

rapporto di ricerca urbano del quartiere della "Cappella" 3.14

Francesco Jona  
Piero Monti  
Corrado Sestini  
Silvano Trentini

A) Il quartiere è ubicato all'interno della cerchia dei Navigli (ossia del perimetro della città medievale) a sud-ovest della Piazza del Duomo.

Ha una struttura varia tipicamente medievale, su resti dell'antico tracciato romano: l'edilizia si era stabilizzata tra il 700 e l'800 lungo questo tracciato con omogeneo carattere residenziale.

Altrettanto omogenei i lineamenti architettonici: i monumenti medievali sono stati assorbiti nel tessuto in formazione, creando un insieme estremamente equilibrato, pur nella diversità dei suoi elementi.

Agli inizi del secolo il centro delle Banche, della Borsa e degli uffici commerciali ha trasformato la parte contigua del quartiere in esame con un'edilizia del tutto estranea per scala e destinazione: la rottura è stata tanto più sensibile in quanto il sistema viario non ha subito modifiche.

Il P.R. del 1934 prevedeva il taglio attraverso il quartiere di un grosso by-pass della zona di Piazza del Duomo, che il P.R. del 1948 manteneva, incontrastato con le sue stesse premesse di decentramento dell'attività di affari dal vecchio centro al nuovo nucleo direzionale.

L'operazione non soltanto distruggeva il patrimonio ambientale e storico del quartiere, ma determinava fatalmente il sorgere di nuovi blocchi di uffici.

Fortunatamente durante la revisione del P.R. nel 1959, la Commissione incaricata di questi lavori, riconosceva il pericolo e suggeriva l'interramento del by-pass: questo progetto è stato studiato tenendo presente tale modifica e sviluppandone le premesse.

B) Siamo convinti che le funzioni residenziali vadano <sup>conservate</sup> ~~contenute~~ nei centri urbani: in questo caso possiamo constatare che le esigenze della tutela ambientale, le funzioni generali della città nel quadro del P.R., le possibilità di organizzare un quartiere residenziale all'interno della city trovano una spontanea convergenza nel quartiere preso in esame.

Principalmente avevamo da risolvere tre problemi:

- a) il decongestionamento del quartiere come compito urbanistico nel quadro del P.R., e il risanamento della vecchia edilizia per adeguarla alle odierne esigenze;
- b) la restituzione della rete viaria al traffico pedonale nella maggior misura possibile e di conseguenza la creazione di una rete per i veicoli con funzioni di servizio e non di attraversamento del quartiere, oltre le attrezzature di parcheggio etc.;

b.16/6-44

c) la riorganizzazione delle funzioni e quindi dei servizi per tutto il quartiere non considerato come entità isolata, ma come nucleo integrato nella città.

Il tessuto edilizio si era andato trasformando negli ultimi 100 anni, anche indipendentemente dai grossi interventi di Istituti Pubblici, Banche etc., con il decadere del quartiere: corpi interni con destinazioni varie sono stati costruiti sulle aree precedenti destinate a orto o a giardino (modificando l'organismo tradizionale a cortile compreso tra la strada e il giardino stesso) numerosi edifici sono stati sopralzati disordinatamente etc.

Queste sono le cause principali del deperimento anche igienico del quartiere e la prima operazione da studiare riguarda quindi una oculata demolizione che, senza alterare il carattere del rione, consenta di ristabilire condizioni di vita igienicamente buone.

Ne risulteranno nuovi spazi al livello del terreno per una riorganizzazione di attività economiche ancora accettabili all'interno del quartiere e all'interno degli isolati altri spazi ancora.

\*

Se il lavoro sarà condotto in modo efficace, si otterrà un recupero di valori ambientali che disordinati interventi del passato più recente avevano attenuato o alterato.

Anche in termini economici questa rivalutazione potrà contribuire largamente (anche se non del tutto) a coprire le flessioni dei valori immobiliari, causate dalle opere di risanamento e dal diradamento.

La riorganizzazione dei percorsi è in funzione del ristabilito carattere residenziale del quartiere e non si propone di risolvere unicamente un problema di viabilità, ma tende a fornire, nello stesso tempo gli spazi necessari per la vita all'aperto di un complesso residenziale e l'ambiente adatto a rivalutare le caratteristiche architettoniche dei monumenti e dell'edilizia del quartiere stesso.

Per questo scopo la quasi totalità della rete viaria viene chiusa al traffico dei veicoli e attrezzata (pavimentazioni, piantagioni, arredamento stradale etc.) per il nuovo uso.

Il quartiere resta attraversato da due autovie, di servizio e non di attraversamento, che, salvo brevi tratti, corrono all'interno degli isolati risanati: le autovie sono pertanto strade completamente nuove, senza pedoni, progettate per un traffico automobilistico lento, di servizio alle zone di parcheggio e di carico e scarico, necessarie alla vita del quartiere.

Caso per caso, nella progettazione esecutiva dell'autovia, dovranno essere studiate quelle misure (sottopassi, collegamenti alle rimesse; interramenti parziali) che risultassero utili per una più piena rispondenza agli scopi, con il maggior rispetto dell'ambiente: la strada si apre un varco

Tutti gli isolati risultano serviti o dalle autovie o da rami ciechi uscenti da esse.

Il parcheggio è risolto in parte dalla destinazione ad autorimessa privata di molti piani terreni nelle case risanate, in parte dai nuovi spazi ricavati all'interno degli isolati attraverso il risanamento e, infine, da due grandi autorimesse pubbliche, situate l'una multipiana, dentro e fuori terra sull'area devastata dai bombardamenti compresa tra le vie Valpetrosa e Zecca Vecchia e unicamente collegata al traffico dal by-pass sottostante; l'altra del tutto sotterranea in corrispondenza della superficie pavimentata di Piazza S. Ambrogio. In ogni modo se il quartiere rimarrà destinato a uso di abitazione l'incremento del numero dei veicoli non sarà così preoccupante come lo è stato fino ad oggi.

Il tema della riorganizzazione dei servizi va approfondito.

A linee sommarie possono già essere indicati i seguenti temi di lavoro:

- a) La conservazione del centro dei grandi complessi finanziari, che tende però a gravitare fuori dell'area studiata.
- b) Il riconoscimento del carattere di "bazar" (area commerciale di interesse ancora cittadino e non di quartiere) del complesso Via Spadari, Via Armorati, Via Orefici, carattere che potrà essere accentuato aprendo agli acquirenti l'interno degli isolati che vi si affacciano.
- c) La riorganizzazione dei complessi scolastici: a parte l'Università Cattolica, per la quale è stata prevista ~~la~~ la formazione di un "campus" non attraversato da strade, debbono essere studiate:
  - 1) Per le scuole materne l'utilizzazione di locali nei fabbricati esistenti, adatti a stabilire una continuità di ambiente con la casa: come es.: abbiamo indicato il piano terreno di un fabbricato in Piazza S. Sepolero, dove soltanto con una lieve alterazione di livello, si ottiene uno spazio per i giochi all'aperto, ben delimitato ma contemporaneamente aperto sulla vita delle piazze.
  - 2) Per le scuole elementari o di istruzione obbligatoria (per bambini dai sei ai quatterdici anni) la ricostruzione del complesso scolastico, ora esistente intorno a Piazza Mentana, anche attraverso l'assorbimento della piazza stessa, priva di caratteri ambientali apprezzabili.
  - 3) Per le scuole medie superiori l'adattamento della caserma neoclassica di Piazza S. Ambrogio; adattamento che presenterà qualche difficoltà, ma che d'altronde è reso necessario dall'opportunità di conservare questo elemento suggestivo del paesaggio milanese, valorizzandone grandi spazi aperti, praticamente oggi irreperibili nel centro cittadino.
- d) Il ridimensionamento dei molti servizi sociali e tecnici del quartiere, attualmente già esistenti, in funzione delle trasformazioni conseguenti alle linee direttrici del progetto.