



L'area "Porta Vittoria" a Milano

TeMA
04.10

Trimestrale del Laboratorio
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>
ISSN 1970-9870
Vol 3 - No 4 - dicembre 2010 - pagg. 53-64

Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II

Sperimentazioni

© Copyright dell'autore.

The Area of "Porta Vittoria" in Milan

Fulvia Pinto

Dipartimento di Architettura e Pianificazione
Facoltà di Ingegneria - Politecnico di Milano
Piazza Leonardo da Vinci, 32. 20133 Milano

Lo scalo merci della Stazione di "Porta Vittoria"

La stazione di "Porta Vittoria", costruita nel 1911 come scalo merci a servizio del vicino Mercato Ortofrutticolo Comunale, subisce una riduzione del traffico fino alla sua dismissione negli anni Ottanta, con conseguente progressivo degrado delle aree limitrofe. La sua chiusura dà origine ad una serie di riflessioni sulle modalità di riqualificazione di quest'area della città, i cui esiti di trasformazione durano ormai da decenni. Nel 1984, con il Documento direttore del "Progetto Passante" per la prima volta si individua l'area della stazione di "Porta Vittoria" come un possibile ambito di progetto d'area prioritario, indicandolo, insieme al vicino Macello Comunale, come "impianto urbano di prevedibile dismissione e riutilizzo".

Il "Passante Ferroviario" è un'infrastruttura quasi totalmente sotterranea che attraversa la città di Milano da Nord - Ovest a Sud - Est. La sua configurazione è quella di una ferrovia a tutti gli effetti, ma, in realtà, molti elementi rendono tale linea simile ad una classica metropolitana cittadina.

Il "Passante Ferroviario" è, infatti, il fulcro del servizio infrastrutturale suburbano, che funziona come quello di una metropolitana, ma ha un raggio d'azione più esteso e serve anche gran parte del territorio della "Grande Milano".

Questo non significa che il suo utilizzo sia riservato esclusivamente a "coloro che vengono da fuori" ma, anzi, le sue caratteristiche metropolitane lo rendono idoneo sia per gli spostamenti urbani che per quelli interurbani.

Il "Passante Ferroviario", di fatto, viene considerato da tutti come la quarta linea metropolitana milanese, ad esempio nella tratta Lancetti - Porta Vittoria vi transita un treno ogni 6 minuti circa per direzione.

Il sistema dei passanti ferroviari è sicuramente una novità nel contesto milanese e nazionale, ma in molti Paesi europei esistono sistemi di concezione e funzionamento simili.

The transformation of Milan needs of transport infrastructure as well as major European cities. The Rail "Passante" is a transport infrastructure almost entirely underground and it crosses the city of Milan from north-west to south-east. The "Passante" represents the structure on which to build the urban development of the "Greater Milan" and plays a strategic role in the choice of location, facilitating the creation of an urban system integrated and competitive. The "Passante" connects the central parts of the city with suburbs that are already taking advantage of the presence of the infrastructure to renew their image. The study area was originally occupied by a station of the State Railways, now is a new station of the railway "Passante".

The context of urban transformation "Porta Vittoria" is located in a central area of Milan, just beyond the first "circumvallazione", on the connecting axis the airport of Linate.

The strategic location of the area, very accessible, has determined the choice of the functions that must be kept. The regeneration is characterized by two important projects, one public and one private. The public intervention concerns the BEIC - European Library of Information and Culture, the private action relates to the new district "Porta Vittoria", with mixed-use residences, offices, malls, hotels and cinemas. The project for the European Library of Information and Culture, developed many years ago, intended to give Milan an "infrastructure" for culture considered the largest of Europe.

The lack of funding has led to long interruptions and long delays in implementation. The project pays particular attention to the sustainability of the building, using energy-efficient systems with heat pumps (with exploiting groundwater, rather superficial in that area), solar collectors and photovoltaic panels.

The hypothesis expresses the desire to create a relationship between the winning project BEIC and private interventions.

The block of the project is treated as a unit, an intervention that consists of two parts, the building BEIC and the building to be constructed. The two components are architecturally distinct but are linked by a complex system of relationships and work on an urban scale in accordance with a common strategy.

The importance of the redevelopment is in the integration of city planning and mobility system, in an area, which hosts functions of supra-municipal level, accessible from the urban region of Milan.

However, the redevelopment project included only the railway areas and did not include the surrounding areas. Therefore the realization of P.I.I. was a missed opportunity to make a substantial part of the city system. The transformation of large and small areas through P.I.I. without a strategic plan, determines punctual transformations, but incoherent with each other. The P.I.I. "Porta Vittoria" will determine the transformation of an area, long abandoned, but it is also important to redevelop the surrounding areas, through a systematization of the various interventions.



Il vecchio scalo di Porta Vittoria.

La prima città a dotarsi di un servizio ferroviario suburbano è stata Berlino, che inaugurò, nel 1930, le sue linee con il nome di *S-Bahn*. Attualmente molte città tedesche hanno una rete di linee suburbane che si integrano con le reti metropolitane cittadine.

Anche Parigi da tempo ha un suo sistema di linee suburbane passanti, denominato *RER*. Sebbene ci sia una fitta rete di metropolitane, il sistema parigino è molto utilizzato perché più rapido e capiente delle classiche linee della metropolitana. Le città spagnole hanno servizi suburbani simili denominati *Cercanías* (*Rodalies* a Barcellona), a Vienna e Zurigo i sistemi sono denominati *S-Bahn*, a Copenhagen sono attive numerose linee di *S-Tog*, mentre a Stoccolma il sistema ferroviario passante è chiamato *Pendeltåg*.

A Londra, la cui metropolitana è conosciuta in tutto il mondo perché molto estesa ma poco efficiente, si stanno realizzando due passanti ferroviari (*Crossrail*).

Nel 1989, un gruppo di studio del Politecnico di Milano, incaricato dal Comune, di ipotizzare un futuro per l'area di "Porta Vittoria", avanza l'idea di un insediamento che costituisca il secondo polo dell'Università Statale di Milano. Tale idea, anche in relazione alla centralità delle aree in questione e per il loro alto livello di connessione alle

infrastrutture di trasporto comunali e regionali, viene subito accolta dall'università milanese che chiede al Comune che la proposta venga inserita in uno strumento di pianificazione. L'amministrazione comunale include tale ipotesi nel proprio programma amministrativo, ma la scelta dell'area per l'insediamento della nuova sede dell'Università Statale ricadrà, in seguito, sulle aree ex - Pirelli, nel quartiere della "Bicocca".

Nel 1996, per le aree di "Porta Vittoria", rimaste "vuote", si afferma con forza l'idea della localizzazione di una biblioteca di livello europeo, per cui viene costituita l'associazione "Milano biblioteca del 2000", a cui aderiscono gli Atenei milanesi, oltre al Comune, la Provincia e la Regione Lombardia. Altri studi propongono linee di indirizzo e valutano possibili localizzazioni per la nuova biblioteca, la migliore delle quali viene individuata nell'area di "Porta Vittoria". Il progetto ottiene molteplici consensi da parte di enti privati e singoli cittadini che si fanno carico, talvolta, dei finanziamenti per lo sviluppo di questi studi, il Comune intanto avvia varie indagini e propone le prime scelte al riguardo.

Nel 1998, con il Decreto Ministeriale 8 ottobre 1998, viene promosso un bando a livello nazionale per il finanziamento dei Programmi di Riqualificazione Urbana e di Sviluppo

Sostenibile del Territorio (P.R.U.S.S.T.) presentati da amministrazioni pubbliche.

Nel 1999, il Comune delibera le linee di indirizzo per i PRUSST in cui viene inserita anche la Biblioteca Europea di Informazione e Cultura (B.E.I.C.) nelle aree di "Porta Vittoria" e del Macello Comunale, mentre nuovi studi sono proposti dall'Associazione, a cui si aggiunge il recente comitato promotore per la Biblioteca Europea. A seguito anche dell'apertura di un Accordo di Programma che coinvolge il Ministero per i beni e le attività culturali, la Regione, la Provincia, il Comune, l'Università Statale e il Politecnico oltre al Comitato, a luglio 1999 il PRUSST viene presentato con un programma, risultato delle proposte del Comitato, della proprietà dell'area (Metropolis - FFSS) e dell'Azienda Lombarda di Edilizia Residenziale (ALER).

L'amministrazione comunale con la comunicazione dell'approvazione da parte del Ministero e la conseguente ammissione ai finanziamenti del PRUSST di "Porta Vittoria", definisce un Protocollo d'Intesa con le Ferrovie dello Stato in cui prescrive funzioni e quantità urbanistiche da destinare ad ogni insediamento (pubblico, privato, BEIC).

Nell'ottobre del 2000, la società "Metropolis" presenta una proposta di Programma Integrato di Intervento (P.I.I.) limitata al solo scalo ferroviario ed elaborata dallo studio "Gregotti Associati" con gli architetti Missaglia e Chianese. La proposta, che, contestualmente alla costruzione di nuovi volumi con funzioni residenziali, commerciali, terziarie e ricettive, prevede oltre 26.000 mq riservati alla realizzazione della BEIC, è approvata in dicembre con alcune modifiche. Nello stesso mese il Comune promuove l'Accordo di Programma che si concluderà nel gennaio 2001.

Nel 2001, la proprietà delle aree viene ceduta dalla società "Metropolis" alla società "Risanamento". In marzo viene bandito il Concorso Internazionale di Progettazione per la BEIC, di cui risulta vincitore il gruppo di progettazione costituito da Peter Wilson (Bolles+Wilson) e Alterstudio Partners.

Nel 2002, viene portato a termine lo studio di fattibilità per il PII "Porta Vittoria" con l'approvazione del planivolumetrico sviluppato dallo Studio Nonis (subentrato a Gregotti) con la supervisione dell'architetto Rafael Moneo. Alla fine dell'anno, il Presidente del Consiglio invia una comunicazione in cui dichiara che la BEIC rientra negli stanziamenti della finanziaria 2003, con una previsione di 42 milioni di euro su base triennale.

Nel 2003, il progetto "Passante Ferroviario", in seguito a varie difficoltà emerse nel corso dell'esecuzione lavori, accumula più di due anni di ritardo, che incidono sull'avanzamento dell'iter procedurale del PII, per cui viene

modificato il crono programma, di cui viene presentata una bozza a novembre.

Nel 2005, la società "Risanamento" vende l'area di "Porta Vittoria" alla società IPI.

Nel frattempo, però, il ritardo accumulato aumenta a tal punto che, solo nell'agosto del 2006, l'area di "Porta Vittoria" viene riconsegnata alla proprietà e possono iniziare i lavori di urbanizzazione primaria, limitati, però, alla sola zona dell'insediamento privato.

A marzo 2007, in seguito a vicende giudiziarie, vengono bloccati i lavori di riqualificazione dell'area di "Porta Vittoria". Contestualmente, anche l'iter procedurale della BEIC subisce un rallentamento. Nel 2009, l'iter progettuale della BEIC continua: nell'estate viene presentato il progetto esecutivo dal gruppo di lavoro incaricato.

Inquadramento territoriale

Milano e il suo *hinterland* rappresentano il polo finanziario oltre che industriale e tecnologico più sviluppato d'Italia, grazie all'esistenza di un efficace sistema di collegamenti infrastrutturali e alla sua posizione strategica dal punto di vista geografico, che ne fanno un importante crocevia di interessi e di flussi.

L'area di "Porta Vittoria" è inserita, nel contesto comunale di Milano, in una zona semicentrale, appena oltre la prima circumpollazione, sull'asse di collegamento con l'aeroporto di Linate.

La dismissione funzionale dello scalo ferroviario esistente e la realizzazione della nuova Stazione del "Passante Ferroviario" ha reso utilizzabile una vasta area di natura strategica non

Una veduta aerea dell'area di Porta Vittoria.





Inquadramento dell'area di intervento.

solo per Milano, ma per tutto il suo *hinterland*. Difatti, l'ambito è interessato, attraverso la realizzazione del "Passante Ferroviario", dalla connessione con le reti delle "Ferrovie dello Stato" e delle "Ferrovie Nord Milano" del Servizio ferroviario regionale, dal collegamento con l'aeroporto della Malpensa e con il Polo esterno della Fiera e, attraverso la Stazione di testa di Rogoredo, col Sistema dell'Alta Velocità. La costruzione in sotterraneo della nuova Stazione di "Porta Vittoria" ha fornito la possibilità di realizzare un grande intervento di riqualificazione urbanistica per la città. L'intervento prevede, sulle aree che si sono rese disponibili, da una parte la realizzazione di un *mix* funzionale (residenza, commercio, terziario, direzionale, ecc.), dall'altra la costruzione della Grande Biblioteca Europea. La Grande Biblioteca Europea è uno dei 16 interventi previsti dall'Accordo sottoscritto nel 1999 tra il Ministero dei Beni ed Attività Culturali e la Regione Lombardia per la promozione,

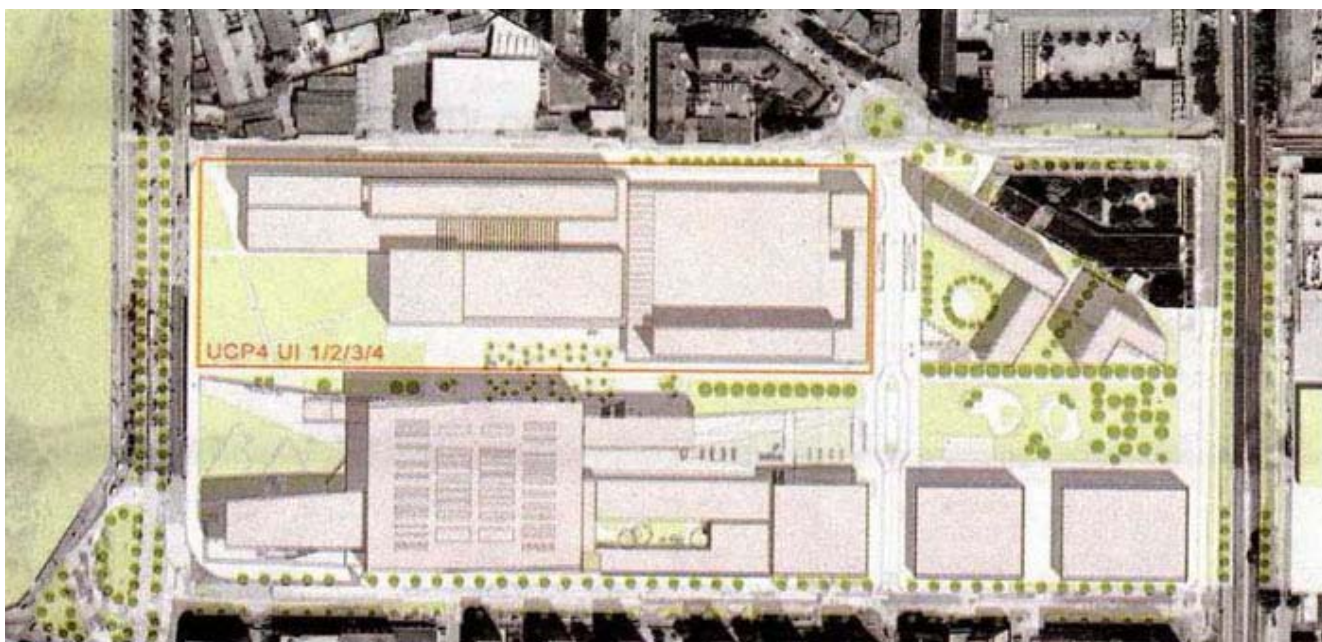
la valorizzazione ed il recupero dei beni culturali. Rientra, inoltre, negli obiettivi del Piano Regionale di Sviluppo. La previsione in questa zona della città di così importanti trasformazioni, ha fatto sì che il Comune di Milano abbia deciso di includere l'intero ambito della ex Stazione di "Porta Vittoria" e le zone circostanti all'interno di un progetto più ampio: il PRUSST, in risposta al bando pubblicato con D.M. 8/10/1998 dal Ministero dei Lavori Pubblici. Il Programma, denominato "Passante ferroviario Stazione di Porta Vittoria: funzioni di pregio e riqualificazione urbana" è stato, poi, selezionato dalla Regione Lombardia ed è stato considerato idoneo per ottenere i finanziamenti ministeriali. All'interno del Programma l'Amministrazione Comunale ha un ruolo di promotore dell'iniziativa di ridisegno di un ambito urbano strategico. I privati rivestono il ruolo di soggetto finanziatore e realizzatore anche di funzioni pubbliche o di interesse



Planivolumetrico di progetto.

pubblico. Tutti gli interventi previsti dal PRUSST per la loro attuazione hanno determinato un'attività di confronto e di concertazione tra Enti Pubblici e Società private, che hanno comportato la sottoscrizione di specifici Accordi di Programma. Obiettivo principale del programma è quello di ridisegnare le aree dello scalo dismesso di "Porta Vittoria". La riqualificazione dell'area offre, contestualmente, la possibilità di localizzare un insieme di funzioni private, in grado di rivitalizzare anche le aree limitrofe, soprattutto quelle a Sud e ad Est, caratterizzate da scarsa identità urbana.

Planimetria di progetto.



L'impianto planivolumetrico elabora una strategia insediativa unitaria, comprendente anche il progetto della Biblioteca Europea. Lo spazio vuoto tra il nuovo complesso edilizio e la Biblioteca viene concepito come prolungamento del parco di largo "Marinai d'Italia", per dare continuità ai rispettivi sistemi di accesso e si configura come un unico spazio di relazione, in parte coperto e in parte scoperto. L'area in esame occupa il sedime della ex stazione di "Porta Vittoria" e del relativo scalo ed è localizzata tra le vie Cena, Molise, Mugello, Monte Ortigara e Umbria.

La superficie complessiva dell'intervento è pari a mq 151.257 e risulta di proprietà delle Ferrovie dello Stato per mq

104.822, mentre le restanti aree sono di proprietà comunale.

Il PII si articola in 6 Unità di Coordinamento Progettuale (U.C.P.), ciascuna caratterizzata da progettazione unitaria. Le destinazioni d'uso previste per ogni Unità sono le seguenti:

UCP1 - Biblioteca Europea.

La progettazione della Biblioteca Europea è stata eseguita attraverso concorso internazionale, vinto dallo studio Bolles e Wilson.

Area di Trasformazione:	"Porta Vittoria"
Località:	Milano, zona Umbria
Tipo di intervento:	Riqualificazione urbanistica ed ambientale di area dismessa in centro urbano
Strumento urbanistico o Procedura edilizia:	P.I.I.
Destinazione d'uso:	Residenziale, terziario, ricettivo e commerciale, funzioni di servizio.
Aree oggetto di riqualificazione urbana: Proprietà Ferrovie dello Stato: Proprietà Comune di Milano:	151.257 mq 104.822 mq 46.435 mq
Superficie territoriale complessiva:	137.601 mq
SLP totale: Residenza: Terziario / Ricettivo: Commercio:	72.132 mq 21.639 mq 31.738 mq 18.755 mq
Standard totale reperito: in aree: Parcheggi asserviti all'uso pubblico:	92.393 mq 64.383 mq (di cui 26.230 mq riservati alla realizzazione della BEIC) 28.010 mq
Ulteriori aree a verde e percorsi asserviti all'uso pubblico:	13.556 mq

Dati generali del PII "Porta Vittoria".

UCP2 - Comune di Milano.

Destinazione terziaria, residenziale, commercio al dettaglio, parcheggi in sottosuolo.

UCP3 - Asse centrale.

Piazza pubblica, spazi pedonali e di relazione, verde. La progettazione delle sistemazioni in superficie di quest'area rientra nell'oggetto del concorso internazionale per la Biblioteca Europea. L'idea è quella di costituire un grande percorso articolato in spazi verdi, piazze ed aree pedonali, che costituisca elemento di unificazione delle diverse funzioni e di raccordo con le aree limitrofe.

UCP4 - Metropolis.

Residenziale, terziario, commerciale, ricettivo, cinema multisala e parcheggi in sottosuolo.

UCP5 - Opere aggiuntive per standard qualitativo.

Parcheggio di uso pubblico su due livelli, attrezzature sportive, autostazione per trasporto pubblico su gomma ed autolavaggio, nuova viabilità di progetto.

UCP6 - Aree per la viabilità principale esistente e di progetto. Miglioramento della viabilità urbana attraverso l'allargamento dell'attuale via Monte Ortigara e la realizzazione di una nuova strada di collegamento tra via Cena e via Monte Ortigara.

Si tratta di opere esterne al perimetro del PII, ma inserite in esso quali opere di urbanizzazione primaria.

L'Unità di Coordinamento che costituisce lo "standard qualitativo", che l'operatore privato si impegna a realizzare e a cedere al Comune, conservando, però, la gestione, prevede determinate destinazioni d'uso che hanno il ruolo di definire le premesse per una riqualificazione dei quartieri limitrofi. Se, quindi, da una parte la realizzazione della Biblioteca Europea e del "Passante Ferroviario" costituiscono elementi qualificanti per l'intera città e non solo, dall'altra le opere di standard prestazionale rappresentano un vantaggio per i quartieri cittadini coinvolti dall'intervento.

La configurazione stradale finale permetterà una maggiore fluidità nei collegamenti lungo la direttrice Est - Ovest, ossia verso l'aeroporto di Linate, rispetto alla situazione attuale.

Il Programma Integrato di Intervento "Porta Vittoria"

Il progetto sulle aree di "Porta Vittoria" intende riqualificare un vasto brano di centro cittadino collocato a ridosso della prima circumpollazione.

L'area risulta di particolare interesse in quanto rappresenta l'unica importante operazione di sviluppo in pieno centro nei pressi dell'ex Stazione di "Porta Vittoria".



Prospettiva dell'edificio polifunzionale.

Il Programma Integrato di Intervento approvato prevede la realizzazione di un complesso multifunzionale (alberghiero/ricettivo, residenziale, commerciale) e della Biblioteca Europea di Informazione e Cultura che rappresenta uno dei più importanti luoghi culturali in costruzione in Europa, su una superficie complessiva di oltre 150.000 mq, per un totale di superficie sviluppata, pubblica e privata, pari ad oltre 72.000 mq.

L'insediamento innescherà opportunità di sviluppo sostenibile dal punto di vista economico, ambientale e sociale, anche in virtù della localizzazione dell'area rispetto al centro storico di Milano e all'aeroporto di Linate, all'adiacenza al parco "Marinai d'Italia" e alla sua elevata accessibilità. Il Programma Integrato di Intervento ha una forma essenzialmente rettangolare che si estende dal parco di largo "Marinai d'Italia" fino alla circumvallazione delle Regioni.

La struttura portante del *masterplan* si configura come un'asta verde centrale su cui si innestano diverse funzioni pubbliche, private e di servizio. Una parte di questo spazio risulta interamente occupata dalla presenza del progetto della BEIC; nelle aree settentrionali, invece, l'interruzione con l'ambiente urbano è attenuata dalla diversa natura compositiva, programmatica e funzionale degli interventi. L'ultima parte, al confine con viale Molise, è quella destinata

alla funzione caratterizzante il tessuto urbano, ossia la residenza. L'iniziativa prevede la collocazione di un edificio a destinazione residenziale e di un albergo come testata dell'intero complesso verso il parco, l'affaccio è rafforzato da un secondo blocco più arretrato con funzioni miste (commerciale, terziario e residenziale).

Oltre la testata, a copertura della piazza commerciale, sono disposti un cinema multisala ed un centro *fitness*, messi in relazione con il piano terra da sistemi di accesso e da un grande lucernario; alla fine di tale sequenza si colloca un ampio percorso pedonale coperto, sul quale si affaccia un supermercato.

Intorno al supermercato si dispongono verso Sud un terzo grande blocco con funzione terziaria/residenziale che si connette con la BEIC e, verso Est, un corpo di altezza inferiore (terziario/residenziale) che costituisce il fronte del complesso sulla nuova strada di progetto.

Il tutto è supportato da ampi spazi destinati a verde pubblico e da circa 28.000 mq di parcheggi interrati parzialmente asserviti ad uso pubblico. I parcheggi sono previsti su due piani interrati.

L'impianto planivolumetrico scaturisce dall'esigenza di stabilire una relazione con il progetto vincitore del concorso BEIC; la scelta del progetto di concentrare e mettere in



Edificio Polifunzionale: vista dall'interno.

comunicazione tutte le funzioni commerciali e di servizio al piano terra dà origine ad un luogo urbano di grande vitalità.

Il progetto prevede in sintesi la realizzazione di:

- un albergo, con 320 camere comprensive di *suite*, ampie sale conferenze per circa 1.500 posti;
- un complesso residenziale, con appartamenti ad alto standard qualitativo;
- un centro *fitness* comprendente una piscina e area benessere;
- un cinema multisala costituita da 6 sale cinematografiche;
- un centro commerciale per circa 10.000 mq, con ampi spazi per attività di ristorazione;
- attività terziarie per oltre 4.000 mq;
- parcheggi interrati per circa 28.000 mq;
- un parcheggio pubblico di interscambio, con stazione e linee su gomma;
- impianti sportivi a raso;
- la Biblioteca Europea.

L'intervento privato: edificio multifunzionale e residenza libera

Lo studio Nonis, con la supervisione di Rafael Moneo, ha progettato il complesso multifunzionale che affianca la nuova

Biblioteca Europea di Informazione e Cultura, riqualificando un'area centrale di Milano.

Il progetto prevede la realizzazione di un complesso polifunzionale strettamente integrato al progetto per la Biblioteca Europea progettata da Bolles+Wilson. Il salto di scala rispetto al tessuto edilizio adiacente corrisponde alla destinazione funzionale complessiva dei due grandi edifici, in prevalenza di uso pubblico e di servizio, non solo ai quartieri limitrofi ma ad un'area urbana molto più estesa.

L'articolazione del nuovo edificio prevede una sistemazione che dà forma allo spazio pubblico, assicurando, nello stesso tempo, a tutte le parti un affaccio verso il parco.

L'esigenza di superare i vincoli tecnici presenti sull'area (i manufatti del "Passante" nel sottosuolo e il vincolo aeroportuale che limita la costruzione in altezza) ha portato a concentrare il volume disponibile in un unico grande complesso edilizio.

Il progetto è organizzato per ampi livelli orizzontali (autorimesse, servizi commerciali, cinema multisala e centro *fitness*) sormontati da grandi blocchi edilizi (albergo, residenza, terziario). Verso via Cena l'edificio oppone alla frammentazione edilizia dell'intorno un fronte essenzialmente continuo, ma molto permeabile al piano terra verso il quartiere. L'interno dell'edificio dà origine ad una molteplicità di spazi pubblici: il sistema dei passaggi e le gallerie coperte

definiscono la spina dorsale dell'intero progetto attraverso cui vengono messi in relazione tra loro tutti gli accessi alle diverse unità funzionali del complesso, sia pubbliche che private. L'intervento residenziale prevede la realizzazione di due edifici di 10 piani, ed è, allo stato attuale, l'unica parte del PII "Porta Vittoria" in costruzione avanzata.

Il lotto assegnato dal programma alle residenze ha una forma triangolare, in quanto riproduce la sovrapposizione tra la maglia ortogonale Nord - Sud (caratterizzante il quadrante Est di Milano nello sviluppo urbano dei primi decenni del 1900) e la giacitura forte (una inclinazione di 30°) dell'imbuto del fascio di binari che un tempo, entrando dalla zona Est Milano, si aprivano verso la stazione "di testa" di "Porta Vittoria".

Il planivolumetrico iniziale prevedeva un diverso assetto edilizio del lotto, un edificio lineare appoggiato sui cateti di questo ipotetico triangolo e ripiegato più volte su se stesso con una seconda cortina edilizia e spazi interclusi verso l'ipotenusa. Tale soluzione oltre ad eliminare i segni storici del disegno urbano si chiudeva alla vista della città e del nuovo parco lineare.

Il nuovo assetto planivolumetrico ribalta il criterio di base appoggiando la maggior parte degli edifici all'ipotenusa (secondo il tracciato storico del fascio ferroviario) e spingendo due bracci ortogonali all'ipotenusa verso lo spazio verde centrale. In tal modo, oltre ad una sensazione di permeabilità tra spazio pubblico e spazio privato, viene assicurato un affaccio a quasi tutti gli appartamenti non solo sul parco, ma anche verso le emergenze storiche dello skyline milanese. Gli edifici sono due: entrambi presentano un

massimo di 9 piani fuori terra, oltre al piano *pilotis* seminterrato e al piano ultimo per sottotetti e terrazzi.

Il corpo maggiore comprende un corpo aggiunto verso Sud limitato in altezza a soli 5 piani per consentire profondità visiva al corpo nell'angolo Est.

Questo corpo minore ha due estensioni molto simili di uguale altezza e profondità. In tal modo tutti gli alloggi di entrambi i corpi, possono affacciarsi sul verde pubblico posto a Sud. Gli edifici prospettano in maniera obliqua rispetto alle strade pubbliche che delimitano il lotto. Dove non arriva l'edificio una recinzione bassa e trasparente affianca il verde privato e pubblico e consente una continua introspezione visiva quando affaccia sul marciapiede.

Nonostante la quantità di SLP a disposizione, sono stati realizzati meno di 100 appartamenti concentrati intorno a 5 scale, dotate di due ascensori e di un montacarichi. I tagli degli alloggi risultano, pertanto, tutti di ampie dimensioni, dal trilocale al plurilocale in proporzioni diverse.

Tale criterio dimensionale ha consentito di utilizzare costruttivamente un corpo triplo di misura variabile attorno a 14 metri che accoglie una spina di servizi centrale e libera spazio per soggiorni ampi e profondi. I serramenti, in proporzione, sono ugualmente importanti sia nei soggiorni che nelle camere, dove sono comunque previste porte finestre larghe due metri.

Tutte le 96 unità hanno balconi e terrazzi affacciati sul quadrante Sud - Sud Ovest e i parapetti sono realizzati in vetro lucido che consente un'ampia vista anche dall'interno dei soggiorni e delle camere. Le cucine, invece, si aprono su balconi profondi dotati di una "quinta" piena, ben più





Il plastico della Biblioteca Europea.

alta del parapetto, per proteggere una zona più riservata e di servizio. La facciata è rivestita con lastre di marmo di Carrara, alleggerito nello spessore in quanto accoppiato ad una struttura in alluminio alveolare di irrigidimento che permette l'utilizzo di pannelli di 2 mq. I passaggi e i percorsi esterni sono caratterizzati da volute e movimenti fluidi e circolari che si estendono tra la "collina verde" che copre la rampa garage e lo spazio d'ombra definito dalla presenza di una grande magnolia nel centro del giardino tra i due edifici. La pavimentazione è disegnata con l'incastro di quattro pietre diverse, mentre il manto verde è costituito da essenze basse, tappezzanti e, in alcuni punti, con fioritura diversa. Il corpo di 9 piani posto più ad Est presenta una parte della facciata in marmo del tutto priva di aperture e quindi accoglie una meridiana "essenziale", inquadrata in uno spazio di m 9 per 3,50.

La Biblioteca Europea di Informazione e Cultura

Il progetto per la Biblioteca Europea di Informazione e Cultura, presentato agli inizi del 2000, era finalizzato a dotare Milano di un'"infrastruttura" per la cultura fra le più grandi

d'Europa: la mancanza di adeguati finanziamenti per la sua costruzione ha determinato lunghe interruzioni e notevoli ritardi nella sua realizzazione.

Il progetto è stato redatto dall'architetto Peter Wilson dello studio Bolles + Wilson, vincitore, nel novembre del 2001, del concorso internazionale al quale parteciparono 93 gruppi di progettazione.

Il progetto ha origine dall'esigenza di realizzare a Milano una biblioteca in grado di dare risposta alla crescente e sempre più diversificata richiesta culturale dell'area milanese e lombarda; di attivare forme di coordinamento tra le strutture bibliotecarie esistenti; di promuovere e coordinare l'informatizzazione dei servizi e la digitalizzazione dei documenti e di collocare la città al livello delle grandi capitali europee. Il progetto prevede la realizzazione di un edificio di grandi dimensioni: un volume di circa 30 metri di altezza e largo quasi 80 (il "BEIC Box"), posto su un basamento alto 5 m, che digrada verso Est e verso Ovest con due ampie rampe attrezzate a verde.

L'edificio si configura come punto di riferimento nella città, centro di cultura e di informazione, nuova icona urbana e spazio pubblico per eccellenza. Un percorso pubblico attraversa longitudinalmente l'edificio, guidando il visitatore

nel grande atrio a tutt'altezza (il "BEIC Forum"), un interno urbano alto circa 25 m che comprende il settore di ingresso e su cui si affacciano i vari livelli delle sezioni della biblioteca. Da qui si accede anche alle aree commerciali e di ristoro, affacciate sul parco. L'ampio basamento comprende le funzioni complementari: il "Mediaforum", il centro conferenze, il centro didattico, i negozi, i parcheggi pubblici interrati, la biblioteca dei bambini affacciata su un grande giardino di pertinenza. Il "BEIC Box" contiene le funzioni principali della biblioteca (settore di ingresso, emeroteca, attualità e informazione, prestito, *reference*, sezioni a scaffale aperto). Nello spessore della "scocca" dell'edificio sono localizzati i servizi e i locali tecnici, gli impianti e la gran parte dei collegamenti verticali.

Il deposito chiuso è ai piani interrati, al di sotto del basamento, invece i

laboratori, i servizi tecnici e gli uffici sono ubicati in un blocco lineare alto due piani, che definisce il fronte a livello della strada secondaria laterale. Ad Est è collocato il "Villaggio delle Biblioteche", visto anche come possibile espansione futura della biblioteca, finalizzata ad ospitare altre collezioni. Il "BEIC Box" comprende i documenti, direttamente accessibili a scaffale aperto, suddivisi in tre sezioni tematiche sovrapposte (Scienze umane e sociali, Scienze e Tecnologie, Letterature e Arti) affacciate sul "BEIC Forum". La concentrazione dei libri nel "BEIC Box" ne rende più semplice il reperimento da parte dell'utente ed mette in evidenza la stretta connessione tra le varie sezioni.

Il grande atrio passante permette al visitatore di orientarsi facilmente, individuando velocemente le sezioni soprastanti. Dal "BEIC Box" fuoriescono i bracci vetrati degli spazi di lettura, organizzati su rampe digradanti, con affaccio ad Ovest sul parco e ad Est sulla nuova piazza della biblioteca. L'articolazione degli spazi di lettura su rampe digradanti permette una connessione diretta con ognuna delle tre sezioni tematiche, che in questo modo, pur essendo sovrapposte, condividono gli stessi spazi di lettura.

Il "BEIC Box" è essenzialmente un luogo di incontro, di scambio, di ricerca tra gli scaffali; i "ponti" di lettura, che si estendono verso l'esterno, sono il luogo della sosta, della meditazione, del silenzio. I vari livelli terrazzati delle sezioni danno luogo ad un paesaggio interno di grande impatto comunicativo, che consente molteplici postazioni di lettura. Un'attenzione particolare viene data alla sostenibilità dell'edificio, attraverso l'uso di sistemi energetici ad alta



Lo stato di avanzamento dei lavori (novembre 2010).

efficienza con pompe di calore (con sfruttamento dell'acqua di falda), collettori solari e pannelli fotovoltaici. Le facciate vetrate sono adeguatamente schermate con *louvres* e frangisole in relazione all'esposizione.

La Biblioteca offrirà un servizio che si inserisce in un settore del mercato dell'informazione e della circolazione documentaria più elevato di quello comunemente rivestito dalle biblioteche pubbliche. In sintesi, il progetto della Grande Biblioteca Europea d'Informazione e Cultura prevede:

- un patrimonio documentario di circa 900.000 volumi;
- 150.000 documenti audiovisivi;
- 3.000 periodici nelle sezioni di consultazione a scaffale aperto;
- un patrimonio documentario di circa 3.500.000 volumi e documenti multimediali nei magazzini di conservazione;
- circa 3.500 posti di consultazione per utenti;
- circa 1.000 posti in auditorium, sale conferenze, aule;
- circa 600 posti in servizi di ristorazione;
- circa 2.700 mq per le attività commerciali strettamente connesse alla Biblioteca.

L'iniziativa è finalizzata a dotare l'Italia di una nuova grande struttura: una Biblioteca a scaffale aperto, con una forte integrazione tra elementi digitali e libri tradizionali, in una rete interconnessa con strutture nazionali ed internazionali. La BEIC potrebbe essere contestualmente una moderna biblioteca di pubblica lettura e una struttura idonea per ricerche interdisciplinari. Dal punto di vista procedurale, nel 2009 il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha espresso parere favorevole al progetto esecutivo della Biblioteca.

Si attende ora l'inizio dei lavori, per i quali è stata stimata una spesa di 260 milioni di euro.

“Porta Vittoria”: un’occasione mancata di riqualificazione urbana?

Come si è detto in precedenza, la riqualificazione e lo sviluppo dell'ambito urbano di “Porta Vittoria” partono da lontano, con lo studio del Documento Direttore del “Passante Ferroviario” negli anni '80. In relazione alla localizzazione ed all'alto livello di accessibilità dell'ambito, il Documento Direttore aveva ipotizzato lo sviluppo di un nuovo polo universitario e funzioni complementari; ma contrariamente alle previsioni, l'Università ha individuato, negli anni, altri canali, altre linee di sviluppo, altre soluzioni alle proprie esigenze. L'ambito di “Porta Vittoria” invece, a tutt'oggi, non ha trovato un'idea forte e stimolante, in grado di trasformare tutte le aree sottoutilizzate. Attraverso il PRUSST l'Amministrazione, sulla base di indirizzi generali di sviluppo per la città, aveva tentato di attivare investimenti da parte dei privati ed aveva introdotto, mediante gli strumenti forniti dal Ministero, una “concertazione” tra pubblico e privato. In quell'occasione solo le Ferrovie dello

Stato e l'ALER presentarono un programma coerente con gli obiettivi dell'Amministrazione che si attuò poi mediante un Programma Integrato di Intervento.

Il PII comprendeva solo le aree ferroviarie e non riguardava il territorio più ampio delle aree limitrofe, per una trasformazione valutata nella sua globalità e in grado di interrelare funzioni differenti in un intreccio equilibrato, in cui la città rigenera se stessa. L'attuazione del PII, pertanto, è stata un'occasione mancata per mettere a sistema un'importante parte di città sottoutilizzata.

La trasformazione di grandi e piccole aree attraverso il ricorso a PII, in assenza di un disegno strategico, porta a trasformazioni puntuali, ma disorganiche tra loro.

Dopo l'interruzione dei lavori durata circa 3 anni in seguito ai problemi che hanno riguardato la parte privata dell'area e la ripresa del cantiere a inizio 2010, si prevede una conclusione dei lavori nel 2013.

Il PII di “Porta Vittoria” porterà all'Amministrazione e alla città, oltre alla trasformazione di un'area, da tempo dismessa, la cessione delle aree su cui, probabilmente, verrà realizzata la Biblioteca Europea di Informazione e la speranza che la riqualificazione in atto inneschi la volontà di riqualificare anche le aree limitrofe e che l'Amministrazione si faccia promotrice di un disegno urbano che metta a sistema i diversi interventi.

Riferimenti bibliografici

- AA.VV. (1985) *Progetto Passante: Progetti di area “Cadorna”, “Vittoria”,* Comune di Milano, Ufficio tecnico, Ufficio urbanistico, Milano.
- AA.VV. (1997) *Il passante ferroviario di Milano: le infrastrutture e le tecnologie,* Atti del Convegno, Politecnico di Milano, 22 – 23 maggio 1997.
- AA.VV. (1998) *Per una biblioteca europea di informazione e cultura: prime ipotesi progettuali,* Associazione Milano biblioteca del 2000, Milano.
- AA.VV. (2002) *Biblioteca europea di informazione e cultura: concorso internazionale di progettazione,* Comune di Milano, Milano.
- Belgiojoso A., Marescotti L. (eds.) (1986) *Il passante ferroviario e la trasformazione di Milano,* Clup, Milano.
- Bolocan Goldstein M.; Bonfantini B. (eds) (2007) *Milano incompiuta: interpretazioni urbanistiche del mutamento,* F. Angeli, Milano.
- Bolognesi C. (ed.) (2005) *La rinascita del futuro,* catalogo mostra Road Show internazionale - Regione Lombardia.
- Brandolini S. (ed.) (2005) *Milano Nuova Architettura,* Skira, Milano.
- Curletti M.G. (ed.) (1984) *Progetto passante: documento direttore,* Comune di Milano, Ufficio tecnico, Milano.
- Rizzi G., Brunetti F. Chacón J.L. (2007) *Progetto passante,* Cusl, Milano.
- Vittadini M. R. (1984) *Grandi infrastrutture: il passante,* F. Angeli, Milano.

Referenze immagini

L'immagine a pag. 53 è tratta dal sito web <http://www.urbanfile.it>; l'immagine a pag. 54 è tratta dal sito web <http://www.comune.milano.it>; l'immagine a pag. 55 è tratta dal sito web <http://www.territorio.regione.lombardia.it/>; l'immagine a pag. 56 è tratta da google earth; l'immagine a pag. 57 (in alto) è tratta dal sito web <http://www.territorio.regione.lombardia.it>; le immagini di pag. 57 (in basso) e 63 sono tratte dal sito web <http://www.urbanfile.it>; la tabella di pag. 58 è tratta dal sito web <http://www.comune.milano.it>; le immagini di pag. 59, 60, 61 sono tratte dal sito web <http://www.nonisarch.it>; l'immagine di pag. 62 è tratta dal sito web <http://www.beic.it>.