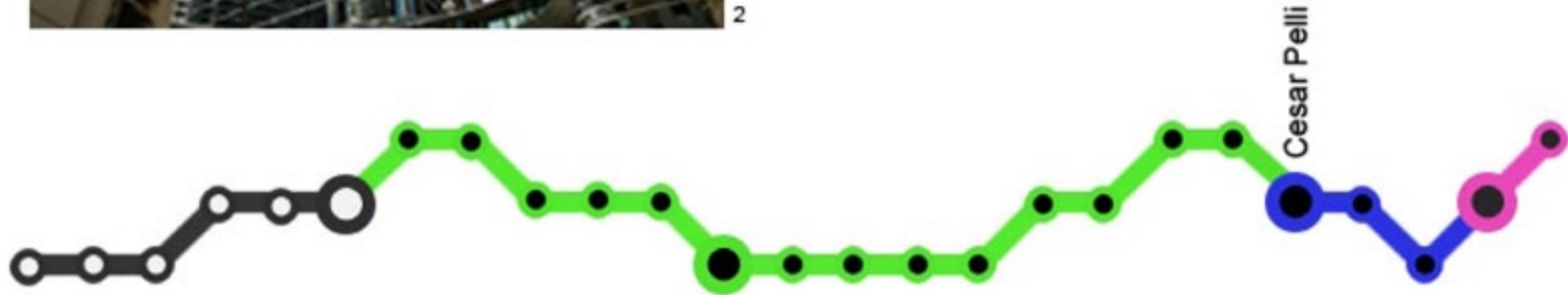


2

- 1) 2002 - JP. Morgan Chase Building, San Francisco (California)
- 2) 2002 - 1500 Louisiana, Houston (Texas)
- 3) 2004 - Museum tower, Austin (Texas)

Under Contruction

- 4) 2010 - South station, Boston (Massachusetts)
- 5) 2013 - Transbay transportation center and tower, San Francisco (California)





Il gruppo olandese Inside Outside si aggiudica il concorso per la progettazione dei giardini di porta nuova mentre al Mipim di Cannes Verga presenta le linee guida per la costruzione di un grattacielo di 35 piani destinato ad occupare la nuova sede della regione nell'area adiacente quella di Garibaldi repubblica dove fino ad un anno prima era presente il parco di Gioia; il concorso per il nuovo edificio è vinto dallo studio Pei-Cobb & Partners. Nello stesso anno, durante la festa dell'architettura, vengono presentati dieci progetti per un secondo grattacielo della regione nell'area delle Varesine ma tutto viene fermato dal consiglio di stato che si oppone al comune di Milano dando ragione a De Mico, dopo più di vent'anni di battaglie legali. Nonostante ciò, viene firmato l'ADP tra comune e regione che prevedono l'apertura dei cantieri per l'edificio di Pei entro l'anno.

- 1) Progetto dei Giardini di Porta Nuova, Inside-Outside
- 2) La nuova sede della regione, Pei-Cobb & Partners



1

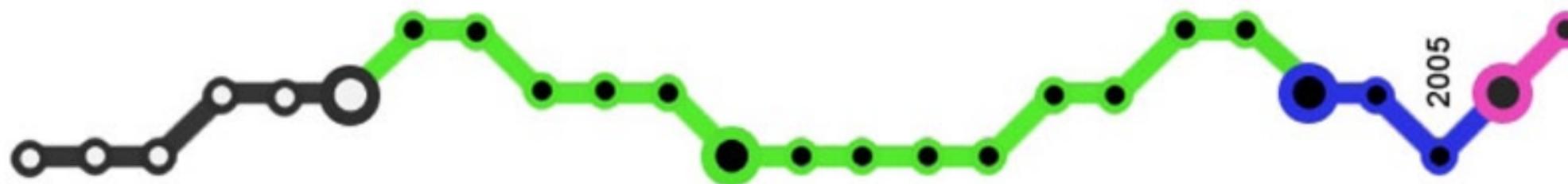
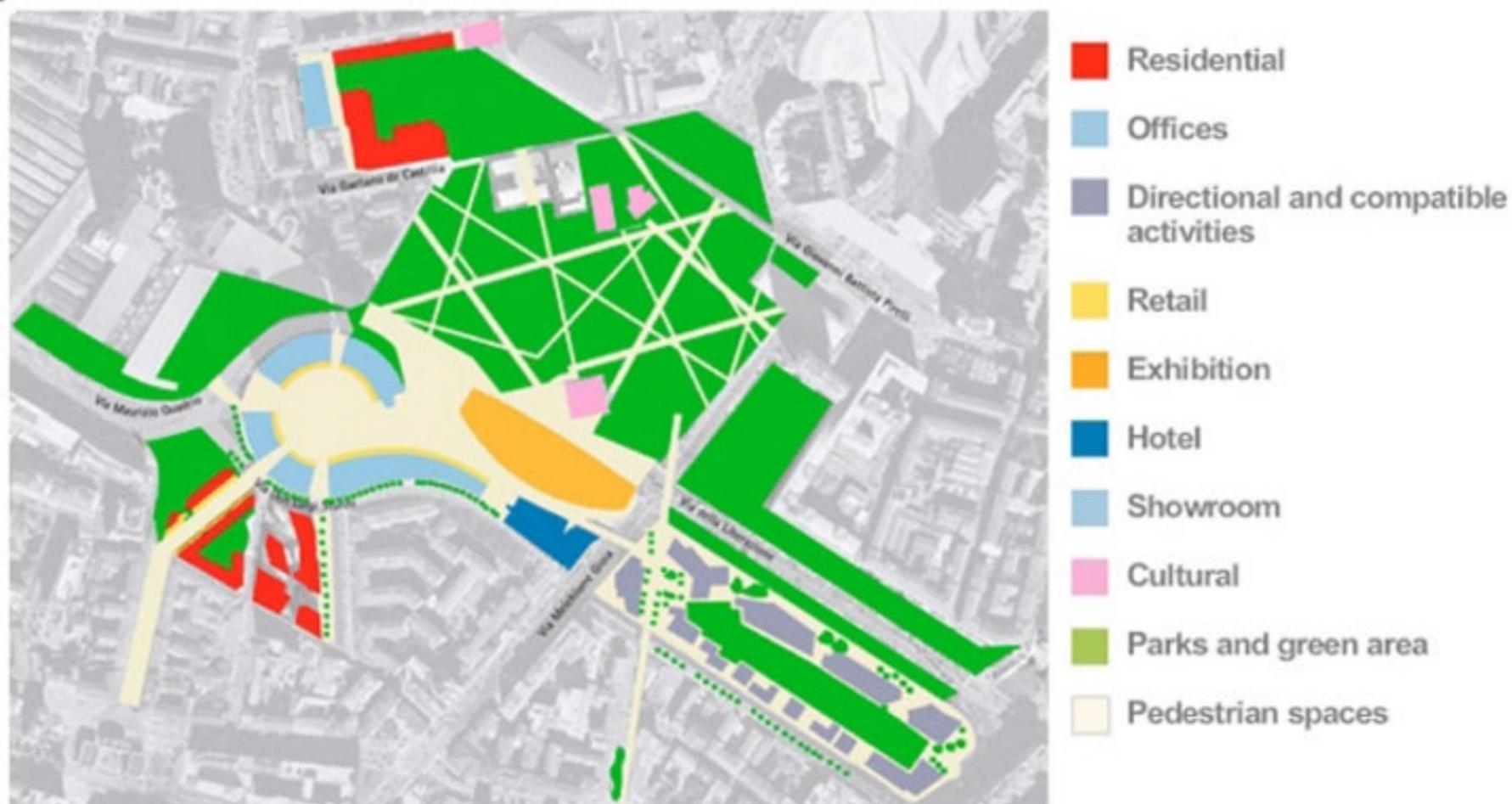


2



Viene approvato il planivolumetrico del progetto di Cesar Pelli che era stato presentato l'anno precedente mentre la Hines e il gruppo Fondaria Sai siglano un accordo strategico per lo sviluppo della città della moda. Gli abitanti della zona si ribellano e iniziano ad essere organizzate iniziative per la raccolta di fondi da destinare alla protesta, ne è un lo spettacolo di Zelig messo in scena per il ricorso al TAR.

1) Masterplan, Cesar Pelli



1

Porta Nuova

Il progetto vuole riqualificare la vasta area dismessa con il tentativo di riallacciare tre quartieri separati al tessuto urbano. L'intervento verrà realizzato da una squadra di 25 architetti provenienti da 8 paesi. L'enorme area è frutto della progettazione separata di più piccole porzioni di terreno che trovano un legante nel parco; lungo Melchiorre Gioia, la Nuova sede della regione è stata affidata a Pei -Cobb, l'area adiacente al quartiere isola allo studio Boeri, le Varesine a Kohn Pedersen Fox Architects mentre il masterplan della zona limitrofa a Garibaldi è stato assegnato a Cesar Pelli. Quest'ultima è successivamente divisa in singoli interventi puntuali che trovano la loro unità nella creazione di un'area pedonale che culmina in una piazza circolare, chiamata Podio, sul quale si affacciano gli edifici per uffici di Cesar Pelli e da dove parte un'altro asse pedonale prosecuzione di Corso Como

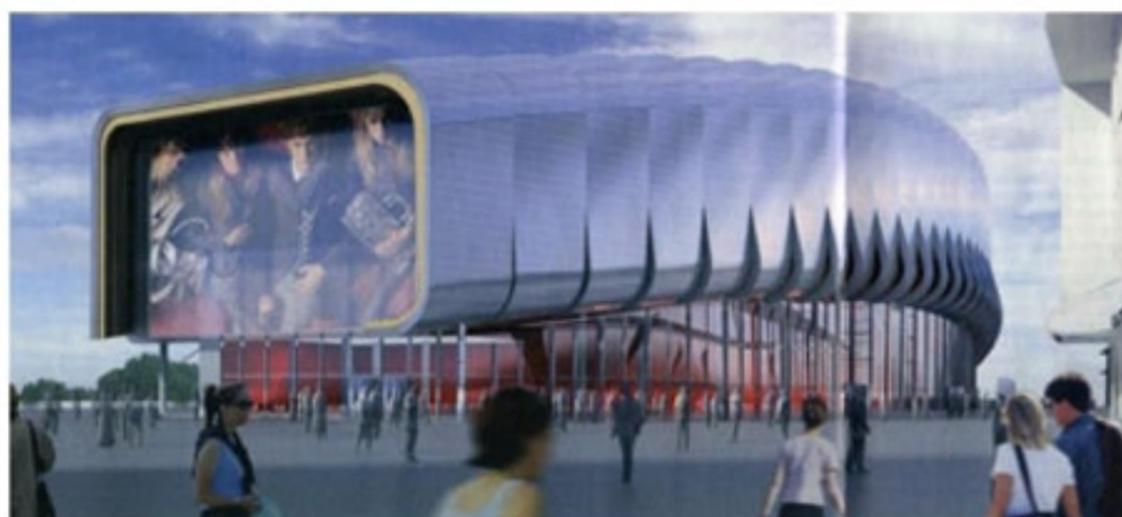
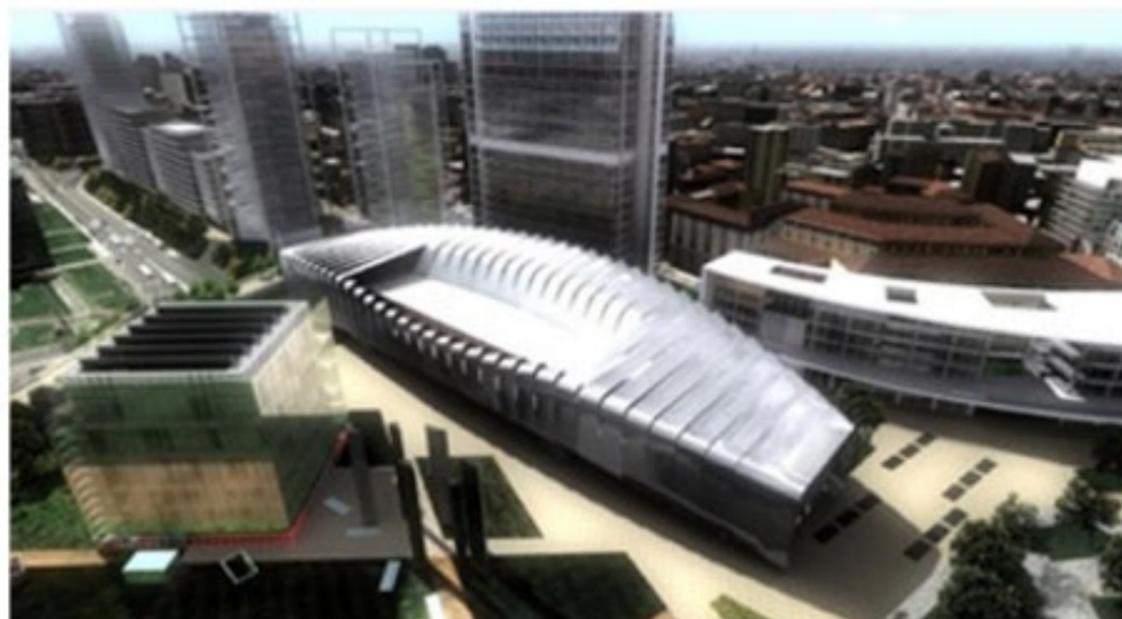
- 1) Render degli interventi (2008)
- 2) Modello, Particolare del Podio (2009)
- 3) Modello, Particolare degli uffici di Pelli (2009)
- 3) Modello, Particolare asse pedonale(2009)



Edificio Espositivo Garibaldi

Studio: Grimshaw Architects
Progettisti: Nicholas Grimshaw
Tipologia: Padiglione espositivo
Committente: Hines Italia s.r.l.
Cronologia: 2006 - ?
Superficie: 10.000 mq
N° Piani: 4
Struttura: Legno e metallo
Copertura: Pelle metallica

Altri Progetti: M. Bellini, 5+1 AA, Jean Nouvel, S. Hammer, Lassen, Vinoly





Edificio per Uffici e Showroom

Studio: Piuarch
 Progettisti: F. Fresa, G.Fuenmayor, G. Garbellini, M. Tricario
 Collaboratori: Y. Aizawa, Y. Kobayashi, A. Madhjoubian, g. Mollo, H. Oishi, A.Pisanò, C. Savastano
 Tipologia: Esposizione ed eventi, commercio, showroom e negozi
 Committente: Hines Italia s.r.l.
 Cronologia: 2006 - ?
 Superficie: Showroom 10.000 mq
 Commercio 1.860 mq
 N° Piani: 6
 Altri Progetti: Studio Cerri, A. Citterio, Vallode & Pistre



Uffici Podio

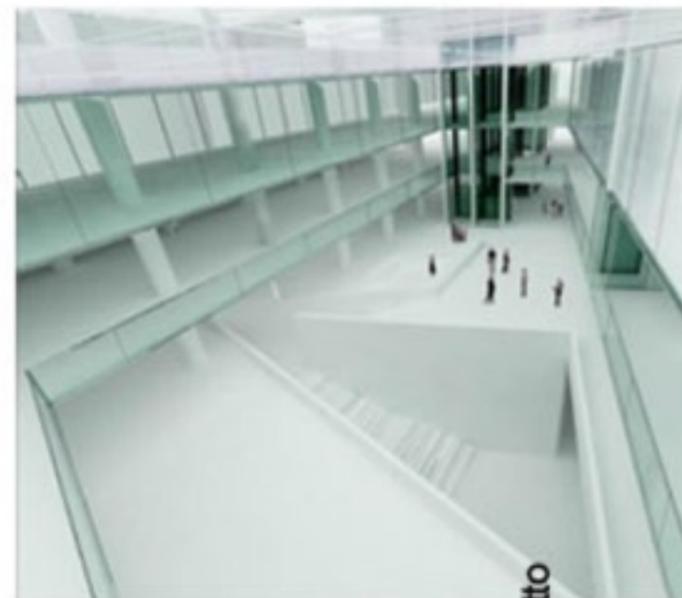
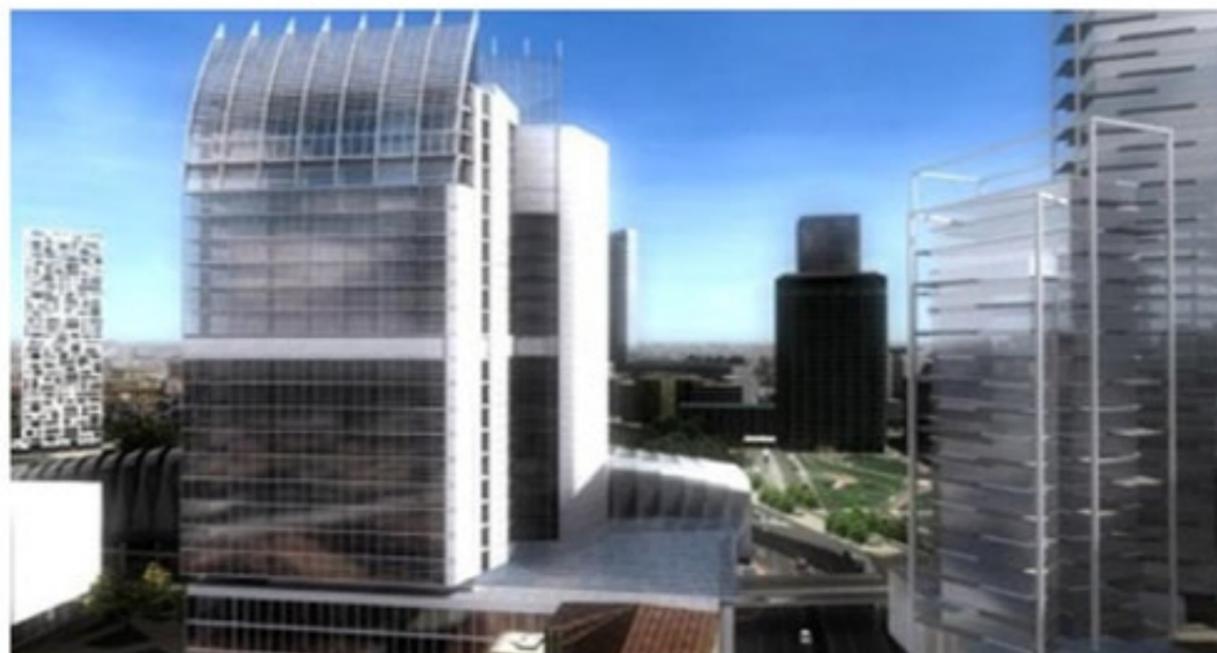
Studio: Pelli Clarke architects
 Progettisti: C. Pelli
 Tipologia: Uffici
 Committente: Hines Italia s.r.l.
 Cronologia: 2006 - 2011

Torre 1			
Superficie:	Uffici	25.600 mq	
	Commercio	1.740 mq	
N° Piani:	31		
Torre 2			
Superficie:	Uffici	5.800 mq	
	Commercio	1.800 mq	
N° Piani:	22		
Torre 1			
Superficie:	Uffici	9.100 mq	
	Commercio	2.830 mq	
N° Piani:	11		



Gilli Hotel

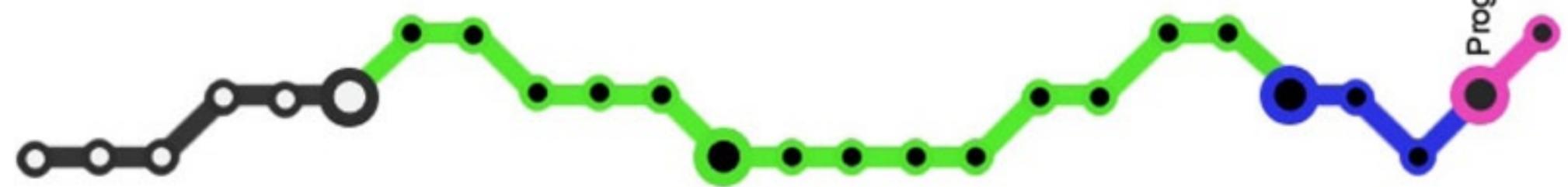
Studio: Studio Benati
Progettisti: V. Benati
Tipologia: Turismo e benessere
Committente: Meridiano
Cronologia: 2009 - 2012
Superficie: Showroom 15.000 mq
N° Piani: 25





Residenza Corso Como

Studio: Muñoz e Albin
 Tipologia: Residenza e commerciale
 Committente: Hines Italia s.r.l.
 Cronologia: 2010 - 2012
 Superficie: Residenze 4.300 mq
 Commercio 1.790 mq
 N° Piani: 8
 Altri Progetti: Archea, M. Cucinella, MAKE



Edificio R2

Studio: Cino Zucchi
Progettisti: C. Zucchi
Tipologia: Residenze
Committente: Hines Italia s.r.l.
Cronologia: 2006 - 2011
Superficie: Residenze 10.700 mq
 Parcheggio 76 posti auto privati
N° Piani: 6 - 7
Altri Progetti: J. Garces, G. Ranauldo, P.Nicolin



Il 7 Maggio una breve cerimonia celebra il nuovo record in altezza di Milano; la nuova sede della Regione di Pei supera i 127,10 m del Pirellone e si aggiudica il diritto di ospitare temporaneamente (fino all'arrivo dei grattacieli di CityLife) la «Madonnina di cantiere», una riproduzione di 85 cm della statua simbolo della città posta sulla sommità del duomo che a fine lavori sarà spostata all'ultimo piano dell'altra sede mantenendo così la tradizione che vuole la Madonnina nel punto più alto di Milano.

Il 10 luglio il comitato di zona vince il ricorso al TAR, che gli riconosce di essere nel loro buon diritto a fare ricorso (mentre il Comune gli contestava di rappresentare una parte troppo minoritaria) e di aver dimostrato, dati alla mano, «come la variante apporti loro delle conseguenze peggiorative dal punto di vista della viabilità e della vivibilità». Perché «anche se lo spazio a verde, complessivamente considerato, rimane lo stesso, la funzione e l'utilità di un polmone verde non può certo essere equiparata a quella di singoli spazi verdi».

Questa sentenza si aggiunge a quella del 2006 che ha visto la vittoria del comitato "I Mille" sulla questione Parcheggi e Aree Verdi.

Il 14 luglio il sindaco Moratti inaugura il Tunnel di Porta Nuova incanala il flusso delle vetture dalla stazione Garibaldi all'incrocio tra Melchiorre Gioia e Viale della Liberazione.

- 1) Inaugurazione Tunnel Porta Nuova (14.07.2009)
- 2) Tunnel di Porta Nuova (15.07.2009)
- 3) L'Altra Sede (Giugno 2009)
- 4) L'ingresso al Tunnel (14.07.2009)
- 5) Avanzamento Lavori (14.07.2009)
- 6, 7, 8) Avanzamento Lavori (25.07.2009)



Libri

- P. Marabelli, *Milano 1980* l'attuazione della variante generale, Segrate 1980
 M. Bolocan Goldstein, *Milano Incompiuta*, Quaderni Dip. Arch.&Pian., Milano 2007
Concorso internazionale per la progettazione del polo direzionale-finanziario dell'area Garibaldi-Repubblica a Milano, 1991-1992, Comune di Milano, Milano 1993

Riviste di architettura

- F.I., *Urbanistica interrotta*, "Abitare" n° 254, 05-1987, pp. 212-215
 B. Secchi, C. Bianchetti, G. Mazza, *Il concorso per l'area Garibaldi-Repubblica a Milano*, "Casabella" n° 590, 05.1992, pp.30-45
 Boeri, Casciani, Bolognesi, *Ricostruire Milano*, "Domus" n° 859, 05.2003, pp.53-72
 A.V., *Milano: Cesar Pelli e dieci paesaggisti per la città della moda*, "Domus" n°883, 10-2003
 M. Zardini, *Un giardino in movimento*, "Lotus" n° 122, 05.2005, pp. 105-111
 A.V., *Le ambizioni di Milano*, "L'Arca" n° 222, 02.2007, pp. 2-10, 14-15
 A.V., *Porta Nuova, Hinea com. Milano, Regione Lombardia*, "Lotus" n° 131, 08.2007, pp. 78-85
 S. Berago Gardin, *Una porta nuova per Milano*, "Box" n°74, 10.2007, pp.14-20
 A.V., *Milano; bozze per un affresco*, "Domus" n° 919, 11.2008, pp. 93-112
 A.V., *Grandi scelte per una nuova Milano*, da "The Plan" n° 31, 2009, pp. 48-49
 A.V., *La nuova sede della regione Lombardia*, Arketipo, 06.04.2009 da "L'Arca" (n°46), 2007, pag 14

Articoli di giornale

- Torrani Pier Giuseppe, *Area Garibaldi - Repubblica Adesso tocca al Comune chiudere una ferita aperta*, da "Il Corriere della Sera" 04.01.2000 pag 44
 Soglio Elisabetta, *Garibaldi-Repubblica, 50 anni di liti*, da "Il Corriere della Sera" 07.04.2001, pag 52
 Schiavi Giangiacomo, *«Milano Cenerentola d'Europa» Ma gli urbanisti la difendono*, da "Il Corriere della Sera" 26.04.2009, pag 21
 Stella Armando, *Porta Nuova, l'eco-quartiere: nasce la galleria sotterranea antitraffico*, da "Il Corriere della Sera" 17.02.2009, pag 6
 Soglio Elisabetta, *Expo, Milano cambia volto. «Più aiuti dai privati»*, da "Il Corriere della Sera" 25.05.2008, pag 3

- Savoia Ugo, *Garibaldi: infine c'è il progetto*, da "Il Corriere della Sera" 15.02.1992, pag 39
 Senesi Andrea, *Una città dei mestieri nel nuovo quartiere Isola*, da "Il Corriere della Sera", 14.05.2008 pag 10
 Rita Quercè, *Parco e grattacieli: nasce Garibaldi-Repubblica*, da "Vivimilano", allegato del "Il Corriere della Sera" 23.05.2006, pag 5
 Stella Armando, *«Parchi per riqualificare gli scali ferroviari»*, da "Il Corriere della Sera" 28.02.2008, pag 6
 Maurizio Giannattasio, *Grattacieli, parchi, uffici e abitazioni «Cinque anni per cambiare Milano»*, da "Il Corriere della Sera" 31.05.2007
La zona 2 si ribella al piano comunale, da "Il Corriere della Sera" 24.01.1992, pag 47
La city del 2000 si mette in mostra. i progetti per il centro direzionale, da "Il Corriere della Sera" 13.05.1992, pag 41
Attola' al progetto Garibaldi, da "Il Corriere della Sera" 21.10.1993, pag 46
 Postiglione Venanzio, *Si' a un grattacielo simbolo*, da "Il Corriere della Sera" 22.08.1999, pag 39
 Battistini Francesco, *Nuovo Cantiere Milano, progetti in corso*, da "Il Corriere della Sera" 03.01.2000, pag 39
 Torrani P.G., *Area Garibaldi - Repubblica Adesso tocca al Comune chiudere una ferita aperta*, da "Il Corriere della Sera" 04.01.2000, pag 44
 Romano Marco, *Grattacieli sopra Milano*, da "Il Corriere della Sera" 08.11.2000, pag 47
 Vergani Guido, *Un modello della Milano che fa*, da "Il Corriere della Sera", 17.09.1999, pag 48
Draming Milano, da "Corriere Magazine", 17.01.2007, pag.54-56
 Simona Ravizza, *Costruttori e Architetti; un'opportunità per cambiare davvero il volto di Milano*, da "Corriere Magazine", 01.04.2008, pag. 4
 Pierluigi Panza, *Il Pirellone perde il primato, Milano continua a salire*, da "Il Corriere della Sera", 06.05.2009
 Armando Stella, *Porta Nuova, tunnel e isola pedonale «Via ai lavori alle ex Varesine»*, da "Il Corriere della sera", 22.05.2009
 Andrea Senesi, *Garibaldi, apre il primo tunnel ecologico Sotto le auto, sopra un parco verde*, da "Il Corriere della Sera", 16.07.2009, pag. 3

Siti Internet

- <http://www.skyscrapercity.com/>
<http://www.archiportale.com/>
<http://www.comune.milano.it/>
<http://www.urbanfile.it/>
<http://www.porta-nuova.com>

