

# BDC

Università degli Studi di Napoli Federico II

16

numero 2 anno 2016





# BDC

Università degli Studi di Napoli Federico II

## 16

numero 2 anno 2016

### **Circular Economy and Symbiosis: The Sustainable Regenerative City Model**



# BDC

Università degli Studi di Napoli Federico II

Via Toledo, 402  
80134 Napoli  
tel. + 39 081 2538659  
fax + 39 081 2538649  
e-mail [info.bdc@unina.it](mailto:info.bdc@unina.it)  
[www.bdc.unina.it](http://www.bdc.unina.it)

Direttore responsabile: Luigi Fusco Girard  
BDC - Bollettino del Centro Calza Bini - Università degli Studi di Napoli Federico II  
Registrazione: Cancelleria del Tribunale di Napoli, n. 5144, 06.09.2000  
BDC è pubblicato da FedOAPress (Federico II Open Access Press) e realizzato con Open Journal System

Print ISSN 1121-2918, electronic ISSN 2284-4732

#### Editor in chief

**Luigi Fusco Girard**, Department of Architecture,  
University of Naples Federico II, Naples, Italy

#### Co-editors in chief

**Maria Cerreta**, Department of Architecture,  
University of Naples Federico II, Naples, Italy  
**Pasquale De Toro**, Department of Architecture,  
University of Naples Federico II, Naples, Italy

#### Associate editor

**Francesca Ferretti**, Department of Architecture,  
University of Naples Federico II, Naples, Italy

#### Editorial board

**Antonio Acierno**, Department of Architecture,  
University of Naples Federico II, Naples, Italy  
**Luigi Biggiero**, Department of Civil, Architectural  
and Environmental Engineering, University of Naples  
Federico II, Naples, Italy  
**Francesco Bruno**, Department of Architecture,  
University of Naples Federico II, Naples, Italy  
**Vito Cappiello**, Department of Architecture,  
University of Naples Federico II, Naples, Italy  
**Mario Coletta**, Department of Architecture,  
University of Naples Federico II, Naples, Italy  
**Teresa Colletta**, Department of Architecture,  
University of Naples Federico II, Naples, Italy  
**Ileana Corbi**, Department of Structures for Engineering  
and Architecture, University of Naples Federico II,  
Naples, Italy  
**Livia D'Apuzzo**, Department of Architecture,  
University of Naples Federico II, Naples, Italy  
**Gianluigi de Martino**, Department of Architecture,  
University of Naples Federico II, Naples, Italy  
**Francesco Forte**, Department of Architecture,  
University of Naples Federico II, Naples, Italy  
**Rosa Anna Genovese**, Department of Architecture,  
University of Naples Federico II, Naples, Italy  
**Fabrizio Mangoni di Santo Stefano**,  
Department of Architecture, University of Naples  
Federico II, Naples, Italy  
**Luca Pagano**, Department of Civil, Architectural  
and Environmental Engineering, University of Naples  
Federico II, Naples, Italy  
**Stefania Palmentieri**, Department of Political Sciences,  
University of Naples Federico II, Naples, Italy  
**Luigi Picone**, Department of Architecture, University  
of Naples Federico II, Naples, Italy  
**Michelangelo Russo**, Department of Architecture,  
University of Naples Federico II, Naples, Italy  
**Salvatore Sessa**, Department of Architecture,  
University of Naples Federico II, Naples, Italy

#### Editorial staff

**Alfredo Franciosa**, Department of Architecture,  
University of Naples Federico II, Naples, Italy  
**Francesca Nocca**, Department of Architecture,  
University of Naples Federico II, Naples, Italy

#### Scientific committee

**Roberto Banchini**, Ministry of Cultural Heritage  
and Activities (MiBACT), Rome, Italy  
**Alfonso Barbarisi**, School of Medicine, Second  
University of Naples (SUN), Naples, Italy  
**Eugenie L. Birch**, School of Design, University  
of Pennsylvania, Philadelphia, United States of America  
**Roberto Camagni**, Department of Building  
Environment Science and Technology (BEST),  
Polytechnic of Milan, Milan, Italy  
**Leonardo Casini**, Research Centre for Appraisal  
and Land Economics (Ce.S.E.T.), Florence, Italy  
**Rocco Curto**, Department of Architecture and Design,  
Polytechnic of Turin, Turin, Italy  
**Sasa Dobricic**, University of Nova Gorica,  
Nova Gorica, Slovenia  
**Maja Fredotovic**, Faculty of Economics,  
University of Split, Split, Croatia  
**Adriano Giannola**, Department of Economics,  
Management and Institutions, University of Naples  
Federico II, Naples, Italy  
**Christer Gustafsson**, Department of Art History,  
Conservation, Uppsala University, Visby, Sweden  
**Emiko Kakiuchi**, National Graduate Institute  
for Policy Studies, Tokyo, Japan  
**Karima Kourtit**, Department of Spatial Economics,  
Free University, Amsterdam, The Netherlands  
**Mario Losasso**, Department of Architecture,  
University of Naples Federico II, Naples, Italy  
**Jean-Louis Luxen**, Catholic University of Louvain,  
Belgium  
**Andrea Masullo**, Greenaccord Onlus, Rome, Italy  
**Alfonso Morvillo**, Institute for Service Industry  
Research (IRAT) - National Research Council of Italy  
(CNR), Naples, Italy  
**Giuseppe Munda**, Department of Economics and  
Economic History, Universitat Autònoma de Barcelona,  
Barcelona, Spain  
**Peter Nijkamp**, Department of Spatial Economics,  
Free University, Amsterdam, The Netherlands  
**Christian Ost**, ICHEC Brussels Management School,  
Ecaussinnes, Belgium  
**Donovan Rypkema**, Heritage Strategies International,  
Washington D.C., United States of America  
**Ana Pereira Roders**, Department of the Built  
Environment, Eindhoven University of Technology,  
Eindhoven, The Netherlands  
**Joe Ravetz**, School of Environment, Education  
and Development, University of Manchester,  
Manchester, United Kingdom  
**Paolo Stampacchia**, Department of Economics,  
Management, Institutions, University of Naples  
Federico II, Naples, Italy  
**David Throsby**, Department of Economics, Macquarie  
University, Sydney, Australia





- 229 Editorial  
*Luigi Fusco Girard*
- 239 La simbiosi come strumento di rigenerazione  
urbana nelle città portuali  
*Luigi Fusco Girard, Maria Di Palma*
- 251 Prototyping shared living: collective residential  
experiments  
*Jonathan Orlek, Cristina Cerulli, Mark  
Parsons*
- 265 Le trasformazioni dello spazio abitativo.  
contaminazioni e ibridazioni del costruito  
*Giuseppina Foti, Domenica Roberta Chirico*
- 281 Esperienze di abitare collettivo temporanee  
*Michela Barosio, Luisa Ingaramo*
- 291 Il Dado. La Casa dei Cavalieri-Erranti a  
Settimo Torinese  
*Simona Riboni*
- 305 Il valore collettivo nel progetto  
contemporaneo: la condivisione, nuovo termine  
dell'abitare  
*Sandra Saviotto*
- 325 Abitare il coworking. re-inventare gli spazi  
del lavoro  
*Sara Riboldi, Carlotta Torricelli*
- 337 La "Quadratura" di Heidegger come strumento  
di lettura: tre edifici dell'abitare collettivo  
*Candida Maria Vassallo*
- 353 "Un'oasi di ordine". Milano Scalo Farini  
*Valerio Tolve*

- 371 Città storica e città contemporanea: progetti per  
San Giovanni A Teduccio  
*Mirko Russo*
- 379 Progettare la città contemporanea per parti  
*Francesca Addario*
- 389 John Hejduk. Nuovi programmi  
per l'edificio pubblico  
*Lamberto Amistadi*

## **“UN'OASI DI ORDINE”. MILANO SCALO FARINI**

*Valerio Tolve*

### **Sommario**

Il contributo fissa in forma sintetica un insieme coordinato di esperienze di progetto, ricerca e didattica svolto in forma di seminari, workshop e tesi di laurea, tra la Scuola di Architettura Civile del Politecnico di Milano e l'Università IUAV di Venezia. Queste esperienze sono applicate al medesimo contesto, l'ex-Scalo Farini a Milano, e svolte a partire da un comune punto di vista che riconosce nel progetto di architettura, nella sua accezione più ampia ed estensiva, l'unico strumento adatto a dar forma a luoghi e parti di città. Al di là della specificità del caso studio, comunque ancor oggi al centro di dibattiti e interrogativi, l'interesse per questi deve rivolgersi all'aspetto metodologico (dunque didattico e perciò trasmissibile) che sostengono nell'affrontare il tema della rigenerazione urbana, attuale e necessario per lo sviluppo sostenibile delle nostre città.

Parole chiave: città, rigenerazione urbana, Scalo Farini Milano

## **“OASIS OF ORDER”. MILANO SCALO FARINI**

### **Abstract**

This paper sets in a summary form a coordinated set of experiences made by project, research and teaching, carried out by seminars, workshops and master thesis, conducted between Scuola di Architettura Civile, Politecnico di Milano and Università IUAV, Venezia. All of these experiences are applied to the same context, the ex-Scalo Farini in Milan, and carried out from a common point of view that recognizes in architectural design, in its broadest and extensive sense, the only tool for giving shape to places and parts of city. Beyond the specific aspects of the case study, though still at the center of debates, the interest for these proposals is focused on the methodological aspect (therefore teaching, so transmittable) aspect that they support in addressing the issue of urban regeneration, current and necessary for a sustainable development of our cities.

Keywords: cities, urban regeneration, Scalo Farini Milan

### **1. Residenza e città. Le occasioni del progetto**

La città è un fatto ambiguo, da sempre sospeso tra la necessaria istanza di permanenza e l'opposto, quanto altrettanto ineludibile bisogno di trasformazione. È, quindi, luogo in perenne divenire che ricerca il suo equilibrio fissando misure, limiti, forme e geometrie, alle quali altrettanto continuamente deve saper derogare sotto la spinta di mutate condizioni economiche, politiche, culturali e sociali. La storia della città è ben lontana dall'essere una sequenza cronologicamente ordinata di forme; è, piuttosto, la storia delle perenni trasformazioni nel tempo di idee e progetti che si sono affermati, susseguiti e rincorsi, talvolta negandosi e sovrapponendosi senza alcuna soluzione di continuità, fino al punto che è di fatto impossibile fornirne un'immagine complessiva e totalizzante.

La città è, semmai, un palinsesto eterogeneo e conflittuale, ricco di fratture e discontinuità passibili di interpretazione e riscrittura. E proprio entro queste fratture, nel tessuto urbano o nelle aree di dissolvenza tra città e campagna, il progetto di architettura è lo strumento per una riscrittura sostenibile di ambiti compromessi e potenziali.

Il problema però non consiste tanto nella necessità di individuare una forma stabile, piuttosto nell'attitudine al rinnovamento di un impianto attraverso la ri-attualizzazione dei suoi fondamenti. Forma, misura e geometria compongono l'ordine "naturale" della città "tradizionale": non sempre chiari e palesi, comunque conservati stabilmente nel tempo attraverso l'evidenza di manufatti, la stratificazione di piani o ancora la sedimentazione nella memoria di idee e progetti compiuti o più spesso interrotti. La messa in discussione dell'esistenza di un'idea di ordine urbano-tradizionale, generalmente condiviso e dunque consolidato nel tempo e nell'esperienza della città e dell'architettura, ha condotto verso una revisione critica dei riferimenti e dei metodi operativi del progetto, aprendo una frattura ad oggi ancora irrisolta. Nella Prima e nella Seconda Rivoluzione industriale il passaggio dalla città manifatturiera alla città industriale ha posto le basi per il superamento del consolidato rapporto tra interno/esterno, tra città/campagna, disponendo e organizzando grandi comparti industriali e infrastrutturali in fregio ai nuclei urbani consolidati. La Terza Rivoluzione ha invece imposto la necessità di ripensare la città dal proprio interno allorché la ristrutturazione e il decentramento dell'apparato produttivo hanno reso disponibili ampie aree che oggi si trovano collocate all'interno della città o comunque immediatamente a ridosso di essa e in prossimità di importanti sistemi infrastrutturali. Appare evidente come la logica dell'espansione non sia più una strategia sostenibile.

La questione deve piuttosto essere affrontata nei termini del "costruire nel costruito": agli interventi puntuali di sostituzione si dovranno affiancare progetti di rigenerazione urbana su più ampia scala, rivolti alla riconnessione di parti di tessuto. L'architettura è di nuovo chiamata ad operare entro un ambito complesso di relazioni nel quale il "nuovo" si qualifica e si configura come innesto capace di determinare inedite configurazioni spaziali e formali. Lo stesso tema dell'abitare collettivo nella sua più ampia ed estensiva accezione del termine, quasi heideggeriana, può divenire partecipe del disegno della città se inserito in un sistema di relazioni urbane e connotato di una rinnovata definizione sociale e funzionale. La ricerca presentata è l'esito di una serie di esperienze didattiche condotte nell'ambito della Scuola di Architettura Civile del Politecnico di Milano e dell'Università IUAV di Venezia. Un insieme coordinato di sperimentazioni su temi e scale differenti, tutte comunque concentrate sulla medesima area: l'ex-Scalo Farini a Milano. Un seminario di studi e due workshop di progettazione (il primo a Milano, il secondo a Venezia, entrambi nel 2009), hanno impostato il lavoro e la ricerca che è stato successivamente approfondito

nell'occasione di tre tesi di laurea (Nicola Acquafredda, Sara Amatulli, Francesca Baldessarri, Nicoletta Verde, a.a. 2009-2010; Mattia Giovanni Appiani, Stefano Emilio Bernardinello, Stefania Monzani, a.a. 2009-2010; Giorgia Menozzi, Elena Porcari, Chiara Oltrasi, a.a. 2010-2011).

Nel complesso, la ricerca propone un metodo di lavoro che rifugge dall'invenzione, sostenendo piuttosto l'idea che il progetto di architettura, in quanto specifica forma di indagine e conoscenza della realtà, è l'unico strumento capace di comprendere e spiegare la forma sincopata della città, restituendone la ragione delle forme oltre l'evidenza, per fornire un'interpretazione che non è sterile copia, piuttosto inclusione e superamento di quegli stessi modelli di riferimento, ricondotti all'attualità.

Tale procedimento rifiuta di indulgere ad una visione parziale e specializzata del tema della sostenibilità, nello sforzo costante di perseguire una sintesi più universale, intesa come rappresentazione del carattere civile degli edifici. I progetti individuano così nell'esperienza della città e dell'architettura, esempi, modelli e riferimenti assunti quali paradigmi attraverso i quali esperire il tema nella sua più specifica applicazione al luogo e, più in generale, verificare l'attitudine della residenza collettiva a definire forme urbane, a incidere nella costruzione dello spazio pubblico e nell'immagine della città intendendo questa come il modo (forma, ma anche luogo) di "abitare insieme" (vita collettiva) per eccellenza. E se qui si presenta un primo bilancio sintetico di una lunga ricerca, il cui caso studio è ancora cogente, tanto nelle cronache milanesi quanto nei futuri programmi di sviluppo delle amministrazioni, e soprattutto del suo metodo operativo, si apre anche alle possibili applicazioni di questo su analoghi temi riconducibili a luoghi e contesti diversi: a Milano è infatti attuale il dibattito sulla trasformazione delle caserme e dei comparti militari in genere ma, soprattutto, sul destino delle aree e delle infrastrutture della recente Esposizione universale e sulla possibile eredità della stessa EXPO 2015.

## 2. Scali ferroviari. L'occasione del vuoto

Fino alla prima metà dell'Ottocento, alle soglie della prima età industriale, il suburbio settentrionale di Milano era costituito da borghi localizzati a margine di importanti tracciati di comunicazione, collegati tra loro da più modesti insediamenti; l'ordine della campagna, il parcellario agricolo; la rete irrigua; le casine e le costruzioni rurali; le ville di delizia; le strade campestri e postali, ne completavano il disegno.

La città, costruendosi su se stessa, aveva tuttavia mantenuto inalterati nel tempo i suoi caratteri, anche negli episodi di ampliamento e di espansione oltre le mura. Il confronto tra la carta di Ugo Monneret de Villard "Milano verso l'anno 1300" e "Milano e i Corpi Santi aggregati al Comune nel 1873" (Fig. 1), evidenzia con chiarezza tale permanenza in un arco temporale di oltre cinque secoli. La ricerca della *forma urbis* è l'intento che sottende il lavoro analitico compiuto con estremo rigore scientifico dal Villard. Già la tavola dei Corpi Santi con oltre quarant'anni di anticipo riesce a cogliere tale aspetto oltre il suo più evidente mandato di semplice raffigurazione dei confini geografici ed amministrativi della città e dei suoi sobborghi. È, infatti, una precisa e puntuale rappresentazione dei caratteri del luogo e delle determinanti formali della città di Milano che riporta con dovizia di dettaglio il disegno della maglia centuriata dei campi agricoli e il tracciato delle numerose strade confluenti verso la città; un sistema di reciproche influenze entro cui è difficile stabilire con esattezza e rigore cosa sia venuto prima. Proprio in quanto immagine sintetica, fornisce una plausibile interpretazione della città e del suo territorio, definendone chiaramente il senso

più profondo del suo impianto, il ruolo e la gerarchia in relazione al luogo: Milano è una città per parti, di dimensioni contenute, al centro di un sistema di relazioni a distanza.

**Fig. 1 – Milano verso l'anno 1300, 1917; Milano e i Corpi Santi aggregati al Comune, 1873**



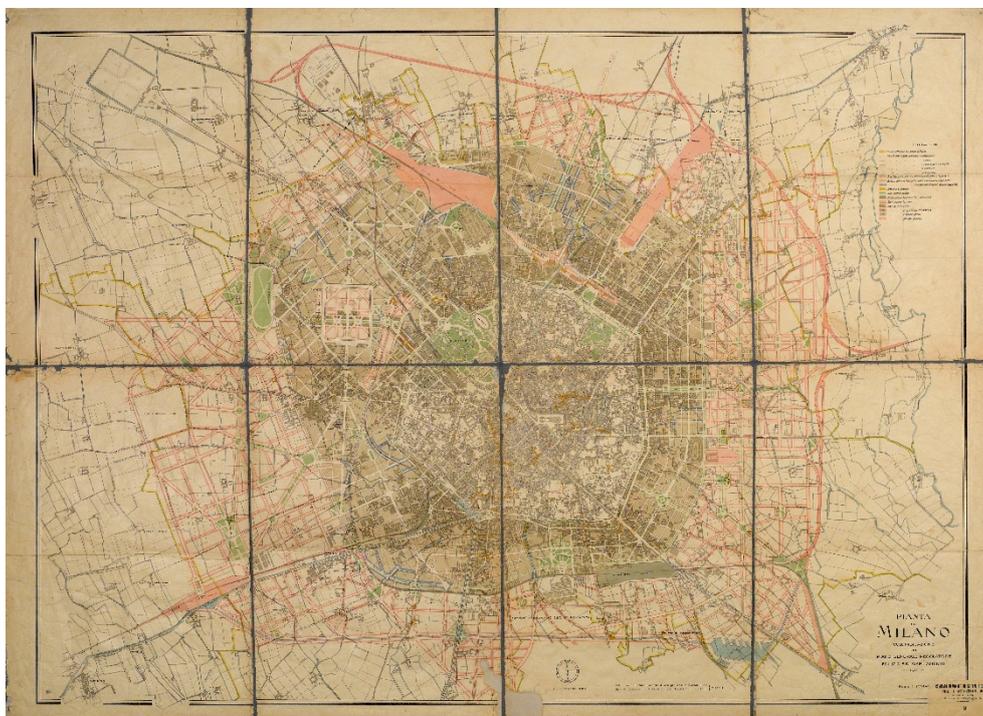
Fonte: Tolve (2015)

Proprio in questi stessi anni è la Prima Rivoluzione industriale a dare avvio a profondi e radicali mutamenti nella città e nel territorio ad essa più prossimo, ridefinendone i caratteri. L'affermazione di un assetto industriale specializzato ed esteso su scala regionale, che vede localizzarsi il settore della seta nelle provincie di Como e Bergamo, quello siderurgico nel lecchese e il cotonificio a Milano e nei dintorni, insieme ai primi stabilimenti chimici e meccanici, è supportata dal potenziamento delle infrastrutture della viabilità. Con l'inaugurazione delle Ferrovie Nord Milano nel 1879 la rete ferroviaria arriva a comprimere l'edificato urbano a nord e ad est: è in quest'epoca che si viene a definire il primo disegno della "cintura ferroviaria" provvista di scali merci e dogane. Nel tempo la "cintura" arriverà ad includere nel suo perimetro circolare l'intero comprensorio urbano; stazioni e scali si dispongono lungo tutte le direttrici ferroviarie, impostate nella direzione dei punti cardinali: città e ferrovia stanno in tensione a breve distanza, in un labile e mutuo equilibrio destinato in breve a cedere il passo all'espansione urbana. Il parco binari occupa una porzione rilevante di suolo peri-urbano, imponendo senza alcun compromesso la forma tecnica dei suoi manufatti e delle sue costruzioni. Tale equilibrio permane sino alla soglia del '900, con l'adozione dei primi piani urbanistici (e molto poco urbani) che per la prima volta tentano di imprimere una forma geometrica all'espansione esterna alla città murata.

Il "Nuovo Piano Regolatore e di Ampliamento" dell'ingegnere Cesare Beruto (Fig. 2) non coglie il carattere metropolitano di Milano. Tenta così di imprimere una forma compatta e geometricamente compiuta alla nuova espansione periferica, a mo' di anello concentrico disegnato attorno al nucleo storico consolidato. Oltre l'incoerente fondatezza del disegno urbano, il Piano Beruto evidenzia i limiti dell'urbanistica moderna, concentrata sul

principio della lottizzazione e perciò incapace di una profonda lettura delle determinanti formali, così come di una reale relazione con le pre-esistenze, siano esse monumentali, tecniche o paesaggistiche. Anche i successivi piani Pavia-Masera (1909-1912) e Albertini (1927-1934) aderiranno alla logica radiale-concentrica impostata dal Beruto. Stazioni, linee ferrate, Scali merci, magazzini, depositi e dogane, così come le fabbriche e i comparti industriali, sempre più numerosi e sempre più ampi, localizzatisi in prossimità di essi per razionalizzare la movimentazione della propria produzione, vengono indifferentemente ricompresi nel disegno della lottizzazione, nuovamente estesa ad includere porzioni di suolo sempre maggiore, sottratte al suburbio peri-urbano e alla campagna.

**Fig. 2 – Cesare Beruto, Piano Regolatore Edilizio e di Ampliamento della città di Milano, 1885**

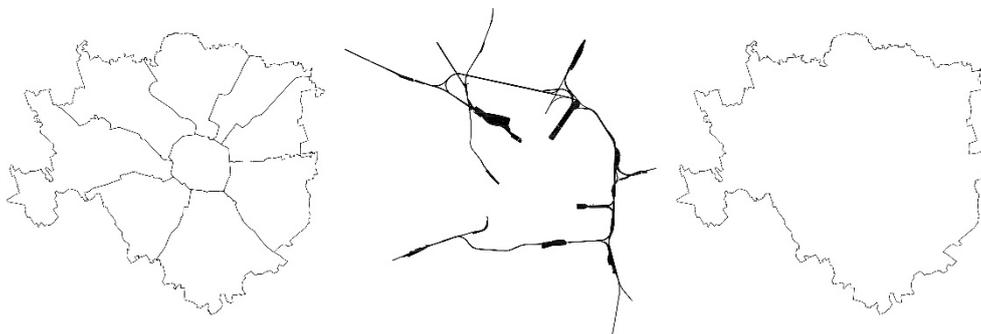


Fonte: *Civica Raccolta delle Stampe Achille Bertarelli, Milano*

L'unica eccezione in tal senso è invece il Piano Regolatore Generale redatto nel 1953 accogliendo (solo in parte per il vero) alcuni spunti che gli "Architetti Riuniti" avevano presentato nel loro "Piano AR per Milano e la Lombardia" (Aa.Vv., 1946, Fig. 3). Il PRG del 1953 è un progetto di ampio respiro che intende assecondare il carattere metropolitano della città, proiettata nel suo sviluppo territoriale: sostenuto dall'idea di "città metropolitana", prevedeva il decentramento dei comparti industriali, la creazione di un centro direzionale regionale; la costruzione di grandi assi attrezzati fino alla città;

l'espansione urbana attraverso quartieri residenziali autonomi; l'imposizione di un vincolo di inedificabilità sulle aree agricole più prossime alla città. Sebbene illuminato nei contenuti e nelle previsioni, il Piano è destinato tuttavia ad essere compiuto soltanto in minima parte e, anche per quanto realizzato, con modalità spesso differenti rispetto all'impostazione originale.

**Fig. 3 - L'affermazione della città monocentrica, 1873-1934**



Fonte: Tolve (2015)

Soprattutto la delocalizzazione dell'apparato industriale e produttivo prevista fu disattesa, così che non si compì nemmeno il conseguente riscatto di quelle stesse aree che, in piena ricostruzione, avrebbero certamente contribuito ad un reale rinnovamento dell'immagine e della qualità urbana. La rapida e progressiva affermazione dell'apparato industriale aveva così ipotecato una sempre più ampia porzione di suolo urbano, ponendo su di esso una sorta di vincolo di inedificabilità che, se da un lato ne aveva limitato le potenzialità ad essere partecipe del disegno urbano, per altro verso ne aveva proiettato nel tempo le virtualità insediative connesse alla dimensione e alla posizione strategica. E oggi che tali aree sono nuovamente disponibili per usi alternativi, necessariamente ci si deve interrogare tanto per una loro possibile rifunzionalizzazione quanto (e soprattutto) per una loro reale inclusione nel disegno di quelle parti di città indifferentemente compiutesi attorno ad esse ed oggi passibili di riscrittura. Proprio di recente Regione Lombardia, Comune di Milano e Ferrovie dello Stato hanno infatti siglato un'intesa a conferma del precedente Accordo di Programma che interessa oltre un 1.200.000 mq di superficie da riconvertire nel complesso dei sette Scali merci milanesi (Farini, Greco-Breda, Lambrate, Porta Genova, Porta Romana, Rogoredo e San Cristoforo), ancora fisicamente esistenti ma per la gran parte dismessi da anni.

### **3. Scalo Farini. Lo "stato di cose"**

Lo Scalo Farini si presenta come un ampio vuoto nella trama geometrica del piano Beruto, primo Piano Regolatore e di Ampliamento della Milano industriale che disegna la fascia anulare più prossima al nucleo della città consolidata. Sul vuoto si affacciano a distanza frammenti di piani urbani e progetti mai del tutto compiuti e in parte negati dallo stesso

Scalo. Questi frammenti, oggi di difficile lettura e comprensione, custodiscono la memoria del carattere originale di questo paesaggio prima della prorompente e totale affermazione della ferrovia che nel tempo ha sovrapposto indifferentemente la sua forma tecnica all'insieme di segni permanenti (la trama della campagna agricola), ad un principio di urbanità, ancora incerto ma destinato a prendere il sopravvento di lì a breve.

Ne deriva un palinsesto eterogeneo e stratificato, composto dalle giaciture contrastanti delle case, dei monumenti e dei manufatti ferroviari, riferiti a differenti logiche e principi insediativi che prendono le distanze anche dalla stessa geometria della linea del ferro, sulla quale è, invece, strutturato il complesso sistema di connessioni geografiche di medio-lunga percorrenza (Fig. 4).

**Fig. 4 - Il vuoto dello Scalo**



Fonte: Tolve (2015)

«Dentro il recinto dello Scalo, il suolo, liberato dagli edifici e dai piani di smistamento, manifesta con drammaticità la cancellazione di ogni immagine di paesaggio, intesa come relazione tra natura e cultura, e pone un interrogativo sulla forma del sito originario, su ciò che precede ogni tecnica di infrastrutturazione. Lo specchio è rotto, ma tocca ancora ai frammenti un destino da materiale di costruzione» (Torricelli *et al.*, 2009, p. 191).

Lo scenario del PGT e i termini dei più recenti Accordi di Programma per questa parte di città evidenziano la concentrazione di nuovi insediamenti tutti organizzati sull'asse dello Scalo (il sito EXPO, i quartieri Stephenson e Bovisa, lo stesso Scalo Farini, l'area Garibaldi-Liberazione-Repubblica), e caratterizzati da un'elevata diversificazione delle funzioni e dal conseguente incremento degli indici edificatori.

#### **4. Antecedenti. Architetture con valore di piano**

L'architettura, al di là delle forme con cui appare, è idea che con tali forme si esprime. È idea materializzata con misure che si relazionano all'uomo, centro dell'architettura. È idea costruita. La storia dell'architettura, lungi dall'esser solo una storia delle forme, è fondamentalmente una storia delle idee costruite.

Le forme si disgregano col tempo ma le idee rimangono, sono eterne (Campo Baeza, 1996). Perciò riflettere sul senso della tradizione e sui suoi valori, ragionare a ritroso attraverso la storia e l'esperienza dell'architettura, significa compiere una perlustrazione alla ricerca delle costanti sulle quali si fonda l'architettura, non per fini imitativi, ma per una loro revisione critica in accordo alla necessità di rilettura/riscrittura su cui si fonda lo stesso concetto di tradizione (*traere*), che poi è la premessa per la sua attualizzazione rispetto ai problemi e alle questioni dell'operare artistico contemporaneo. Solo in questo modo si può riscoprire come il più profondo valore della tradizione corrisponda, quasi paradossalmente, al suo più essenziale aspetto di modernità.

E se la trasmissione dell'architettura si fa attraverso l'universalità delle opere costruite, le chiavi che la generano e con le quali questa architettura si sviluppa, sono spesso nascoste, riservate. Mostrare queste chiavi, offrirle, scoprire le ragioni con le quali si sono concepite e illuminate queste idee la cui costruzione è l'architettura che facciamo, è quel che oggi ci proponiamo (Campo Baeza, 1996). L'insieme dei progetti elaborati e qui presentati vuole dunque essere un contributo concreto, didattico e metodologico, che intreccia il pensiero e l'azione, la teoria e la pratica del fare architettura. Occasioni specifiche di intervento su un luogo in attesa di un destino e, ancora, paradigmi di un metodo operativo che riconosce le sue radici nell'esperienza dell'architettura. Il riferimento più prossimo è il Razionalismo milanese che già aveva tentato (e ottenuto) una rilettura critica, profonda e strutturale della tradizione. Particolarmente il tema della residenza fu fertile campo di ricerca per la sperimentazione di nuovi linguaggi figurativi ma soprattutto occasione per rinvigorire la questione del progetto urbano ponendo nuovamente in stretta relazione la definizione del piano morfologico con la tipologia. Gli studi e i progetti di residenze (unifamiliari ma soprattutto plurifamiliari; popolari e con standard ridotti, in termini economici e di spazio) sono sostenuti da una feconda sperimentazione sulla città, a dispetto di quanto sostenuto da buona parte della storiografia che ha spesso insistito sulla scarsa attitudine dell'architettura razionalista a sopravvivere attraverso episodi coerenti ed unitari ma solo attraverso singoli frammenti. A ben guardare invece, anche gli interventi puntuali nel corpo della città consolidata (anche quelli di architetti ai margini del dibattito teorico) fanno parte di un "piano urbano" coerente che quasi certamente non è mai stato compiutamente formalizzato ma che altrettanto certamente è noto, condiviso e tacitamente sottoscritto da tutti i protagonisti. Nell'affermarsi frammentario e faticoso della città razionalista entro le maglie del tessuto consolidato, il complesso degli esperimenti di insediamenti residenziali elaborato tra il 1930 il 1940 rappresenta una sorta di decantazione di quell'esperienza che così strenuamente si è applicata, per codice etico e morale, al problema della residenza

collettiva, economica e popolare, borghese. Ed è così che le soluzioni proposte forniscono risposte assai critiche che consentono tanto il superamento dalla consuetudine imitativa di morfologie insediative e apparati stilistici-decorativi della residenza borghese di inizio secolo, quanto di proporre impianti urbani innovativi e alternativi sia alla più compiuta maglia ottocentesca, sia al disegno incerto e sfrangiato delle aree periferiche, in accordo ad una rinnovata visione del rapporto tra città/campagna. Ne derivano piani urbani, progetti per quartieri residenziali o singole residenze che rappresentano archetipi di un'idea di città alternativa, nuovamente attenta alla natura e all'ambiente, e alle questioni, oggi assai attuali, di sfruttamento e liberazione del suolo urbano, della salubrità degli edifici e degli ambienti della casa, della percezione dello spazio e del paesaggio pubblico: un concetto di sostenibilità *ante-litteram*. E anche quando il tema di progetto è circoscritto al singolo edificio, viene proposta una lettura critica e complessiva dell'intero contesto urbano: l'ambizione, nemmeno troppo implicita, è quella di voler proporre un'interpretazione generale anche nel più minuto frammento. Strategie insediative innovative, sperimentazioni tipologiche e ricerca linguistica sono gli elementi che mutuamente concorrono a definire l'immagine della Milano moderna e razionalista, in bilico tra il bisogno di conservazione della memoria e del patrimonio storico e l'opposta necessità, per nulla conflittuale, di progresso e sperimentazione. Ed è soprattutto per l'elevato livello di ricerca profuso nel tentativo di rinnovamento delle regole della costruzione della città che risiede l'interesse per il lavoro degli architetti razionalisti milanesi.

Illustre manifesto di questo pensiero è "Milano Verde" di Franco Albini, Ignazio Gardella, Giulio Minoletti, Giuseppe Pagano, Giancarlo Palanti, Giangiacomo Predaval, Giovanni Romano (1938), senza dubbio il progetto più rappresentativo e controverso delle aspirazioni dell'architettura razionalista milanese (Guidarini, 2011), capace di conciliare un innesto di un brano moderno di città all'interno del tessuto storico. «La base del nostro lavoro è stata quella di creare l'ordine laddove esiste il disordine, la buona orientazione dove è progettato a capriccio senza rispetto dell'orientamento solare, la gerarchia tra edifici a carattere collettivo e il resto delle abitazioni, la giusta divisione tra strade di traffico e vie secondarie. Per riportare la rete stradale ad una maglia ordinata, abbiamo considerato come la più adatta quella ortogonale. Creato questo primo ordine abbiamo voluto creare una gerarchia: la grande strada dominante (che prosegue dalla via Vincenzo Monti verso la nuova Fiera), le strade satelliti di traffico e le strade secondarie, l'ampissimo parco verde con gli edifici pubblici, i luoghi di svago e le scuole. Non dunque soltanto una razionale soluzione per migliorare le condizioni di vita degli abitanti di Milano, ma una soluzione altamente rappresentativa: una dimostrazione di civiltà, di ordine, di disciplina, di igiene, di entusiastica partecipazione agli ideali dell'estetica moderna senza offendere il passato e soprattutto senza contaminare la caratteristica fisionomia del vecchio cuore di Milano dominato dalla mole del Duomo. [...] Il progetto servirà almeno a dimostrare che esistevano a Milano nell'anno XVII sette architetti che sognavano una città nuova, sana, igienica, funzionale, bella» (Pagano, 1938, pp. 4-24).

Nello stesso anno, a partire da un'approfondita indagine sulle condizioni abitative di Milano, Ireneo Diotallevi, Franco Marescotti e Giuseppe Pagano elaborano il "Progetto per lo studio di un quartiere di città orizzontale applicato al caso pratico di Milano tra via Brera e via Legnano 19", che sintetizza le idee maturate sul finire degli anni Trenta all'interno del gruppo Casabella-Costruzioni con gli echi e le reciproche influenze del lavoro di Hilberseimer, pubblicato in "Ordine e destino della Casa Popolare" (Diotallevi e

Marescotti, 1941), e certamente noto anche allo stesso Pagano. “La città orizzontale” conferma come la ricerca dei razionalisti, nell’insistere sul tema del rinnovamento tipologico e costruttivo della casa, ambisse in modo esplicito al problema del rinnovamento urbano: «Nel marasma della città della speculazione la città orizzontale rappresenta la rifondazione della città stessa; così anche la sua immagine pare riecheggiare quella delle città di nuova fondazione, ordinata nella successione di case basse e giardini» (Diotallevi *et al.*, 1940, pp. 6-9). Il progetto è basato sulla ripetizione seriale di case unifamiliari a patio con giardino (unità-casa, concepite con una certa flessibilità per permettere eventuali variazioni dimensionali dell’alloggio nel tempo) e la stessa definizione del piano tipologico non è certamente casuale: la casa a patio è l’elemento base delle *insule* delle città di fondazione ippodamee e deriva dalla rilettura della *domus* romana.

La composizione in serie dell’unità-casa definisce una maglia tanto fitta da sostenere il confronto con la densità delle “case alte” in linea e si afferma attraverso demolizioni localizzate e sostituzioni di parti di tessuto degradate, includendo emergenze monumentali e permanenze entro un disegno unitario e coerente. È invece del 1940 il progetto per le “Quattro città satelliti alla periferia di Milano” (Albini, Bottoni ed altri, successivamente riunitisi sotto l’acronimo AR, Architetti Riuniti), disposte lungo le direttrici orientate nel verso dei punti cardinali a definire una nuova soglia tra città e campagna.

L’obiettivo è sempre quello di affrontare il tema della casa a basso costo, così come invariati sono i criteri di impostazione generale del progetto rispetto all’antecedente di “Milano Verde”: lottizzazione aperta costituita da edifici in linea organizzati in schiere parallele orientate secondo l’asse eliometrico per garantire una miglior ventilazione e la massima irradiazione solare; uso del verde per l’organizzazione e il disegno degli spazi aperti e di connessione tra gli edifici. Innovativo è il raggiungimento di visione territoriale di impianto, così come la definizione di un assortimento tipologico in relazione ai caratteri di ruralità dei contesti periferici, ancora in parte permanenti. Naturale evoluzione di questa idea è il “Piano AR per Milano e la Lombardia” (Architetti Riuniti, 1944), avanzato e lungimirante programma di sviluppo urbano e di pianificazione infrastrutturale su scala regionale. Il progetto si fonda su una rete infrastrutturale capillare (stradale, ferroviaria e metropolitana) a supporto della nuova espansione urbana che prevede il decentramento dei comparti industriali, localizzati in specifici insediamenti.

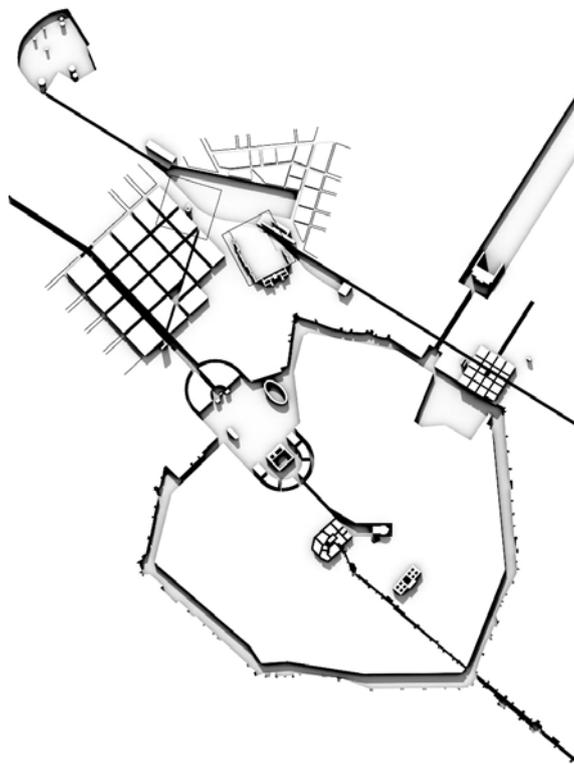
I quattro progetti contengono un’elevata carica dimostrativa, a tratti anche forzata e tendenziosa, con assoluta buona fede: un aneddoto racconta di come proprio le immagini del modello di “Milano Verde” siano state abilmente ritoccate dallo stesso Pagano per la pubblicazione su Casabella-Costruzioni (Pagano, 1939a, 1939b), al fine di aumentarne la percezione del verde pubblico, il cui peso insediativo nel complesso della superficie, è paradossalmente ridotto solo al 12%. Vi è tuttavia una coerenza tale da farne modelli di riferimento sia nell’ambito del tema della residenza che in quello più generale della città, se non altro per l’esplicita contrapposizione rispetto alla prassi ottocentesca, consolidata al punto da esser scaduta in “maniera”, di sottomissione al piano urbano.

##### **5. Esperienze di studio. Seminari e workshop di progettazione**

Nelle diverse occasioni di studio condotte nell’ambito di questa ricerca si è affrontato il progetto di riqualificazione dell’ex-Scalo Farini quasi a voler trascendere il più evidente tema della costruzione di un quartiere di edilizia residenziale in luogo di un comparto ferroviario; l’occasione è piuttosto la rigenerazione di una parte compiuta e complessa di

città laddove la costruzione è obiettivo e pretesto al tempo stesso. È così che in architettura l'invenzione assume il tono della riscoperta: non è fatto fine a se stesso ma tratta delle più profonde relazioni che la costruzione della città comporta e sottintende, disvelando nella trama sincopata un ordine celato che sottostà all'aspetto evidente dei luoghi. Tutti i progetti non si limitano dunque a presentare se stessi ma ambiscono a definire una nuova parte compiuta di città capace di inserirsi coerentemente in un palinsesto complesso e, al tempo stesso, spiegare e riscrivere il più ampio quadro di relazioni tra tutte le parti costitutive di questa stessa stratificazione. E ancora, ciascun progetto affronta il tema con una visione di insieme supportata da diversi approfondimenti disciplinari, provando a ricomporre l'infranto quadro (oggi caratterizzato da sempre più sofisticati specialismi) del progetto di architettura, fondando la propria proposta entro un più ampio inquadramento urbano, infrastrutturale e trasportistico e sviluppando lo studio e la definizione delle diverse parti di essa fino alla scala costruttiva, tecnologica ed impiantistica. I progetti del primo Workshop a Venezia (WS 09, L'antico come principio di architettura, condotto nell'ambito dei Workshop estivi di progettazione, giugno-luglio 2009) hanno ragionato a partire dal vuoto, definendo inediti principi insediativi (Fig. 5).

**Fig. 5 – Per frammenti di piano si costruisce la città. Progetto urbano**

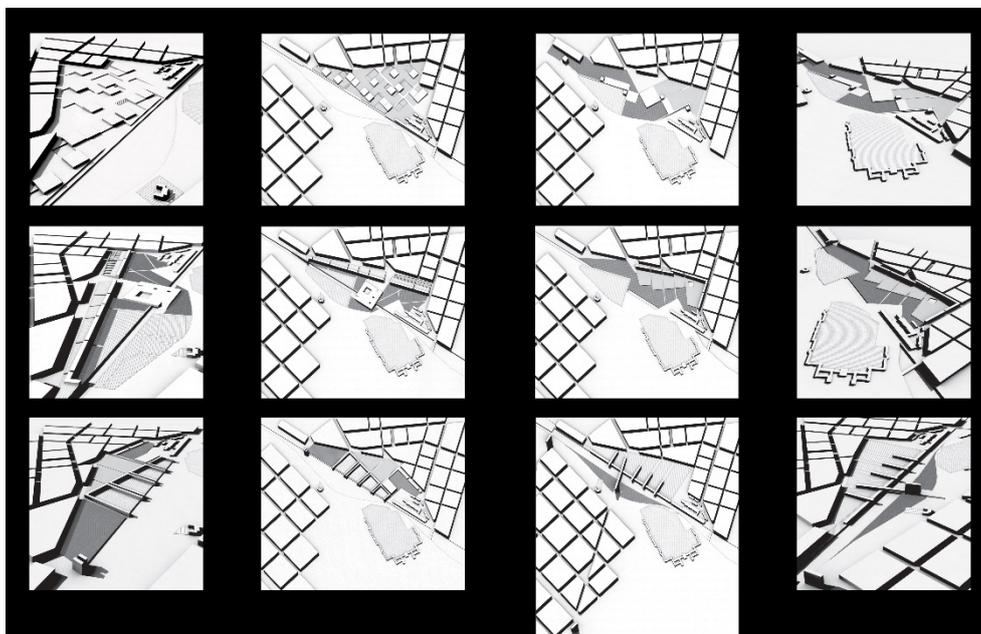


Fonte: Torricelli (2012)

Attraverso schizzi, modelli e montaggi analitici, si sono indagate figure e archetipi in grado di conformare luoghi-recinti; piattaforme; tessuti; assi, che, se non ci consentono di ricostruire una forse impossibile unità dell'infranta *forma urbis*, ci aiutano tuttavia a leggere il senso e le profonde ragioni di alcune sue parti.

Nel secondo Workshop tenuto a Milano (*Milano Scali ferroviari*, luglio e settembre 2009), si è tentata una sintesi interpretativa di progetti urbani, compiuti o interrotti, definendo un'impostazione generale per un nuovo impianto di città il cui disegno non fosse totalizzante ma anzi, volutamente un "non finito" che affidasse al vuoto dello Scalo, immoto e sospeso in attesa di nuovo destino, il ruolo di elemento di connessione geografica ed infrastrutturale con la città e il suo territorio, assecondando il carattere metropolitano di Milano e le reali potenzialità di quest'area (Fig. 6).

**Fig. 6 – Suolo, recinti e piattaforme, assi, tessuti. Temi e progetti**



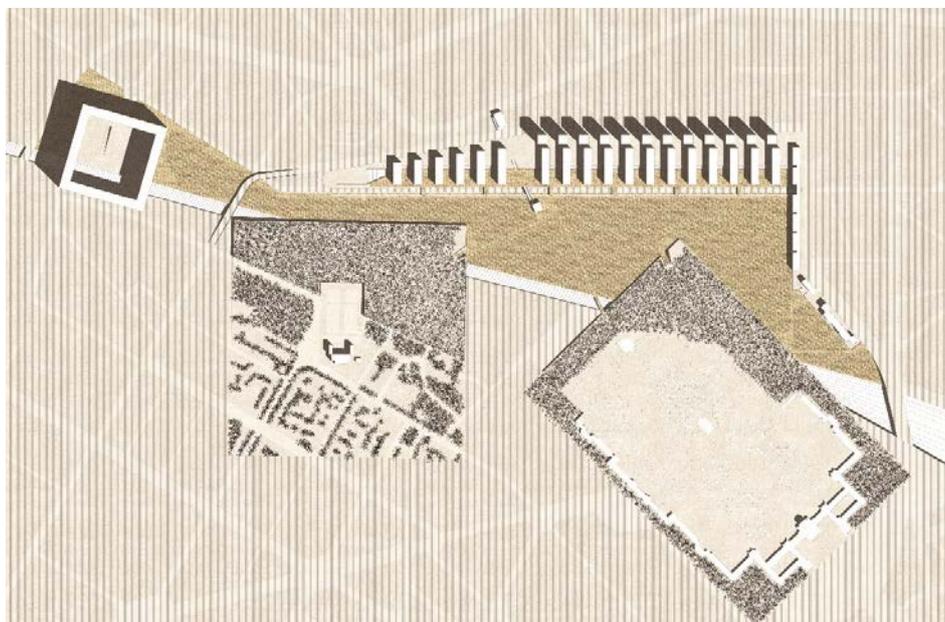
Fonte: Ws 09, *L'antico come principio di nuova architettura* (2009)

## 6. La città sul rettilo della ferrovia

In ragione dell'elevato controllo della qualità ambientale che ci si prefissa di raggiungere, dalla scala urbana a quella del singolo alloggio, il progetto non può prescindere dagli aspetti tipologici, formali e figurativi, così come da quelli che attengono il principio insediativo, l'orientamento degli edifici e l'uso del suolo, anche in rapporto alla costruzione dello spazio pubblico. Il progetto si struttura sulla giacitura che informa gli isolati compresi tra via Farini e via Valtellina, riconoscendo questo come asse ancora in grado di generare

tessuto. Il piano tipologico dispone una sequenza di case in serie che compongono il bordo lungo la via dell'Aprica. Gli edifici misurano il vuoto sul passo degli isolati ottocenteschi e compongono una sequenza di spazi che della corte evocano l'aspetto di domesticità senza riprodurre il carattere introverso. Il principio insediativo è quello dell'edilizia aperta e prevede l'accostamento di case a torre lungo la strada e case in linea verso il parco, declinando i paradigmi morfologici, tipologici ed insediativi del Razionalismo milanese. Il recinto dello Scalo è completato da un edificio a ponte lungo via Valtellina e dai *plateaux* del Cimitero Monumentale e della Villa Simonetta che con le loro giaciture discordanti interrompono la modulazione isotropa della trama berutiana: terrapieni fittamente piantumati che estrudono l'impronta a terra di progetti interrotti e celati. Sulla giacitura dell'asse ferroviario si attesta la "corte", altra figura che per dimensioni extra-ordinarie si confronta a distanza con grandi fatti urbani. Nel podio è contenuta la fermata del nuovo servizio ferroviario metropolitano; la quota del parco si raccorda a quella della grande corte, immaginata come ampio spazio forense. L'alta densità edilizia è associata al massimo livello di integrazione funzionale, con la concentrazione di infrastrutture, servizi e attività. L'ampio vuoto al centro dell'impianto è inteso come elemento connettivo che tiene insieme le diverse parti del progetto: il quartiere residenziale a nord, l'edificio del mercato lungo via Valtellina, i *plateaux* sul bordo sud e la corte ad ovest; grandi figure che si affacciano sul parco e si confrontano a distanza. È così che il progetto restituisce una suggestione (logica e plausibile) dell'immagine originale di questo paesaggio di pianura prima dell'affermazione della ferrovia: grandi vuoti contrapposti a segni unitari (Fig. 7).

**Fig. 7 – La città sul rettilineo della ferrovia. Progetto urbano**

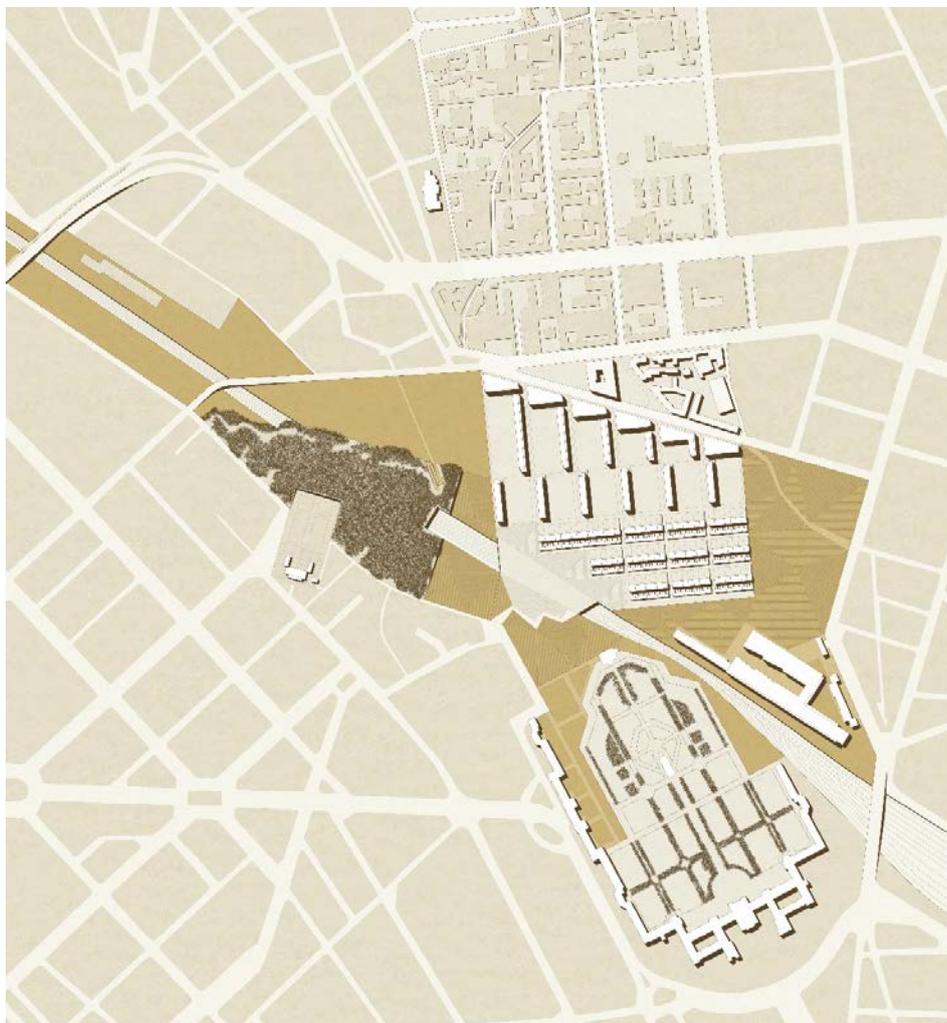


Fonte: Acquafredda N., Amatulli S., Baldessarri F., Verde N. (2012)

### 7. I pezzi della composizione

Il vuoto dello Scalo, generato nel tempo dalla sovrapposizione di usi e dalla mancanza di principi insediativi coerenti se non quelli meramente funzionali, è privo di qualsivoglia carattere di urbanità sebbene connotato da una forte immagine evocativa di luogo tecnico. Il progetto ricerca così un'inedita qualità spaziale e morfologica dello Scalo, definendo una nuova centralità urbana fondata sul parco e riscattando l'area a luogo pubblico, aperto e direttamente relazionato alla città affermatasi nel tempo attorno ad esso (Fig. 8).

**Fig. 8 – I pezzi della composizione. Planimetria con le ombre**



Fonte: Appiani M. G., Bernardinello S. E., Monzani S. (2009-2010)

La prima operazione consiste nel dissolvere il limite fisico dello Scalo, disvelandone la forma tecnica discordante rispetto all'ordinamento del tessuto e dei grandi monumenti della Villa Simonetta e del Cimitero Monumentale, così come degli edifici e dei manufatti ancora resistenti alla dismissione funzionale dell'area: personaggi affacciati sulla scena drammatica del vuoto che affermano l'idea di una città costruita per giustapposizione di parti e frammenti. Ogni elemento, con la sua diversa giacitura, custodisce la memoria di un passato che tenta di affermare la propria autonomia identitaria. La modellazione plastica del suolo e la tensione compositiva tra i diversi pezzi contribuiscono a definire il disegno asimmetrico dell'impianto urbano. Il quartiere si definisce a partire dalla strada fin dentro al parco, organizzando una sequenza di edifici volumetricamente coerenti alle condizioni di affaccio e impostata sulla successione di corti aperte passanti. Edifici a blocco, con funzioni di interesse generale, definiscono il fronte verso via dell'Aprica, modulato su un passo dedotto a distanza dal borgo di Dergano; il centro dell'impianto è impostato sulla teoria di case in linea binate che conquistano l'affaccio verso il parco: le prime, con distribuzione a ballatoio, sono destinate agli alloggi sociali, concepiti e dimensionati per categorie speciali (studenti, anziani, giovani coppie); le seconde ospitano le residenze per famiglie. Il progressivo innalzamento del suolo è compensato dalla diminuzione della densità, con una doppia fila di case a patio disposte a schiera verso il bordo meridionale del quartiere. L'assortimento tipologico delle case e l'articolazione dello spazio pubblico sostengono nuove forme di vita associata e mutati modi di abitare, e coincidono con la possibilità di riuso, in forma di risarcimento, di un'ampia porzione di suolo urbano oggi fisicamente isolata e dunque non partecipe del disegno della città.

### **8. La costruzione del vuoto**

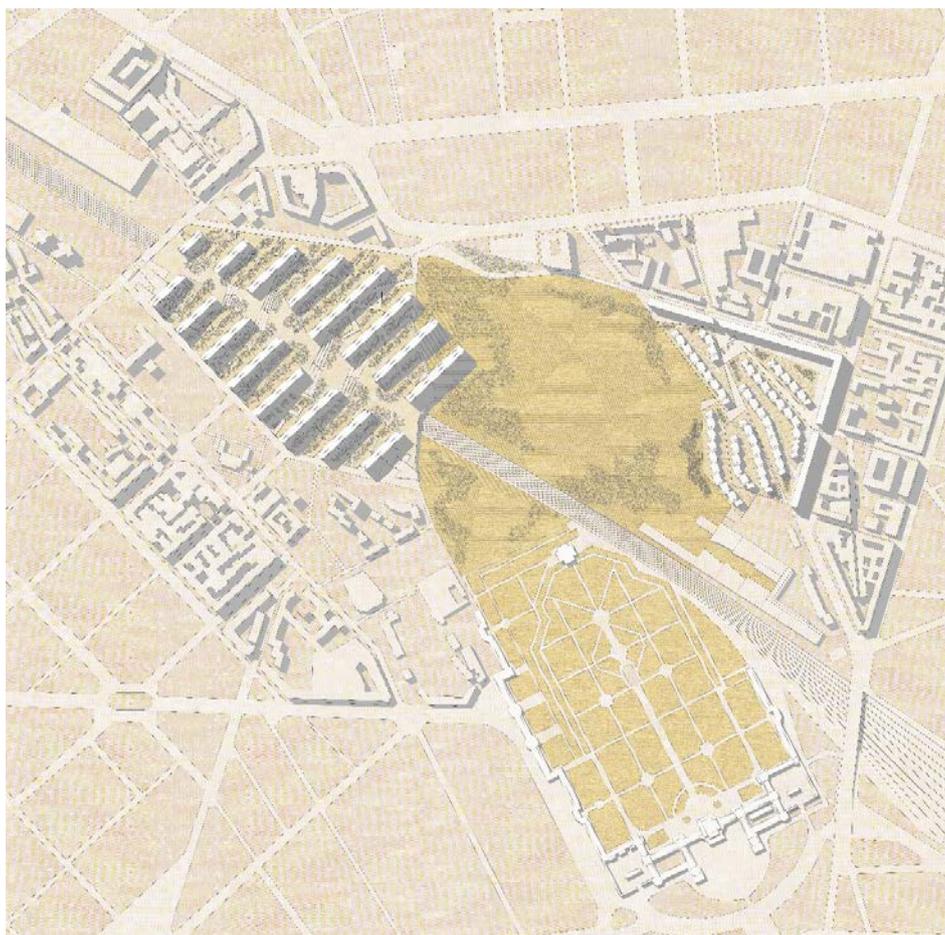
Il progetto intende dimostrare come sia ancora possibile affrontare il tema del disegno urbano a partire dalla questione dell'insediamento residenziale e attraverso strumenti tradizionali. Così il riferimento agli elementi tipologici della tradizione (strada, corso, piazza, isolato, edificio), tende a collocarsi entro un processo di revisione critica di questi stessi fondamenti, reinterpretati in relazione a nuove e mutate condizioni urbane, funzionali e sociali.

Lo Scalo Farini è un vuoto forzato di carattere estremamente funzionale e il progetto declina il tema dell'abitare il limite in accordo alla suggestione dell'immagine ancestrale del luogo, dove un principio di urbanità, solo apparentemente casuale e incerto, si confrontava con un lacerto di campagna. Il recinto del Cimitero è assunto quale ulteriore elemento della composizione a determinare il fronte urbano e monumentale verso la città consolidata. Nel mezzo il parco, costruito in ideale continuità con il campo del Cimitero e articolato per piani inclinati che digradano verso il centro a conquistare un punto di vista che prende le distanze dalla città, quasi a voler ricercare una condizione di ideale straniamento.

Due grandi impianti insistono sul vuoto in una tensione assecondata dal diverso orientamento. Da un lato un recinto continuo e aperto definisce la forma dell'isolato tra via Valtellina e via Aprica. Al suo interno si dispone una teoria di residenze a schiera a bassa densità, la cui giacitura discordante, in accordo all'andamento "naturale" del suolo, riscopre il principio insediativo della campagna agreste, sul quale si è impostato lo stesso Cimitero Monumentale. Sul lato opposto un quartiere ad edilizia aperta raccorda il tessuto che insiste sui due opposti versanti dello Scalo, prendendo avvio dall'orientamento della maglia

berutiana assunta quale principio di città. Gli edifici si impostano sulle pendici di una motta artificiale che consente il sovrappasso della ferrovia. Se da una parte tali figure sembrano rivendicare una certa autonomia formale e compositiva, dall'altra si relazionano fortemente alle parti di città da cui si determinano, diventandone sorta di ideali completamenti (Fig. 9).

**Fig. 9 – La costruzione del vuoto. Planimetria con le ombre**



Fonte: Menozzi G., Porcari E., Oltrasi C. (2015)

Un ruolo determinante all'interno del progetto è affidato al suolo il cui ordine di "natura artificializzata" si accosta all'ordine dell'architettura. Questo è infatti inteso come elemento plastico sul quale sono direttamente fondati i piani delle case. Al centro il parco digrada, riacquistando quota ai lati, proprio in prossimità dell'edificato: il grande recinto tra via Aprica e via Valtellina si raccorda al piano della città; l'opposta serie di edifici in linea

insiste su una piattaforma artificiale che consente il collegamento tra le due parti di tessuto sino ad oggi interrotte dallo Scalo. La motta alberata si struttura sull'orditura di un ampio corso centrale che definisce e organizza lo spazio pubblico al piede degli edifici. L'ordine fissato dell'architettura, preciso e razionale, impostato sulla maglia regolare del piano Beruto, è interrotto dall'andamento irregolare del corso che, nel suo sviluppo longitudinale, insiste su quote e piani a livelli differenti. L'attacco a terra degli edifici in linea si relaziona direttamente con il corso: media il rapporto con il suolo ed accoglie le funzioni e i servizi di quartiere. Il progetto ragiona attraverso un paradosso: in fregio alla città storica, in luogo di un'area altamente infrastrutturata e suscettibile di forti pressioni speculative, rovescia il "consueto" punto di vista che avrebbe qui colto l'occasione del vuoto per un insediamento residenziale di tipo estensivo oppure, per contro, il più ampio parco possibile; comunque con il risultato di assoggettare l'intervento alla forma tecnica definita nel tempo dal vuoto forzoso della ferrovia. Il progetto sceglie invece di partire dal disegno della forma stessa del vuoto, quasi a voler relegare il tema della costruzione degli edifici, necessario anche nei termini della sostenibilità economica complessiva dell'operazione, su un secondo piano. E invece tanto un tema quanto l'altro sono elementi vicendevolmente relazionati, al punto che è impossibile determinare con precisione la fine del parco e il principio delle case. L'architettura consolida i bordi dell'area in continuità con l'edificato esistente, negando il più possibile la forma tecnica dello Scalo entro la morfologia del tessuto urbano; oltre l'artificio fissato dalla costruzione in forme razionali, l'ordine "naturale" del nuovo parco plasticamente modellato.

### Ringraziamenti

Ringrazio la Scuola di Architettura Civile del Politecnico di Milano, l'Università IUAV di Venezia e tutti coloro, docenti e studenti, che con me hanno contribuito a questo lavoro; le Segreterie e il Comitato Scientifico del Convegno *Abitare Insieme*; tutti i docenti del DiARC e dell'Università degli Studi di Napoli "Federico II".

### Riferimenti bibliografici

- Aa.Vv. (1946), "Il Piano AR". *Costruzioni-Casabella*, n. 194.
- Acquafredda N., Amatulli S., Baldessarri F., Verde N. (2012), "Milano Scalo Farini. La città sul rettilineo ferroviario". *Architettura Civile, Giornale della Scuola di Architettura Civile del Politecnico di Milano alla Bovisa*, n. 5, p. 16.
- Campo Baeza A. (1996), *La idea construida. La Arquitectura a la Luz de las Palabras*. Coam Madrid, ES.
- Diotallevi I., Marescotti F. (1941), "Ordine e destino della Casa Popolare: risultati e anticipi". *Domus*, Milano (IT).
- Diotallevi I., Marescotti F., Pagano G. (1940), "La casa unita". *Costruzioni-Casabella*, n. 148, aprile, pp. 6-9.
- Guidarini S. (2011), "Il tradimento delle immagini: il Piano Milano Verde del 1938". *Territorio*, n. 57, pp. 112-124.
- Menozi G., Oltrasi C., Porcari E. (2015), "Scalo Farini. La costruzione del vuoto". *Architettura Civile, Giornale della Scuola di Architettura Civile del Politecnico di Milano alla Bovisa*, n. 11/12/13, p. 11.
- Pagano G. (1938), "Milano Verde: proposta di Piano regolatore per la zona Sempione-Fiera". *Casabella-Costruzioni*, n. 132, Dicembre, pp. 4-24.

- Pagano G. (1939a), "L'ordine contro il disordine". *Casabella-Costruzioni*, n. 144, dicembre 1939, p. 1.
- Pagano G. (1939b), "Un'oasi di ordine". *Casabella-Costruzioni*, n. 144, dicembre, p. 7.
- Tolve V. (2015), "Paradigmi di città. Forme e modi dell'abitare", Atti delle Giornate Internazionali di Studio *Abitare insieme*. Napoli, 1-2 ottobre, 2015.
- Torricelli A. (2012), "Per frammenti di piano si costruisce la città", in Protasoni S. (a cura di), *Milano Scali ferroviari, Workshop Scuola di Architettura Civile*. Libraccio Editore, Milano, IT, pp. 56-59.
- Torricelli A., Foresti M., Sortino G., Tolve V. (2009), "Archeologia del moderno", in Giani E. (a cura di), *Workshop 2009 Facoltà di Architettura di Venezia*. Marsilio, Venezia, pp. 190-195.

**Valerio Tolve**

Dipartimento di Architettura, Ingegneria delle Costruzioni e Ambiente Costruito,  
Politecnico di Milano  
Via G. Ponzio, 31 – I-20133 Milano (Italia)  
Tel.: +39-02-2399.6237; email: [valerio.tolve@polimi.it](mailto:valerio.tolve@polimi.it)



