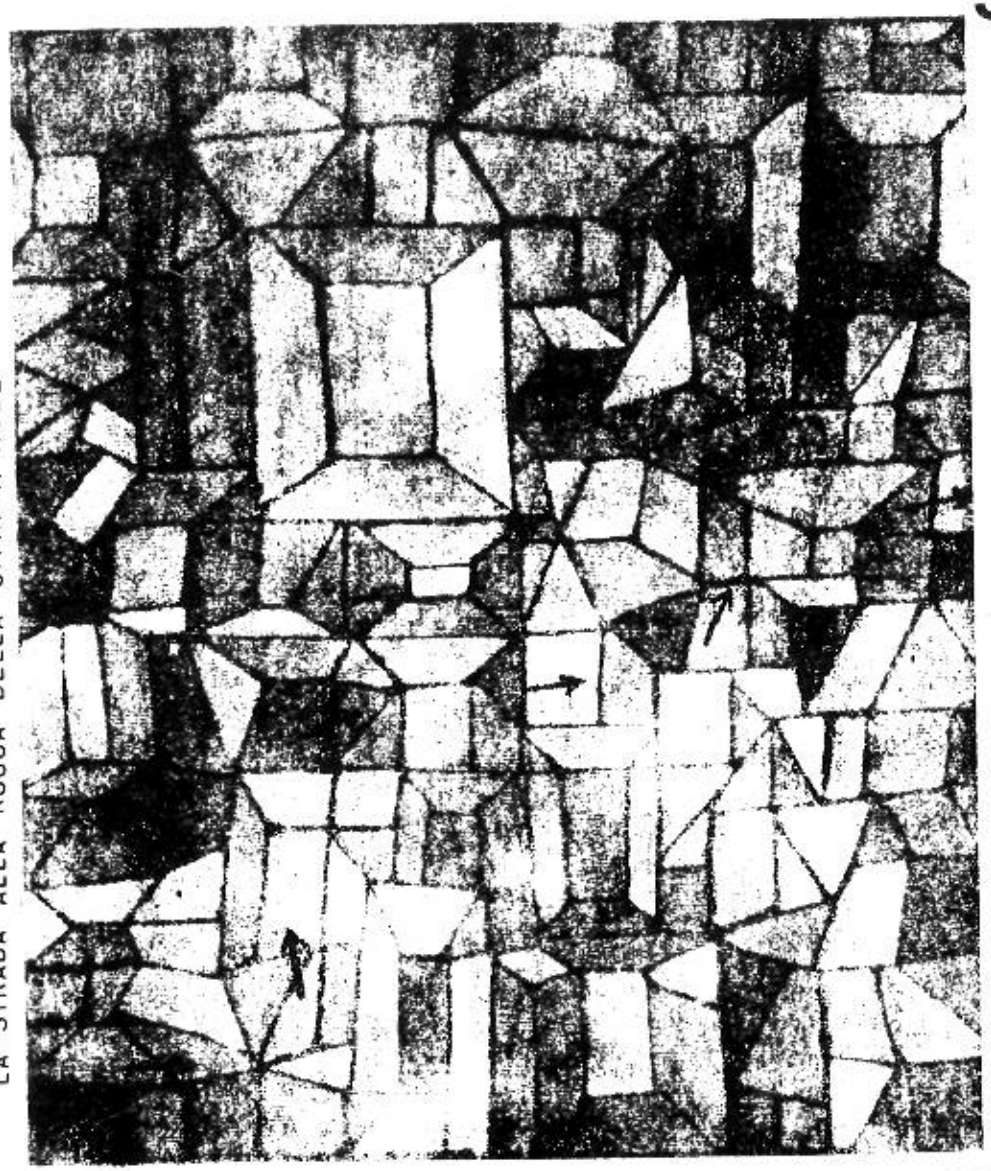
CONCORSO PER LA SISTEMAZIONE URBANISTICA DI PIAZZA FONTANA



LA STRADA ALLA ROCCA DELLA CITTÀ - P. KLEE

MOTTO

PER ESEMPIO

NUMERO 7

5

RELAZIONE

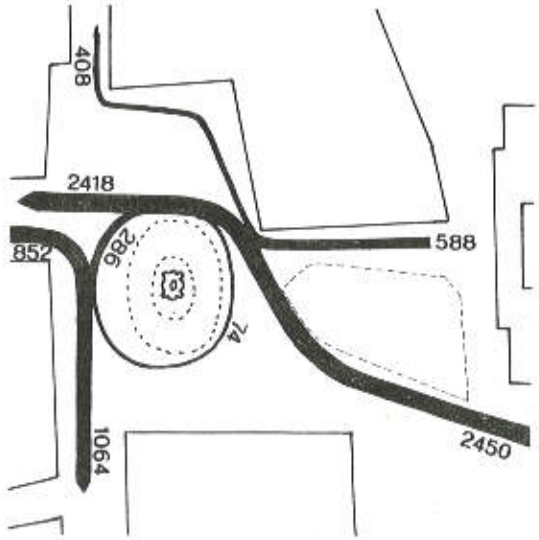
QUALSIASI INTERVENTO IN PIAZZA FONTANA SI RIPERCUOTE SU UNA AREA MOLTO PIU' VASTA

In Piazza Fontana oggi si sovrappongono una serie di funzioni e di interessi le cui radici si diffondono lontane nel territorio, urbanizzato e non, che fa capo a Milano.

E' la logica espressione, fisicamente misurabile in un punto, del sistema piramidale che ha strutturato e struttura la gerarchia dei valori urbani.

La rete dei trasporti pubblici ha qui una densità eccezionale e il vertice di uno dei percorsi a "V" che la caratterizzano, determinando un nodo di scambio tra diversi mezzi pubblici.

D'altro canto, l'area che fa capo a Piazza Fontana in un raggio pedonale ,



è carica di tante funzioni terziarie, da configurare la piazza stessa come destinazione per un altissimo numero di utenti.

Nel sistema della circolazione automobilistica Piazza Fontana costituisce da una parte uno dei 3 accessi (verosimilmente il secondo come carico)al rotatorio intorno al Duomo per le provenienze da Est e Sud Est, dall'altra l'immissione e l'attraversamento di Corso Vittorio Emanuele verso le zone S. Fedele, Meda, Scala. E' inoltre già congestionatissima come area di parcheggio per l'asse commerciale di tempo libero di Corso Vittorio Emanuele.

Per le funzioni che attualmente vi gravitano la focalità di Piazza Fontana risulta di particolare evidenza: la Curia Diocesana, ha un raggio di interesse a scala regionale; le sedi direzionali commerciali-agricole concentrano utenze a scala provinciale; la Vigilanza Urbana, funzione civica in rapida espansione, concentra utenze comunali ed è essa stessa generatrice di traffico con i propri parchi vetture.

Anche se non immediatamente affacciati sulla piazza certamente gravitano su di essa rispetto alle linee di trasporto l'Università degli Studi di Via Festa del Perdono e gli uffici comunali di Via Larga, grossi generatori di traffico.

Ma appare sempre più evidente, come la funzione che veramente estende il proprio raggio a scala territoriale, e per certi versi anche regionale, sia quella del tempo libero, degli spettacoli dei punti di vendita altamente specializzati di Corso Vittorio Emanuele.

··· FRONTI COMMERCIALI

● CINEMA

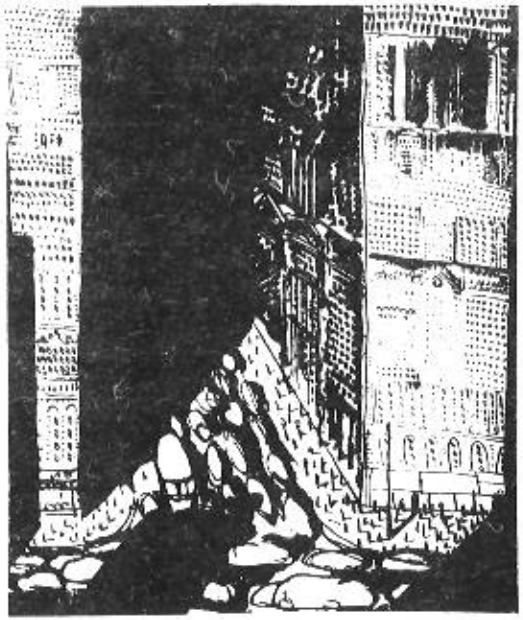
○ TEATRI

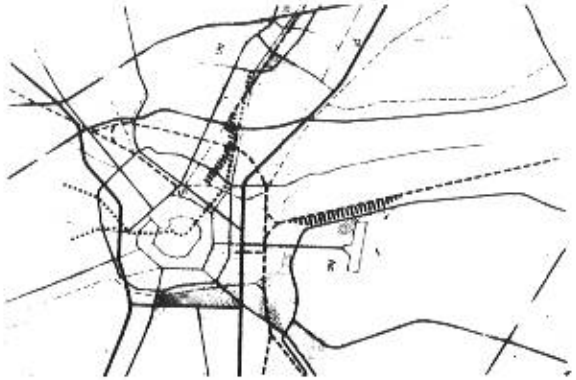
■ UNIVERSITA'

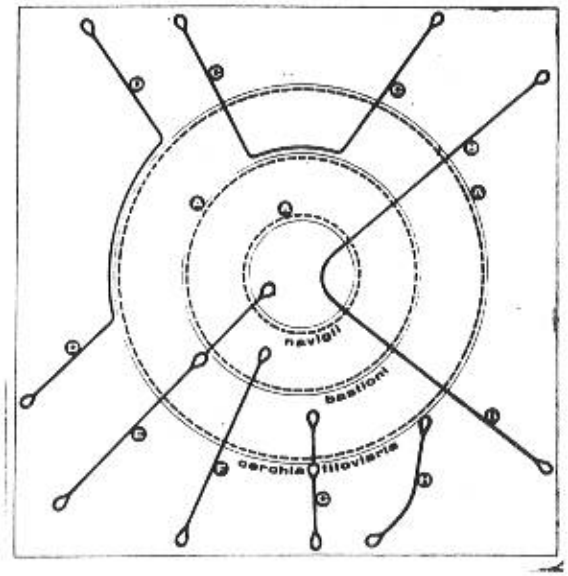
★ UFFICI PUBBLICI

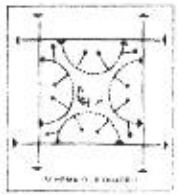
▼ MUSEI E BIBLIOTECHE

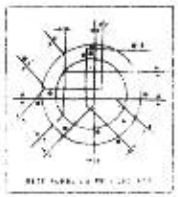
Questa estensione del raggio non è dovuta ad un particolare incremento quantitativo o qualitativo dei servizi, ma essenzialmente alla nuova scala di fruizione del territorio, per cui un nodo di tempo libero è tale ormai per anche residenti a distanze rilevanti nonostante la sua accessibilità sia ora problematica e faticosa; si tratta di un fenomeno culturale, assai più che di una risultanza di semplici calcoli di isocrone.
La città crea valori concentrando funzioni, ma li rende poi illusori in quanto inacessibili per vasti strati della popolazione perchè non differenziando nello spazio le concentrazioni, crea congestione.







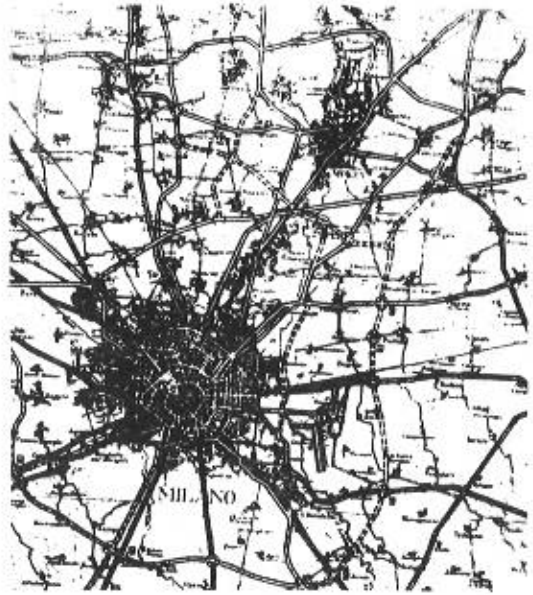


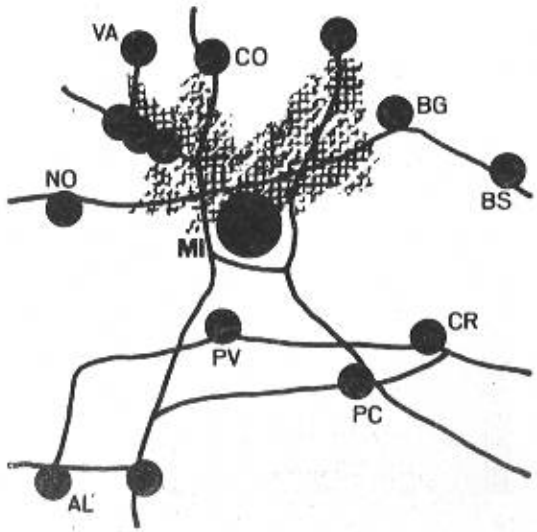


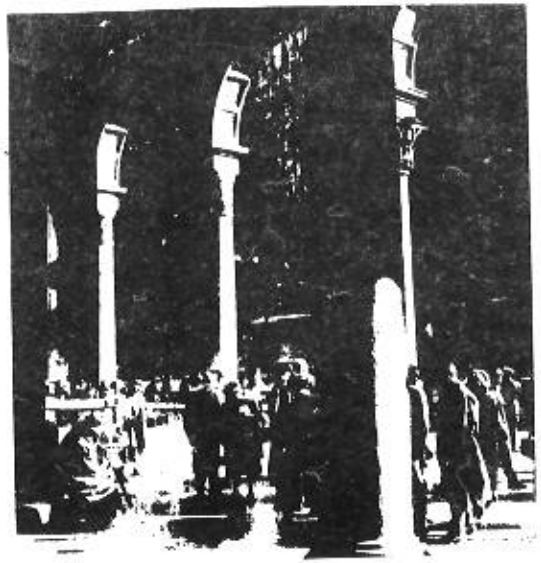
I PROBLEMI URBANISTICI NON HANNO SOLUZIONI LOCALI O SETTORIALI

Il problema di Piazza Fontana è dunque emblematico dell'intero problema del Centro Storico, la cui teorica è oggi vastissima; neppure è il caso di accennarvi. Per Milano tuttavia sono state proposte una serie di soluzioni tecniche assai articolate e di soluzioni specifiche per il problema dei trasporti e del traffico : i nodi del dibattito vanno dagli schemi di superparcheggi e superstrade a quelli delle tangenziali, a quelle delle secanti, allo schema A. T. M. per i trasporti pubblici, alla maglia stellare su rotaia più quella quadrata su gomma, (P. I. M.) al sistema della gerarchizzazione della maglia esistente, ecc. Maturano d'altra parte schemi di in

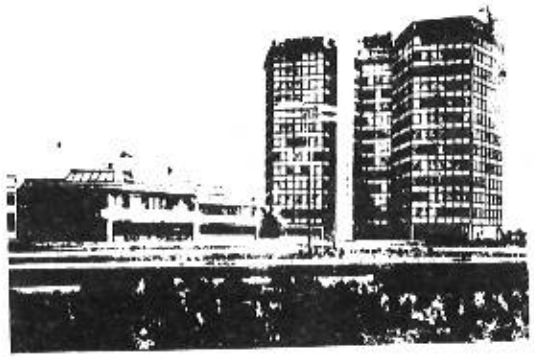
tervento a livello regionale, (Ente dei Trasporti, Piano territoriale regionale) che rendono ormai chiaro come i problemi relativi al riassetto degli insediamenti e dei canali di flusso diventano funzioni di scelte e di politiche a raggio sempre più vasto. Sempre meno dunque le soluzioni settoriali o atomizzate nello spazio (si veda p. e. il problema dei P. R. G. comunali) riescono ad adeguarsi alla realtà così il problema del Centro Storico e del suo traffico, di cui Piazza Fontana è un nodo, esplode nel problema di un polo funzionale omogeneo ad altri anche se una rilevante e la sua rete di supporto assume senso solo se commisurata all'intero sistema dinamico che esprime e consente l'organizzazione funzionale del territorio. Tutto ciò non in astratto : qualsiasi proposta per Piazza Fontana sarà necessariamente compromessa portando un significato funzionale e culturale che implica il senso complessivo della nuova dimensione di cui si è detto. Il salto di scala è dunque indispensabile, non velleitario ; la proposta avrà tanto più significato quanto più indicherà in modo non ambiguo le scelte di fondo e le loro articolazioni concrete.







IL CENTRO STORICO COME POLO PARTICOLARE IN UN NUOVO EQUILIBRIO TERRITORIALE



Il Centro storico è inteso delimitato dai navigli perchè fuori di questa cerchia le caratteristiche funzionali del tessuto urbano non sono così strettamente connesse a quelle morfologiche da renderle del tutto inamovibili od irripetibili.

Questa connessione tuttavia non è vera per tutte le funzioni il "capitale fisso" veramente inamovibile è sicuramente quello costituito dai valori monumentali ed ambientali legati in modo fisiologico ad attività di tempo libero assai più che non ad attività amministrative e ciò anche nel senso che il tempo libero, come un ambiente stimolante, è fruito da tutti

Per contro i vantaggi di rappresentatività degli uffici centrali sono in sostanza fruiti da pochi, e non sono indispensabili oggi all'apparato produttivo, che difatti tende a darsi soluzioni assai più articolate sul territorio. In proposito già si osservano alcuni fenomeni di decentramento direzionale rilevanti; in sostanza dunque basta favorire questa tendenza, ancora episodica, configurando insediamenti direzionali attrezzati ed alternativi, atti cioè a costituirsi come poli di ristrutturazione per l'hinterland degradato.

Si osservi inoltre, come una fruizione legata al tempo libero, si connetta fisiologicamente alla riqualificazione pedonale di una serie di spazi centrali, oggi ad unanime giudizio stravolti dal traffico e dal parcheggio automobilistico.

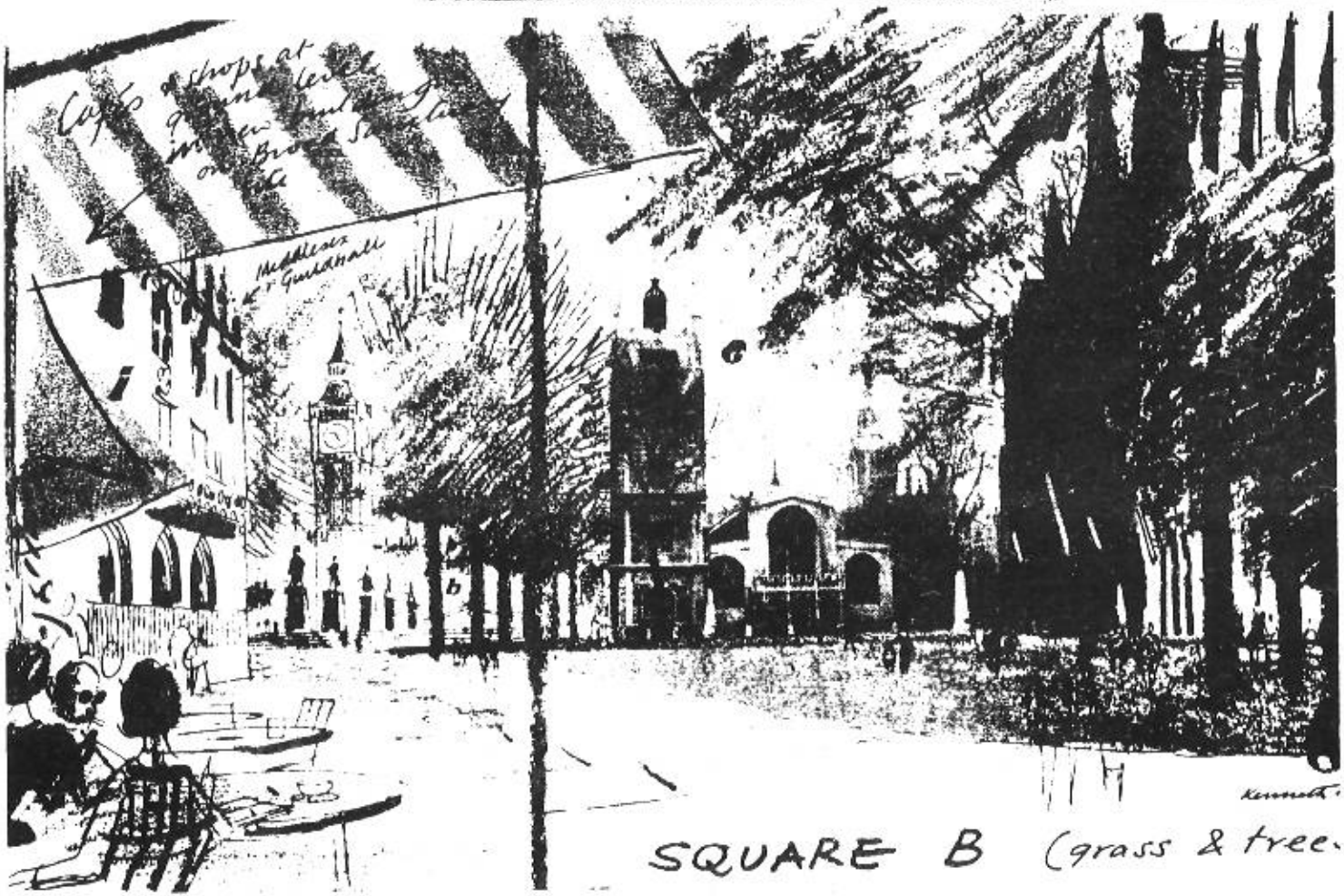
L'allentarsi della pressione insediativa ed automobilistica consentirebbe inoltre più attenti interventi nei problemi di arredo urbano, permettendo di organizzare una fruizione del centro storico nuova e civile.

Tuttavia è ovvio che queste ipotesi non comportano l'allontanamento degli uffici attualmente esistenti; essi sono fattori di vitalizzazione del centro storico, alcuni per la loro natura culturale, civica, ecc. altri perchè connessi con l'attrezzatura commerciale, altri più semplicemente perchè tecnicamente ed economicamente inamovibili; si tratta solo di impedire in modo drastico l'aumento di posti di lavoro e bloccando l'esodo della funzione residenziale.

Today →

of the west end of the Abbey (still about
square).* This would give a splendid launch-
for the towers from a restricted space, the
immediacy impossible to obtain from the
hown in the Whitehall plan.
ould be cafes and shops for tourists and
at ground level on the Broad Sanctuary
is avoiding the depressing effect of looking
ces, at ground level, as around St. Paul's.
ance) and a hollow centre to the building
form an enclosed court of small shops.

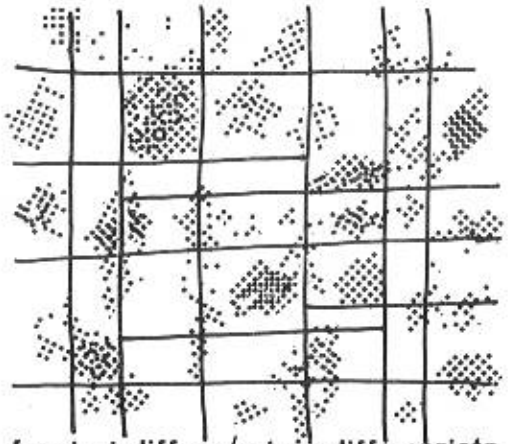
← Might be ↓



SQUARE B (grass & tree

Si noti inoltre che per quanto concerne la ricettività sia come canali di trasporto che come parcheggi, si ha un buon grado di complementarità temporale tra funzioni del tempo libero, soprattutto tra gli spettacoli, essenzialmente serali e festivi, e l'attività lavorativa.

UNA STRUTTURA TERRITORIALE PER POLI PRESUPPONE UNA RETE EFFICIENTE CHE LI COLLEGHI



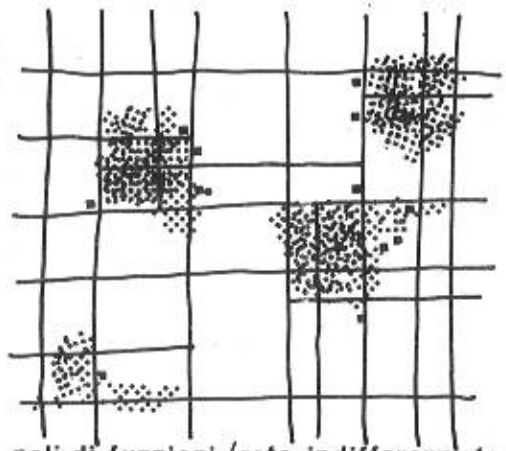
funzioni diffuse/rete indifferenziata

L'intero problema del centro storico potrà essere risolto in modo organico quando da una individuazione precisa delle funzioni scaturirà, tra le molte possibili, una politica dei trasporti e del traffico congruente.
Cioè la razionalità dell'intero sistema risiede proprio in questa omogeneità tra risposte tecniche e obiettivi più generalmente urbanistici e civili.
Concretamente questa risposta omogenea la si individua nel portare anche all'interno del tessuto urbanizzato una gerarchia delle reti di traffico, proprio nella misura in cui si individuano gerarchie tra gli insedia -

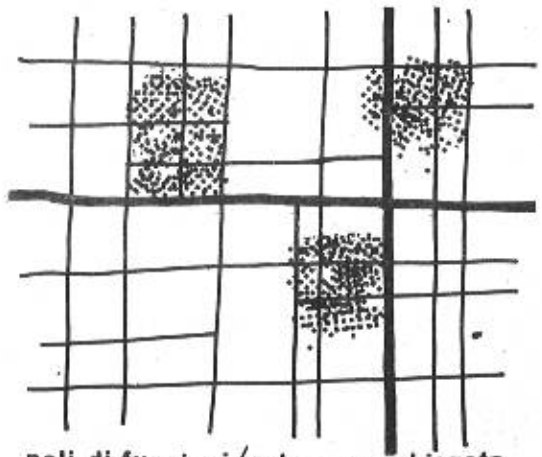
menti. Attualmente la concezione liberistica dell'uso del mezzo privato costituisce una grossa remora, anche psicologica, al limitarne e razionalizzarne la libertà di movimento : ma quando le origini e le destinazioni assumono localizzazioni sempre più univoche, è ovvio che la teoria dell'equilibrio spontaneo di una rete indifferente entra irrimediabilmente in conflitto con il numero elevato di incroci non necessari.

Queste concezioni distorte hanno influenzato e compromesso ovviamente anche il sistema dei trasporti pubblici, che storicamente si è sviluppato in modo diffusivo, inseguendo gli insediamenti determinati dall'avvento dei mezzi privati, e contro la propria vocazione, che è al contrario ovviamento, di consolidamento degli insediamenti. Questa vocazione tecnologica coincide poi bene con gli obiettivi di autoincentivazione che le concentrazioni funzionali perseguono.

Il centro storico è una di queste concentrazioni : e proprio nella misura in cui non si appoggerà ad una rete diffusiva, ma consolidata e gerarchizzata, sarà possibile configurarlo come un polo fra altri poli, equipotenziali dal punto di vista dell'accessibilità perchè questa non sarà funzione delle distanze fisiche. Solo così si configurerà una possibilità reale di riequilibrio del sistema.



poli di funzioni/rete indifferenziata



poli di funzioni/rete gerarchizzata

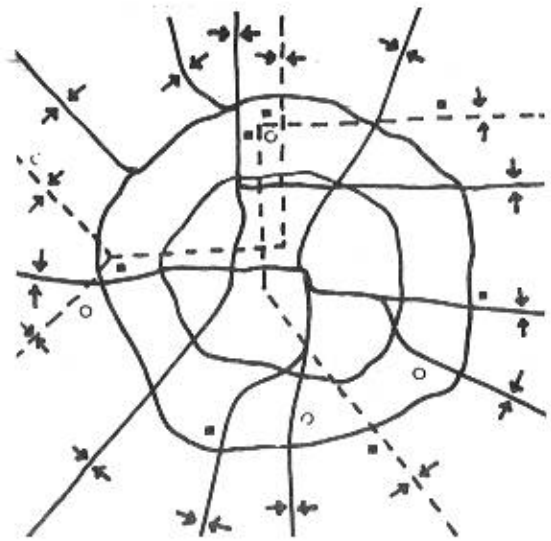
I CENTRI PER IL TEMPO LIBERO E L'USO DELL' AUTOMOBILE

Perchè non affidare questo schema alla ristrutturazione del trasporto pubblico, accertata ormai l'impossibilità tecnica del mezzo privato a rispondere al problema degli spostamenti in aree metropolitane ad elevata industrializzazione e soprattutto nei tessuti storici?

In linea di massima, una simile concezione è esatta per una buona parte delle concentrazioni funzionali dell'area metropolitana milanese; ma non lo è per i poli di tempo libero : infatti proprio (e quasi esclusivamente) per il tempo libero l'automobile trova una sua utenza fisiologica, coeren

te alla sua capacità di trasportare nuclei famigliari o in genere gruppi o coppie, facendo anche del tragitto parte significativa del tempo libero.
Assunta dunque come corretta (anche in senso teorico) un'accessibilità automobilistica del centro storico, in ogni caso non eliminabile completamente, pare corretto razionalizzarla e controllarla. La radicalizzazione politica che ha caratterizzato il conflitto mezzo pubblico-mezzo privato è andata a tutto vantaggio di quest'ultimo; infatti questo conflitto ha paralizzato ogni intervento globale sui due sistemi, giovando alla motorizzazione privata, dotata di una dinamica di sviluppo spontanea (o indotta, se si vuole) enorme.
In un approccio globale all'assetto del territorio il controllo e la regolazione rigorosa di tutti gli spostamenti, e quindi dei relativi mezzi, è invece una prassi naturale; si tratta di evidenziare le potenzialità specifiche delle diverse tecnologie, in relazione agli insediamenti a cui devono essere supporto.
Si è parlato di gerarchie nella rete all'interno del tessuto urbano come della risposta determinante ai problemi di Milano e del suo centro storico : ora appare chiaro che una simile assunzione è vera a condizione di essere un aspetto di una politica globale, che consideri quindi come si è detto il centro storico come un polo in una rete di poli, che ne impedisca l'aumento dei posti di lavoro, e che tenda a qualificarlo funzionalmente come polo di tempo libero.

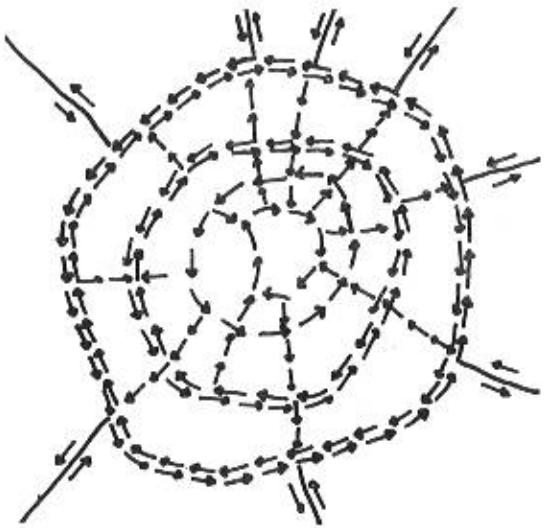
TRASPORTO PUBBLICO E TRAFFICO PRIVATO IN RETI DISTINTE E PRIVILEGIATE - RIDUZIONE DEGLI INCROCI - ISOLE PEDONALI



Allora la gerarchizzazione sopra detta servirà essenzialmente per le lunghe percorrenze istituendo un sistema di canali privilegiati e totalmente distinti per mezzi pubblici e privati.

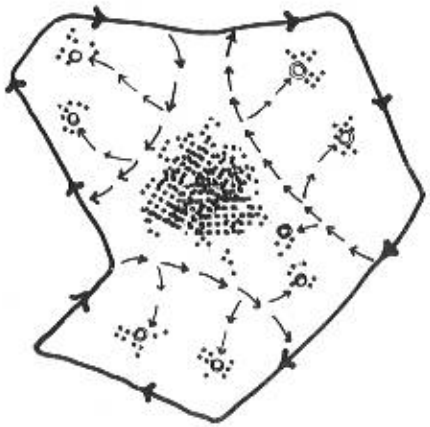
I mezzi pubblici saranno passanti, ovviamento non secondo dei diametri geometrici, per consentire un'utenza pedonale estesa all'intero centro ; per i mezzi privati al contrario si scoraggeranno le possibilità di attraversamento, mediante un sistema di sensi unici entranti e uscenti collegato agli anelli storici (Bastioni, Navigli, ecc.) che selezioni il traffico secondo le destinazioni.

Questa rete minimizzerà il numero di incroci, e consentirà un elevato numero di sovrappassi e sottopassi, particolarmente negli incroci tra canali pubblici e privati, in quanto anche in sedi di ridotta larghezza ciò è reso possibile dalla non necessità di consentire il cambio di direzione.



La rete stradale privilegiata definita di fini di questa occasione solo nell'ambito del territorio urbanizzato del Comune di Milano trai la sua origine dalle connessioni con le principali direttrici del traffico regionale e interregionale. Queste direttrici vengono condotte verso il centro su strade che verranno liberate da ogni attraversamento e sulle quali uscite e immissioni saranno ridotte di numero e attrezzate con piste di accelerazione e decelerazione. Tutte le strade appartenenti alla rete privilegiata avranno carreggiate a più corsie distinte nei due sensi, o, dove l'ampiezza attuale della sede stradale non lo consenta (e nel rispetto dell'ipotesi fondamentale di contenere al massimo gli investimenti infrastrutturali), le 2 carreggiate si separeranno correndo in strade parallele.
A questa maglia privilegiata appartengono tre grandi anelli : il più esterno corrispondente grosso modo alla circolare filoviaria nel settore NO-N-NE-E allargandosi sui viali esterni da SE per S a O. La cerchia intermedia è costituita dal doppio anello della cinta tranviaria con senso antiorario e della cinta dei bastioni con senso antiorario. La cinta più interna è costituita dalla cerchia dei navigli in senso antiorario e dall'anello Cusani, Orso - Monte Pietà - Napoleone - Europa - Larga - Albricci, sottopasso di piazza Missori e S. Alessandro fino a via Torino, Orefici, Dante.
Dall'interno della cerchia tranviaria-bastioni allo scopo di evitare il sovrattraversamento del centro le penetrazioni avvengono con un sistema di V con entrata e uscita alternata e aventi il loro vertice sull'anello più interno.
Gli incroci, grandementi ridotti di numero rispetto alla situazione attua-

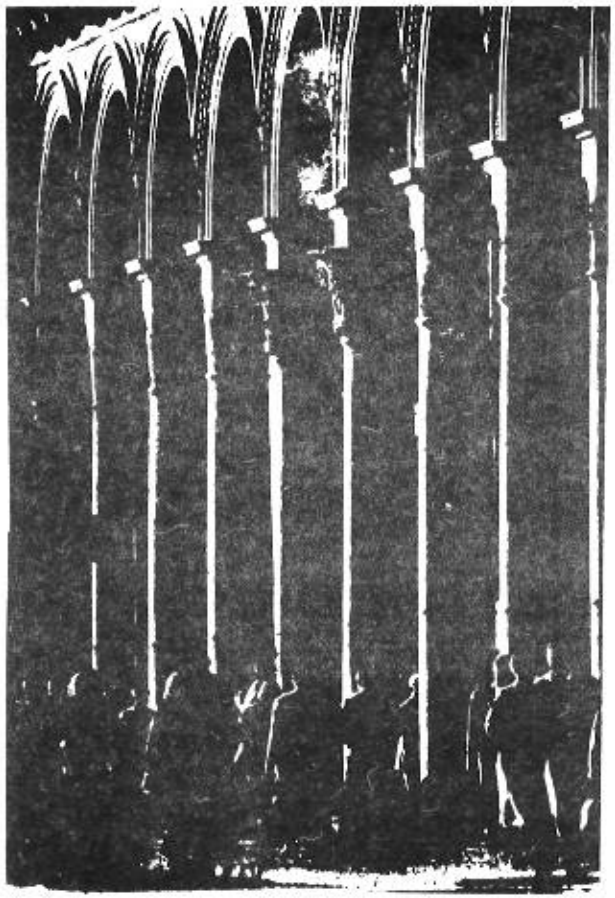
le, di questa maglia e fra essa e la maglia dei trasporti pubblici potranno essere attrezzati con sovra-sottopassi o con semafori coordinati, anche in una gradualità temporale riferita ad una politica di investimenti.

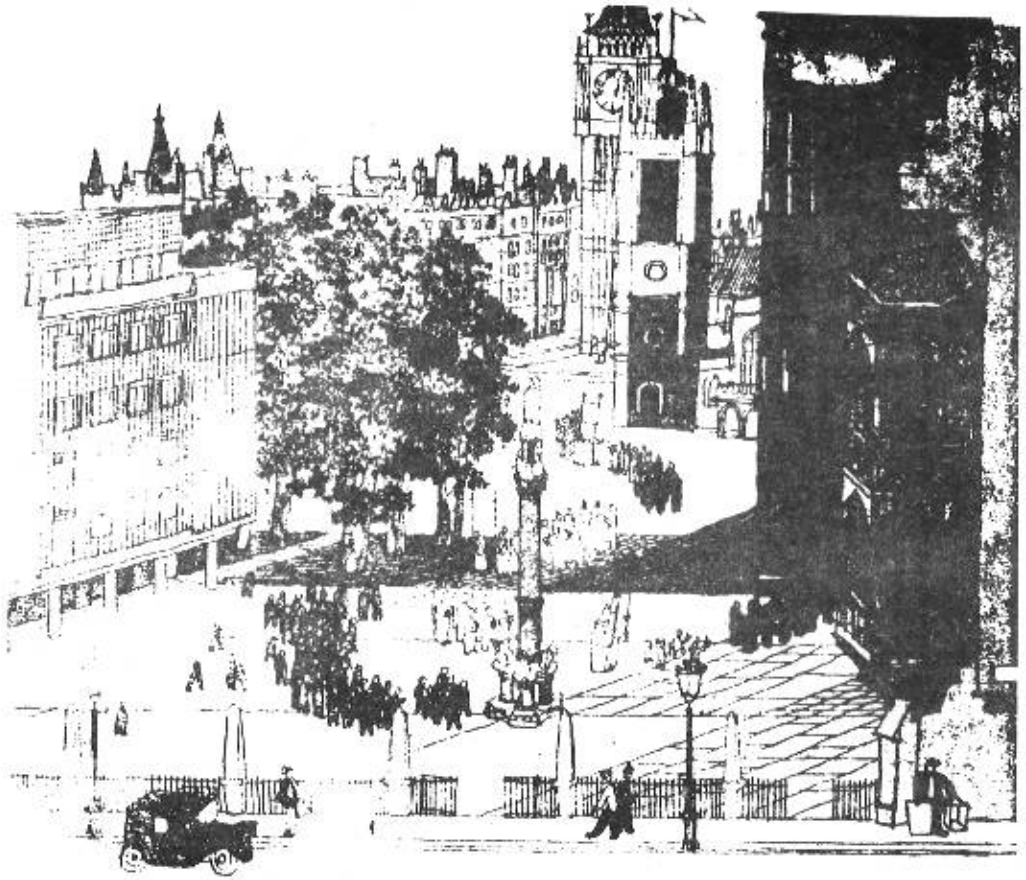


E' ovvio che attrezzando chi incroci e designando a senso unico assi di sezione rilevante, la rete privilegiata del traffico privato pur senza determinare alte velocità sarà più razionale, e consentirà portate elevate, e favorirà il formarsi di un'immagine urbana anch'essa più razionale.
I riquadri del tessuto urbano ritagliati da questa rete non consentiranno attraversamenti (scorciatoie); consentiranno invece data la ridotta velocità e portata del traffico, di pura origine o destinazione, di recuperare parti di sedi stradali per parcheggi, e soprattutto, consentiranno di delimitare isole pedonali organicamente concepite (campus universitari, complessi scolastici, isole commerciali, monumentali, o semplicemente residenziali), recuperando inoltre spazio al verde.

La maglia principale ritaglia nel tessuto della città dei "riquadri" nei quali la circolazione sarà solo di penetrazione e distribuzione capillare e mai di attraversamento.
Nel riquadro che comprende piazza Fontana e che ha per perimetro l'anello orario interno le emergenze funzionali e monumentali di eccezione giustificano la costituzione di un'isola pedonale continua che comprende piazza Scala, Piazza S. Fedele, la Galleria, Piazza Duomo, Piazza Mercanti, Piazza Palazzo Reale, il Campo Santo, Piazza Fontana, Piazza Beccaria, Galleria del Corso e il Pasquirolo. La maglia dei trasporti

pubblici, la distribuzione capillare del traffico privato e il sistema dei parcheggi proposti, assicurano l'accessibilità da ogni lato a quest'isola all'interno della quale dovrà essere generalizzato nelle forme opportune il trattamento di superfici e di arredi urbani che in questo progetto si indica per piazza Fontana.





I PARCHEGGI DISTINTI PER FUNZIONI, DURATA E POSIZIONE SONO UNO STRUMENTO FONDAMENTALE DI UNA POLITICA DELLE COMUNICAZIONI

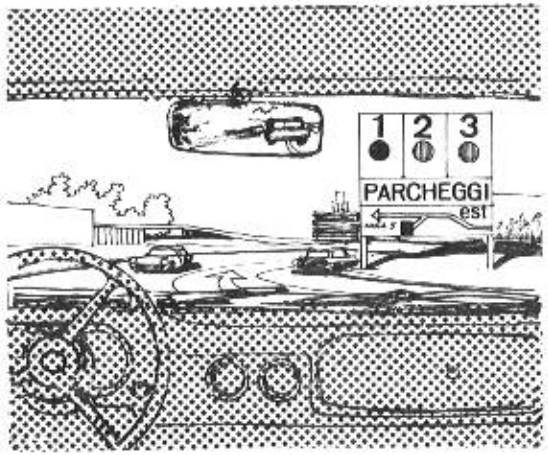
In ogni caso si renderanno necessarie soluzioni tecniche per i parcheggi, più elaborate, ma con obiettivi concreti ed immediati, di una nuova e più civile configurazione urbana.

In linea di massima si pensa che con accorgimenti tariffari (custodia, parchimetri) o con provvedimenti di polizia urbana (disco orario) sia possibile riservare tutte le aree di parcheggio all'interno del centro storico agli utenti delle funzioni direzionali, commerciali, culturali, ricreative scoraggiando la sosta di lunga durata, di chi invece porta l'automezzo al

posto di lavoro ed incoraggiando quindi per questo tipo di traffico l'uso del mezzo pubblico o il recupero di posti macchina sul suolo privato. Inoltre sono previsti in diretta derivazione dalla cinta dei bastioni tre grandi parcheggi multipiani collegati al centro storico mediante linee pubbliche dirette che potrebbero quindi costituire dei punti di park and ride destinati con opportuni accorgimenti tariffari a questo tipo di impiego.

In prima ipotesi nel quadro di una politica di razionale reimpiego delle aree demaniali, per esempio mediante permute tra i demani interessati e il Comune, si sono individuate come ben localizzate sia rispetto al centro che rispetto alle direttrici di provenienza le aree dell'ex Manifattura Tabacchi in via Moscova, del carcere di S. Vittore e della caserma di via Lamarmora. Questo sistema di park and ride interni non pregiudica l'ipotesi di quelli esterni all'area urbanizzata ma consente anzi con questa maggiore articolazione delle definizioni più esatte.

Sarà possibile inoltre usare un'importante strumento di intervento : quello dell'informazione. Infatti in una rete gerarchizzata sarà possibile segnalare agli utenti con continuità il grado di congestione dei tronchi principali della rete e soprattutto la disponibilità di parcheggi ad ogni destinazione (i riquadri delimitati dalla maglia privilegiata) o i luoghi di parcheggio. Ciò consentirà una programmazione degli itinerari di ciascuno, al limite con cambio di mezzo, nel sistema di park and ride intermedi, di cui si è detto .



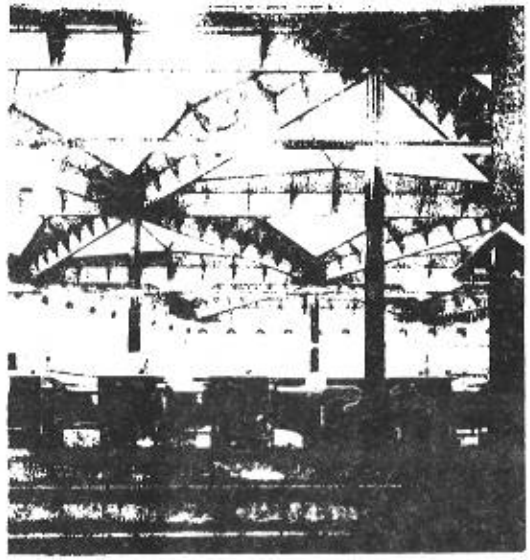
Questo sistema di parcheggi e di informazione complementari avrà inoltre il risultato di poter adeguare la destinazione dei luoghi di sosta in funzione delle variazioni di domande nei cicli non sono stagionali o settimanali ma anche giornalieri.

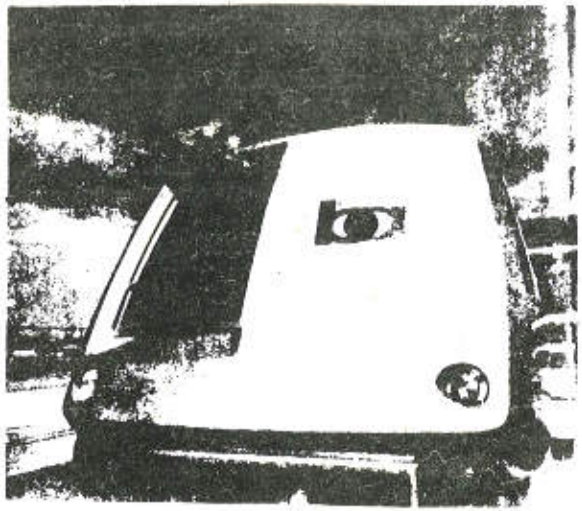
Questa possibilità di razionalizzazione a livello di singoli viaggi costituirà un salto qualitativo nell'intero sistema dei trasporti; implica infatti assai di più della concezione di affinare i sistemi di rilevamento-controllo (Vidicon, televisione, computers applicati ai semafori, ecc.); il concetto sarà piuttosto quello di un'embrionale "teleguida" dell'utente mediante le informazioni.

E' ovvio che ciò è possibile solo gerarchizzando la rete, proprio perchè vengono così selezionati sia un ventaglio di canali che di destinazioni.

I TRASPORTI PUBBLICI SEMPRE IN SEDE PROPRIA POTRANNO RAG - GIUNGERE UN'ALTA VELOCITA' COMMERCIALE E UN'ELEVATA FLESSI - BILITA' FUNZIONALE

Lo schema che presentiamo per la rete dei trasporti pubblici è limitato all'indicazione delle sedi riservate, non essendo possibile nei limiti di questo studio definire i tracciati delle singole linee, definizione possibile solo sulla base di una elaborazione analitica dei rilevamenti di origi - ne-destinazione e di una politica anche aziendale.
I canali destinati ai mezzi pubblici, essendo esclusivi, consentiranno di altra parte una grande flessibilità nell'articolazione delle singole linee, la compresenza di linee rapide e di linee omnibus, eventualmente con



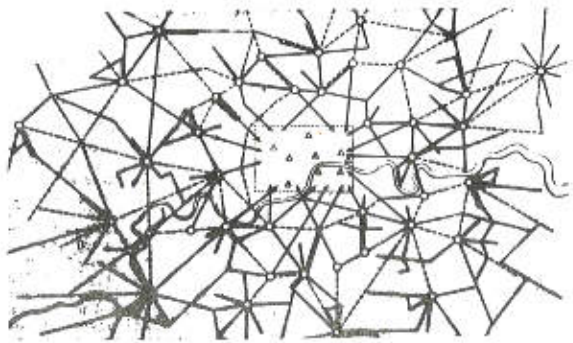


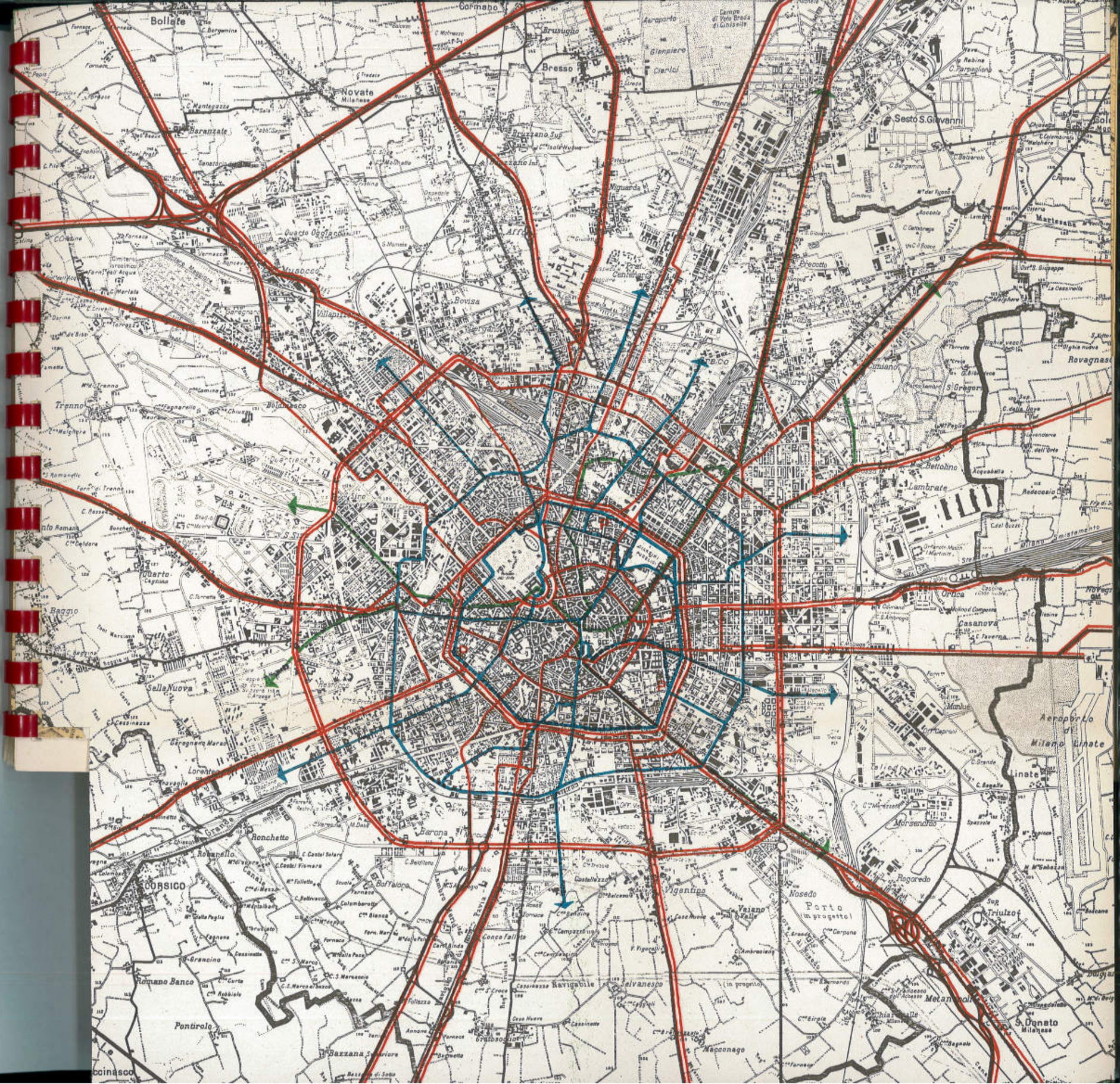
differenti tecnologie, potranno assorbire con maggiore elasticità evoluzioni tecnologiche anche rilevanti. All'interno dei riquadri periferici e nell'hinterland in generale le linee pubbliche privilegiate saranno inoltre servite da linee vicinali, non necessariamente legate a una sede propria. Con l'istituzione della tariffa oraria non si avrebbero ovviamente sovracosti per l'utente.

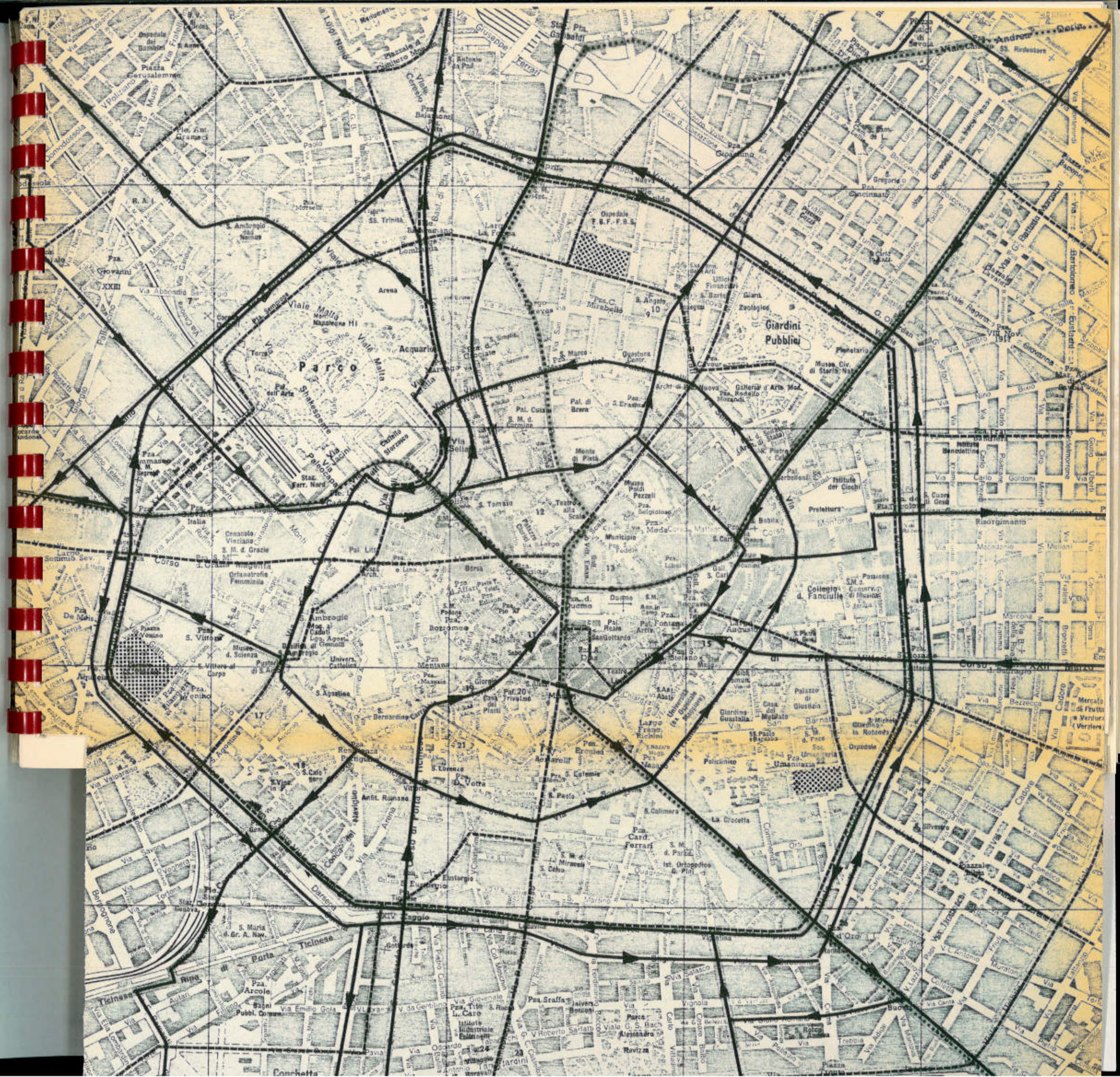
Per rete pubblica non s'intende ovviamente solo il sistema gestito dalla A. T. M. ma un sistema più articolato del resto già adombrato in diverse sedi comprendente anche la rete ferroviaria regionale e le autolinee extracomunali.

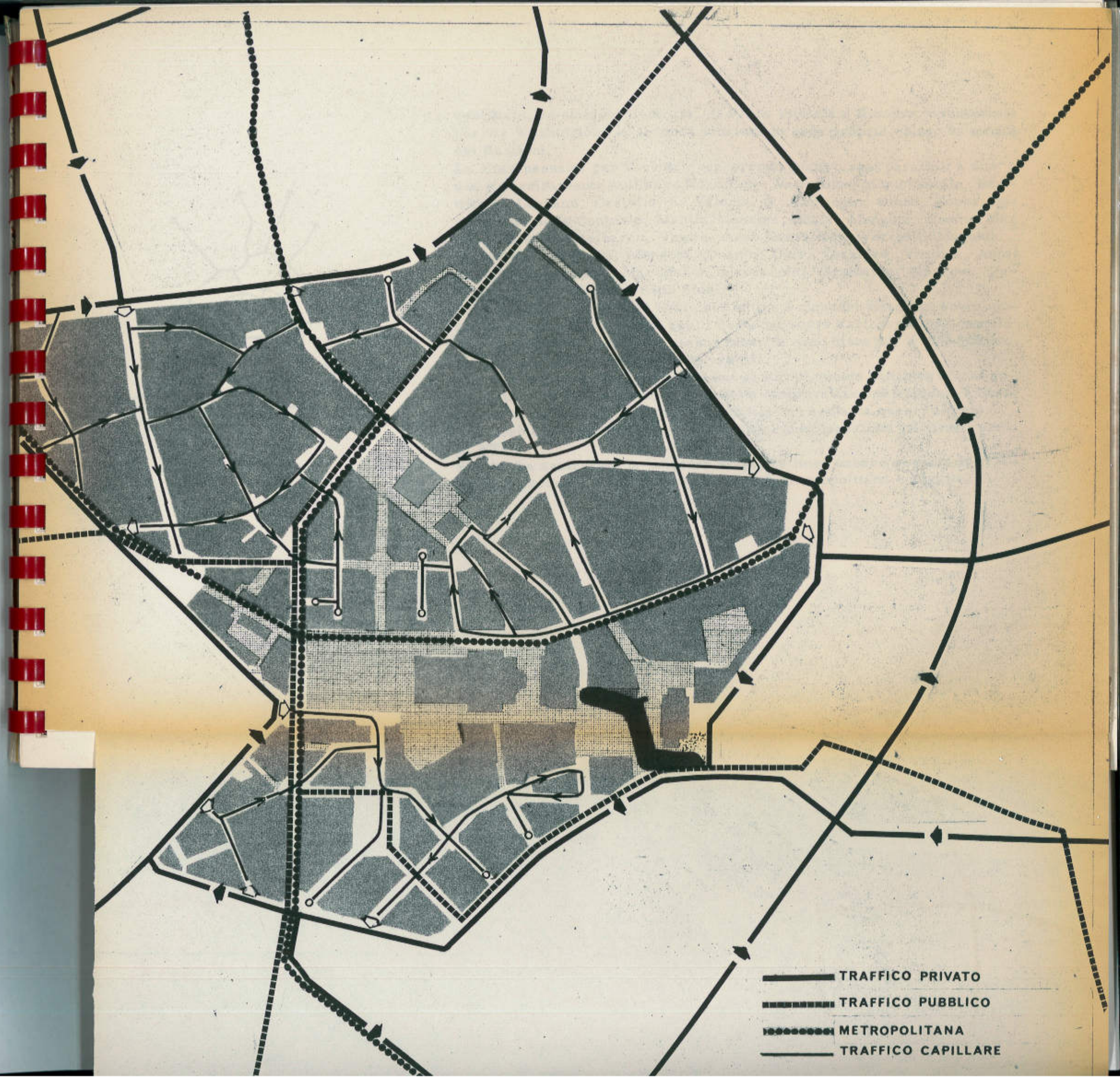
E' ovvio che un simile schema dei trasporti pubblici e privati favorisce le lunghe percorrenze rispetto alle brevi; ciò è tuttavia coerente con una concezione dell'assetto del territorio tesa verso il futuro, che lo prefigura, e non limitata ad una ennesima, tardiva, aziendalistica razionalizzazione delle distorsioni generate dallo sviluppo "naturale"

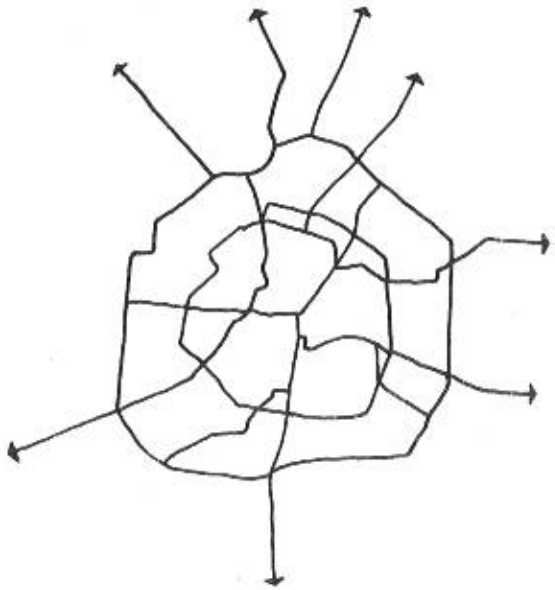
La rete dei trasporti pubblici non prevede altre linee di metropolitana oltre alla prima già in funzione, e alla seconda ora in costruzione col suo prolungamento per piazza Duomo, Porta Romana, piazza Corvetto, recentemente pubblicato. Questo perchè la presente proposta postula in alternativa alle costosissime linee sotterranee una rete di percorsi in sede stradale interamente riservata ai mezzi pubblici in superficie. Questa rete è basata su due anelli : uno intermedio fra le due nuove circonvalazioni di traffico veloce e tangente la Fiera, il Monumentale, il Centro Di-




Bollate
Novate Milanese
Baranzate
Cormano
Brusuglio
Bresso
Sesto S. Giovanni
Quarto Oggiaro
Musocco
Bovisa
Trenno
Boldinasco
Lambrate
Rovagnasco
Ortica
Casanova
Linate
Aeroporto Milano Linate
Morsenchio
Rogoredo
Triulzo
Nosedo
Porto (in progetto)
Vigentino
Vaiano Valle
Metanopoli
S. Donato Milanese
Macconago
Selvanesco
Cascina Navigabile
Conca Fallata
Barona
Ronchetto
Rozzano
Corsico
Romano Banco
Pontirolo
Bazzana
Gaggiano
Quarto Cagnino
Baggio
Sella Nuova
Lorenteggio
Grangia
Giardino
Cascinazza
Cascinasco


Parco
Giardini Pubblici
Viale Malta
Acquario
Arena
Staz. Ferr. Nord
Staz. Pta. Garibaldi
Ospedale F.B.F.F.B.S.
Piazza Gerusalemme
Piazza Cinquecento
Piazza Giovanni
Piazza Sempione
Piazza Mirabello
Piazza Cavour
Piazza Duomo
Piazza Fontana
Piazza Meda
Piazza Sforza
Piazza Tito Lucrezio Caro
Piazza Sraffa
Piazza Arcole
Piazza Umanitaria
Piazza Ravizza
Piazza Alessandro
Piazza Vittoria
Piazza Venezia
Piazza Ticinese
Piazza Vetra
Piazza Mentana
Piazza Borromeo
Piazza Cordusio
Piazza Scala
Piazza Cadore
Piazza Tricolore
Piazza Ticinese
Piazza Ripa di Porta Ticinese
Corso Sempione
Corso Magenta
Corso Vittorio Emanuele
Corso Venezia
Corso Buenos Aires
Corso Lodi
Corso Garibaldi
Corso Sforza
Corso Italia
Corso Ticinese
Corso Porta Ticinese
Viale Monza
Viale Ticinese
Viale Lazio
Viale Ortles
Viale Bianca Maria
Viale Piave
Viale Tunisia
Viale Abruzzi
Viale Lombardia
Viale Umbria
Viale Molise
Viale Ripamonti
Viale Marche
Viale Corsica
Viale Bezzecca
Viale Ferrucci
Viale Monte Nero
Viale Lunigiana
Viale Zara
Viale Fulvio Testi
Viale Sarca
Viale Fulvio Testi
Viale Ortles
Viale Bianca Maria
Viale Piave
Viale Tunisia
Viale Abruzzi
Viale Lombardia
Viale Umbria
Viale Molise
Viale Ripamonti
Viale Marche
Viale Corsica
Viale Bezzecca
Viale Ferrucci
Viale Monte Nero
Viale Lunigiana
Viale Zara
Viale Fulvio Testi
Viale Sarca


TRAFFICO PRIVATO
TRAFFICO PUBBLICO
METROPOLITANA
TRAFFICO CAPILLARE



rezionale, le stazioni Centrale, di Porta Vittoria e Romana chiudendosi per via Washington, la seconda ricavata in sede propria, lungo la cerchia dei Bastioni.

Le linee passanti per il centro percorrono quattro assi paralleli a due a due e precisamente sull'asse Nord/Sud : Valtellina, Monumentale, Bramante, Legnano, Castello, S. Valeria, S. Ambrogio, Olona, Foppa; oppure : Stazione Centrale, Manin, Manzoni, Scala, Mengoni, Duomo, Mazzini, Italia, Castelbarco, Teuliè. Asse Ovest/Est ; Vercelli, Magenta, Meravigli, Cordusio, Mengoni, Duomo, Diaz, Verziere, Vittoria, Anfossi, Martini; oppure : Mac Mahon, Procaccini, Bramante, Moscova, Palestro, Duse, Modena, Città Studi.

Il quadrilatero centrale è così costituito e i riquadri ritagliati sovrapponendo questa maglia ai due anelli descritti sopra assicurano una densità nel tessuto urbano tale che nessun punto di esso dista più di 400-500 metri da una linea pubblica in sede propria.

Per lo schema dei trasporti pubblici ai fini di questo progetto non si sono definite le diramazioni al di là della circonvallazione esterna in quanto questa definizione richiede una analisi che esula da questo ambito.

Si è però di massima controllata la loro coincidenza con gli attuali servizi ATM.

Si è anche assicurata la tangenza di queste linee urbane ai punti di arrivo delle ferrovie e delle autolinee a scala metropolitana e regionale.

IN PIAZZA FONTANA NON SONO AMMISSIBILI ORGANISMI CHE PORTINO AL CENTRO STORICO NUOVI UTENTI, ULTERIORE CONGESTIONE, MA SOLO UN'INFRASTRUTTURA A SERVIZIO DELLE FUNZIONI GIA INSEDIATE

Si è detto che obiettivo urbanistico primario per il centro storico è il contenimento dei posti di lavoro, la decongestione.
Se questo è l'obbiettivo, ed il traffico è solo di destinazione, se il mezzo pubblico è concorrenziale per la sua efficienza il problema del parcheggio in centro è risolvibile, in modo congruo alle sue caratteristiche, cioè come problema del parcheggio per il tempo libero. Infatti i posti macchina necessari di sera (cioè ipotizzando ad esempio il tutto esaurito in tutte le sale di spettacolo del centro) corrispondono in modo soddisfacente

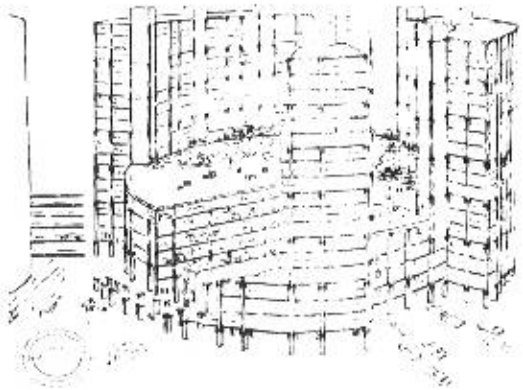
all'attuale fabbisogno diurno, valutato, come si è detto in funzione dei visitatori che si servono dell'automobile, cioè con carattere di rotazione frequente.

Tuttavia anche così l'attuale disponibilità di posti macchine del centro è inferiore al fabbisogno computato come prima si è detto; se si osserva come un edificio a parcheggio sia oggi nel centro un investimento remunerativo ecco che una delle vocazioni funzionali plausibili per piazza Fontana, congruente con il quadro ora tracciato e conveniente dal punto di vista delle logiche di investimento, è un parcheggio multipiano.

Infatti parte del fabbisogno sarebbe coperto mediante la possibilità, consentita dalla gerarchizzazione del traffico, di recuperare a parcheggio un'area maggiore dell'attuale all'interno dei riquadri; tuttavia l'opportunità di determinare isole pedonali estese, di carattere commerciale e monumentale, riduce di nuovo tale area.

La soluzione funzionale che si vuole proporre è dunque un'esempio, una immagine possibile, coerente a tutte le scale, con un approccio non settoriale dei problemi di Milano; approccio suffragato peraltro dalle più recenti tendenze e studi nel campo del traffico metropolitano.

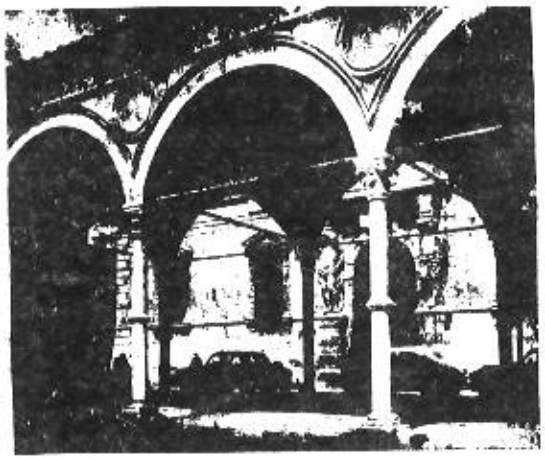
Esempio di risposta funzionale, e di disegno urbano la cui validità metodologica si intende estendibile ad altre aree del centro; anzi, presuppone l'estensione generalizzata delle due assunzioni di base : il parcheggio e l'isola pedonale.

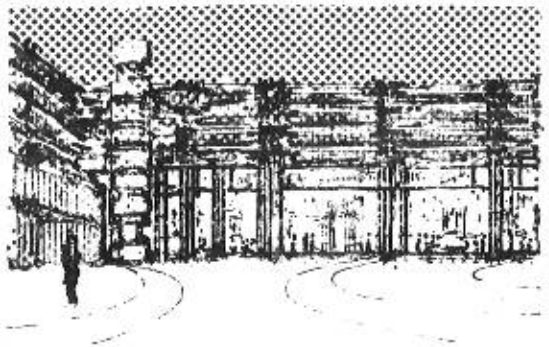


UN PARCHEGGIO MULTIPIANO E' UN INVESTIMENTO REMUNERATIVO

Si è detto della razionalità in senso strettamente economico dell'edificio: proposto senza citare situazioni di altri centri in cui il fenomeno ha assunto dimensioni macroscopiche, e per iniziativa privata, basta osservare i fatti che già attualmente cominciano a manifestarsi nel centro storico (es. La Rinascente) : tenendo conto del valore di mercato dell'area (anche al suo livello attuale senza cioè tener conto di possibili riduzioni derivanti da una politica di disincentivazione del centro storico) del costo di costruzione di un edificio con una modesta incidenza di finiture, della economicità di una gestione legata ad un rapido avvicendarsi delle au-

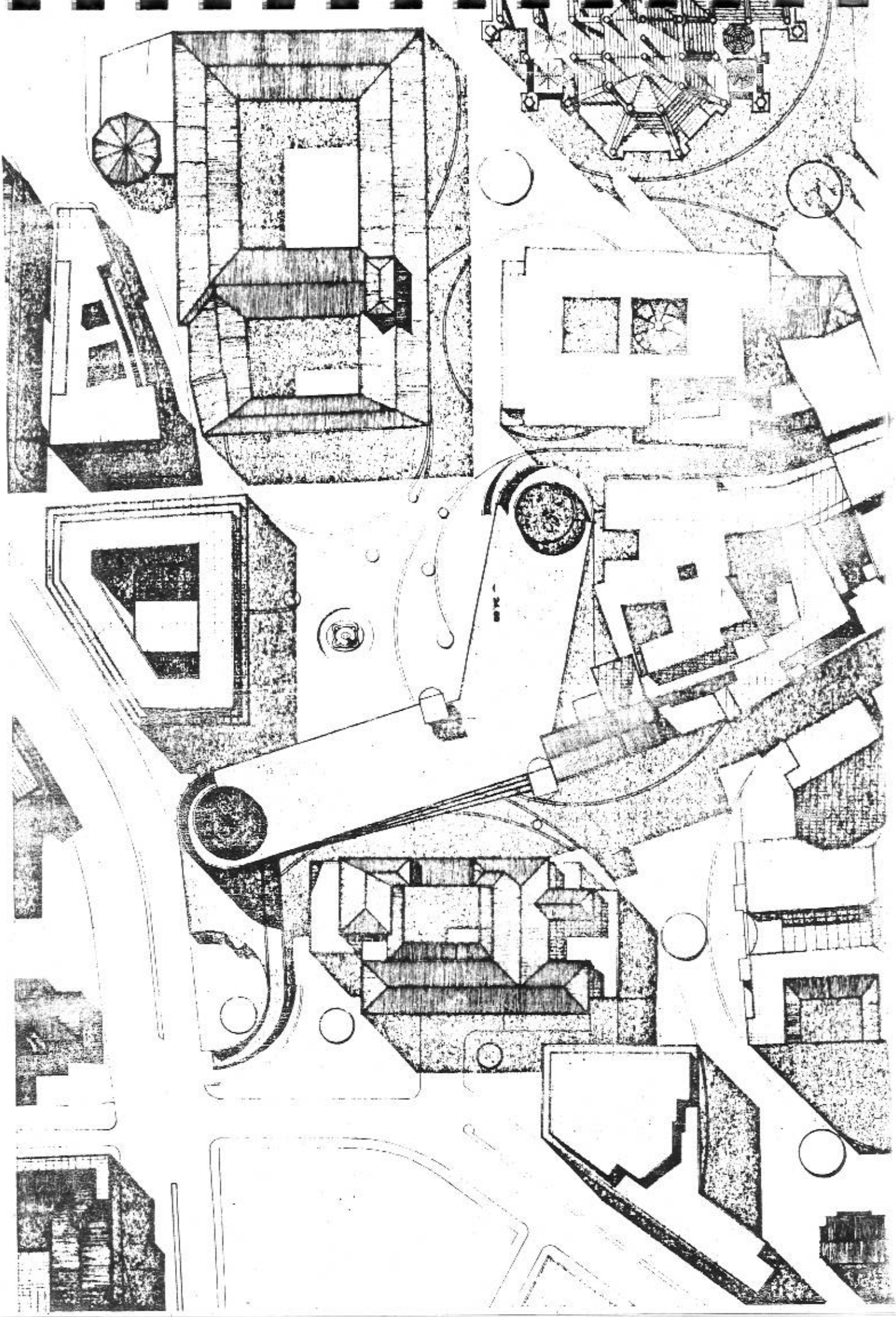
tomobili in sosta, è senz'altro possibile affermare, anche prima di una verifica analitica concreta, che si tratta di un investimento sicuramente rimunerativo.

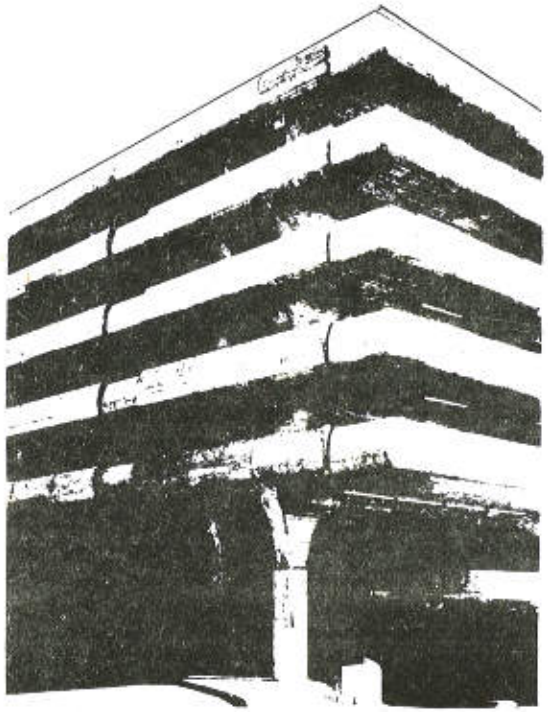




LA PROBLEMATICA DELL'ARCHITETTURA CONTEMPORANEA COMPRENDE LA SFIDA DI TROVARE IMMAGINI PREGNANTI E CONGRUENTI ALLA FUNZIONE E DI DEFINIRE UN NUOVO PAESAGGIO URBANO REINTERPRETANDO LE PREESISTENZE

L'analisi della razionalità della funzione proposta acquista nuove dimensioni appuntandosi sui problemi della forma urbana del centro storico : questa razionalità funzionale diviene ad un tempo la materia per la definizione di spazi e di immagini architettoniche. La polemica tra inserimento nel contesto, e contrapposizione stereometrica del nuovo cade; l'edificio diventa opera di restauro per l'intero spazio urbano, il suo ripensamento contemporaneo, la sua ridefinizione; reinterpreta con la sua presenza elementi preesistenti (la forma trapezia irregolare e il rapporto



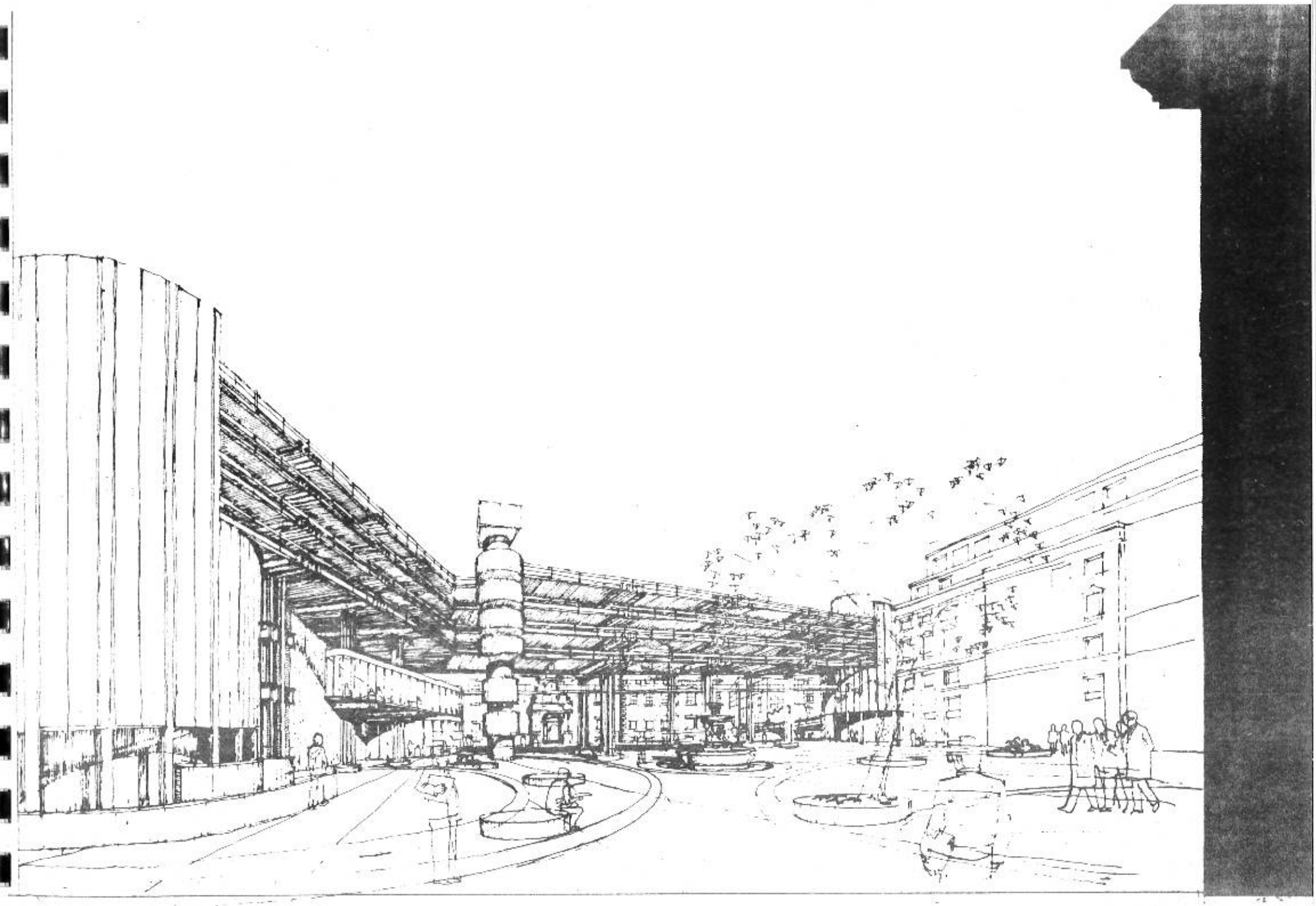


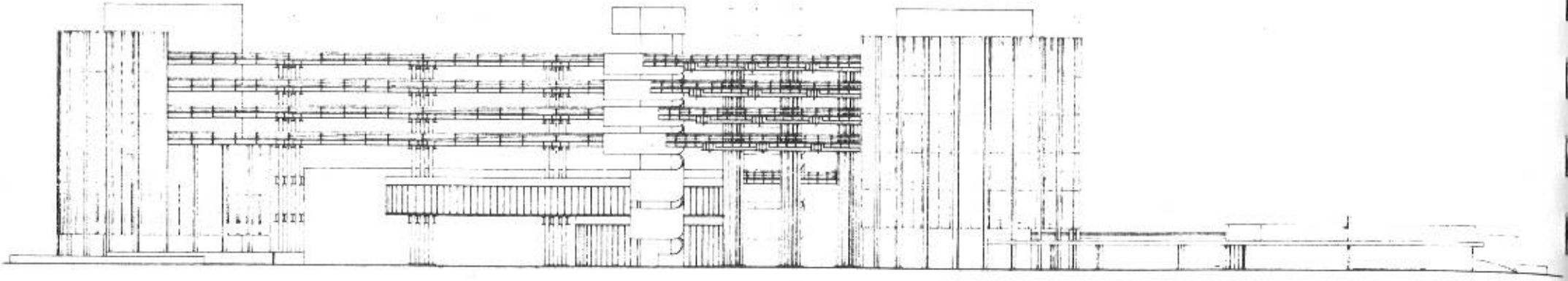
serrato con il palazzo Beccaria, già prospicente su una via stretta) e ne propone di nuovi (la fruizione in trasparenza del palazzo stesso).

E' un "monumento"; in quanto si propone di definire in modo unico rapporti funzionali e formali propri di questo spazio urbano traducendoli in fatto percettivo che tende ad imporre i propri valori; e valore, insegna il paradosso economico, si ha solo quando il bene è in qualche modo scarso, cioè nel nostro caso, unico non ripetibile.

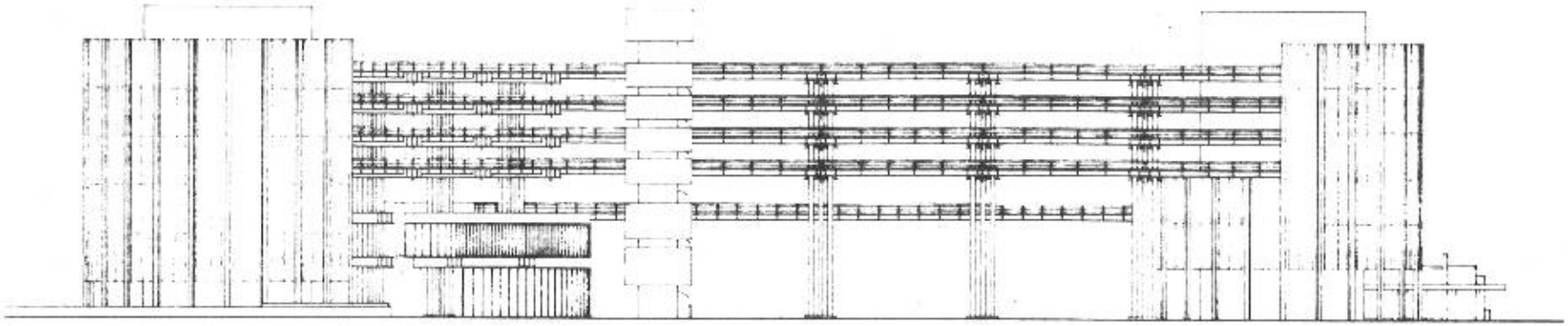
E' però un monumento contemporaneo, una macchina, che mentre ridefinisce spazi urbani e si contrappone ad un contesto ora smagliato caratterizzandolo, esprime funzioni nuove. Ciò è proprio del "monumento" contemporaneo : si pensi ai ponti di New York, alle stazioni vittoriane inglesi; ma anche, specificamente, al parcheggio di Rudolph a New Haven in antitesi ad altri tipi, ignari del loro intorno col quale non riescono a stabilire rapporti.

La funzione di parcheggio non contrasta col contesto; ne definisce uno nuovo, come sempre è stato per opere di architettura, oppure se vogliamo riconoscere validità al concetto di monumento constatiamo che la soluzione proposta deriva da una metodologia contemporanea che ci consente di integrare i portati della analisi funzionale con le esperienze percettive più avanzate.

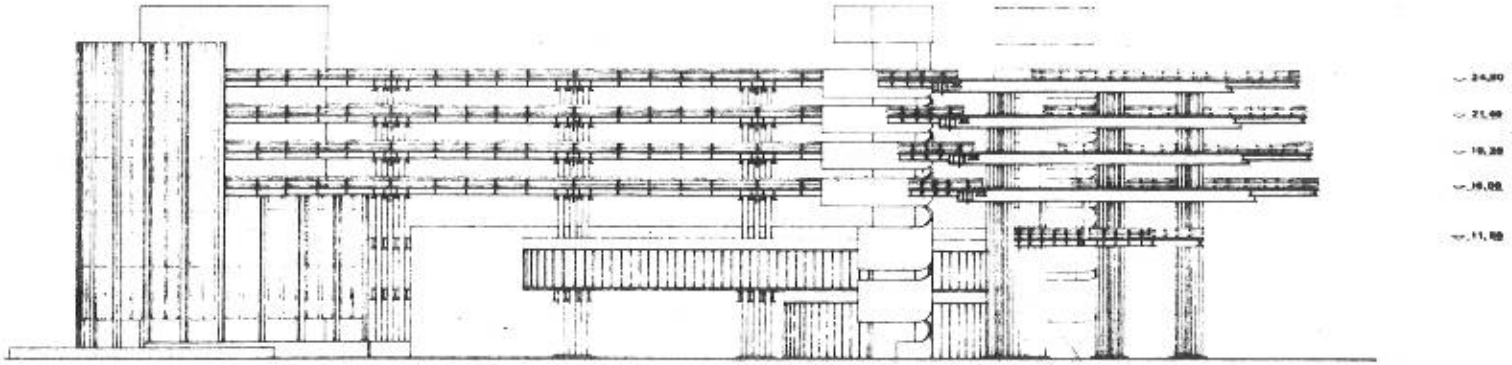




PROSPETTO NORD



PROSPETTO EST

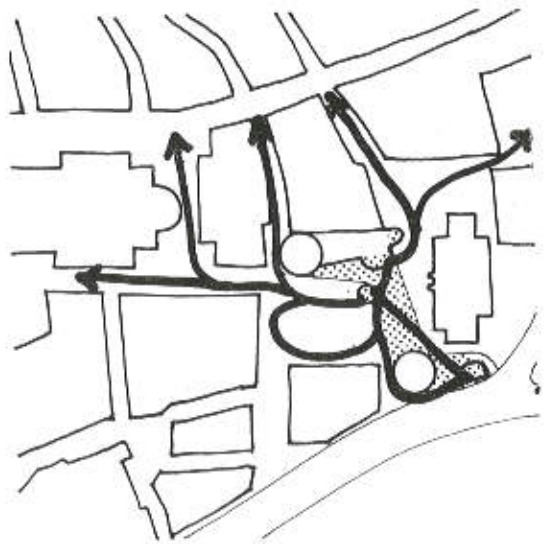


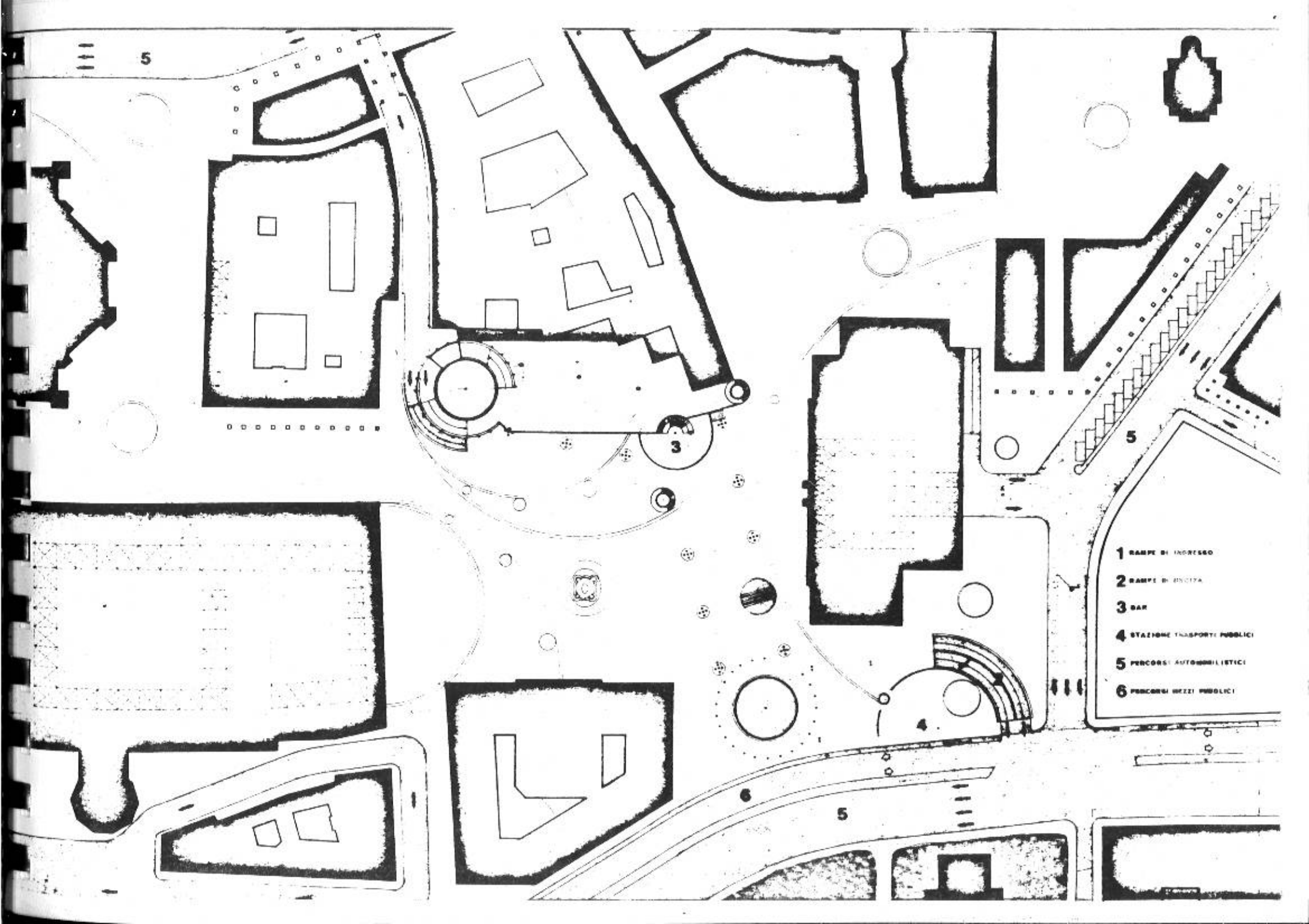
SEZIONE

IL NUOVO EDIFICIO SI CARATTERIZZA NELLA SUA FUNZIONE PRIMARIA DI PARCHEGGIO E COME LOGGIA-MONUMENTO APERTO ALLA FRUIZIONE PEDONALE

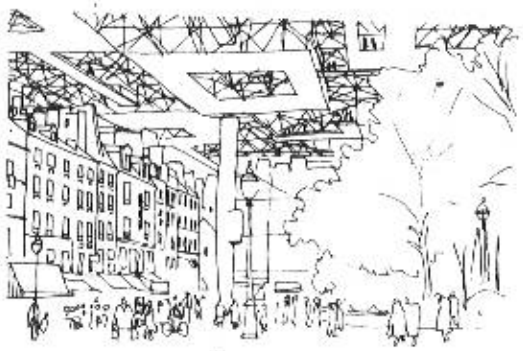
Piazza Fontana nello schema proposto, è, con piazza Duomo e Piazza Scala e Corso Vittorio Emanuele, pedonale; è punto di passaggio, meglio di immissione, sia dalla grossa fermata di mezzi pubblici (su Larga (verziere)) sia dal nuovo parcheggio stesso. Costituisce inoltre una continuità tra Piazza Duomo, Piazza Beccaria e l'invaso del Pasquirolo,continuità da configurare in modo omogeneo.

Di questo percorso è fulcro il nuovo spazio proposto; per essere tale deve configurarsi percettivamente come emergenza; cioè viene fruito efficacemente soprattutto quando non vi si sovrappongono interessi funziona-

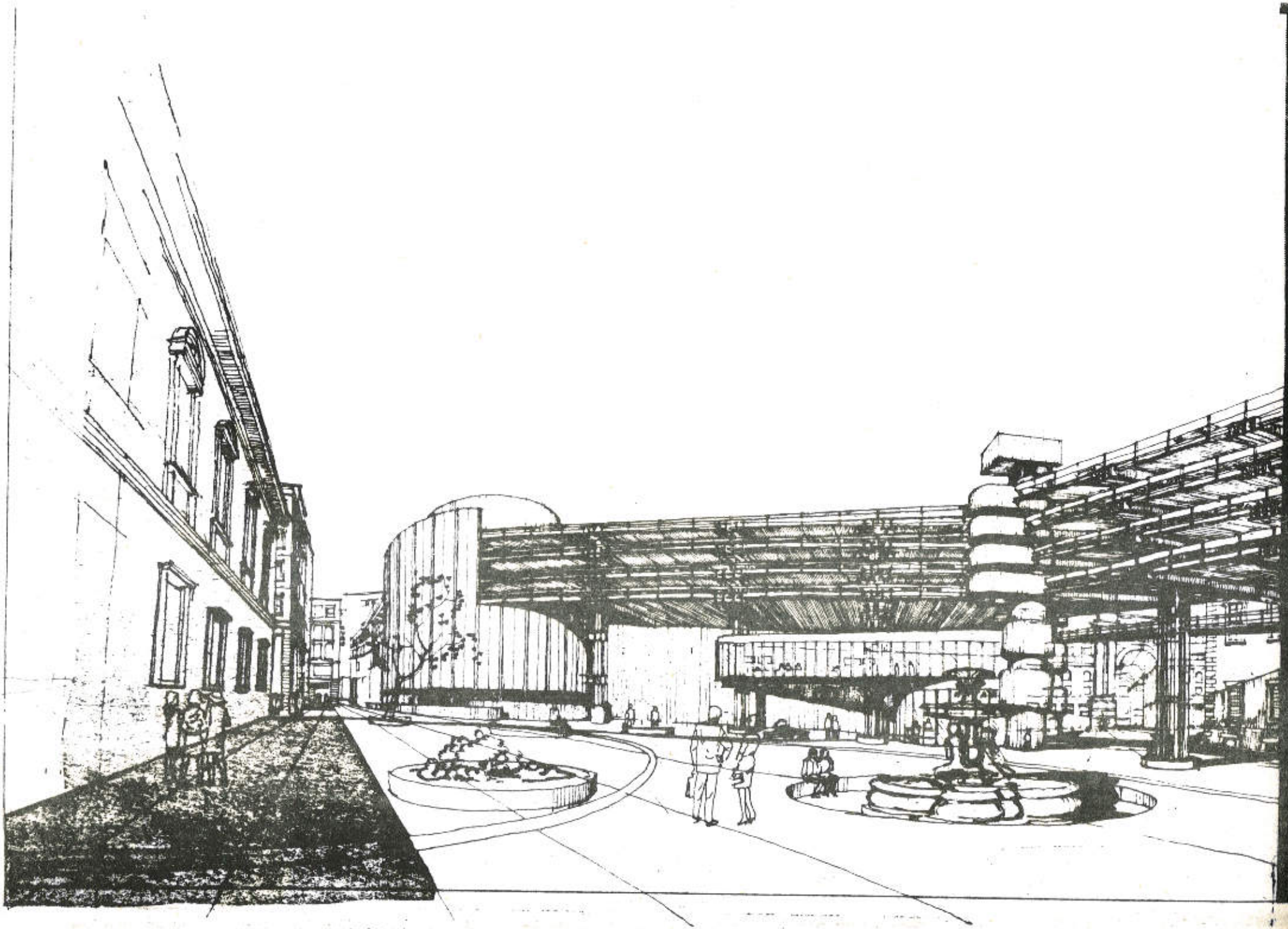


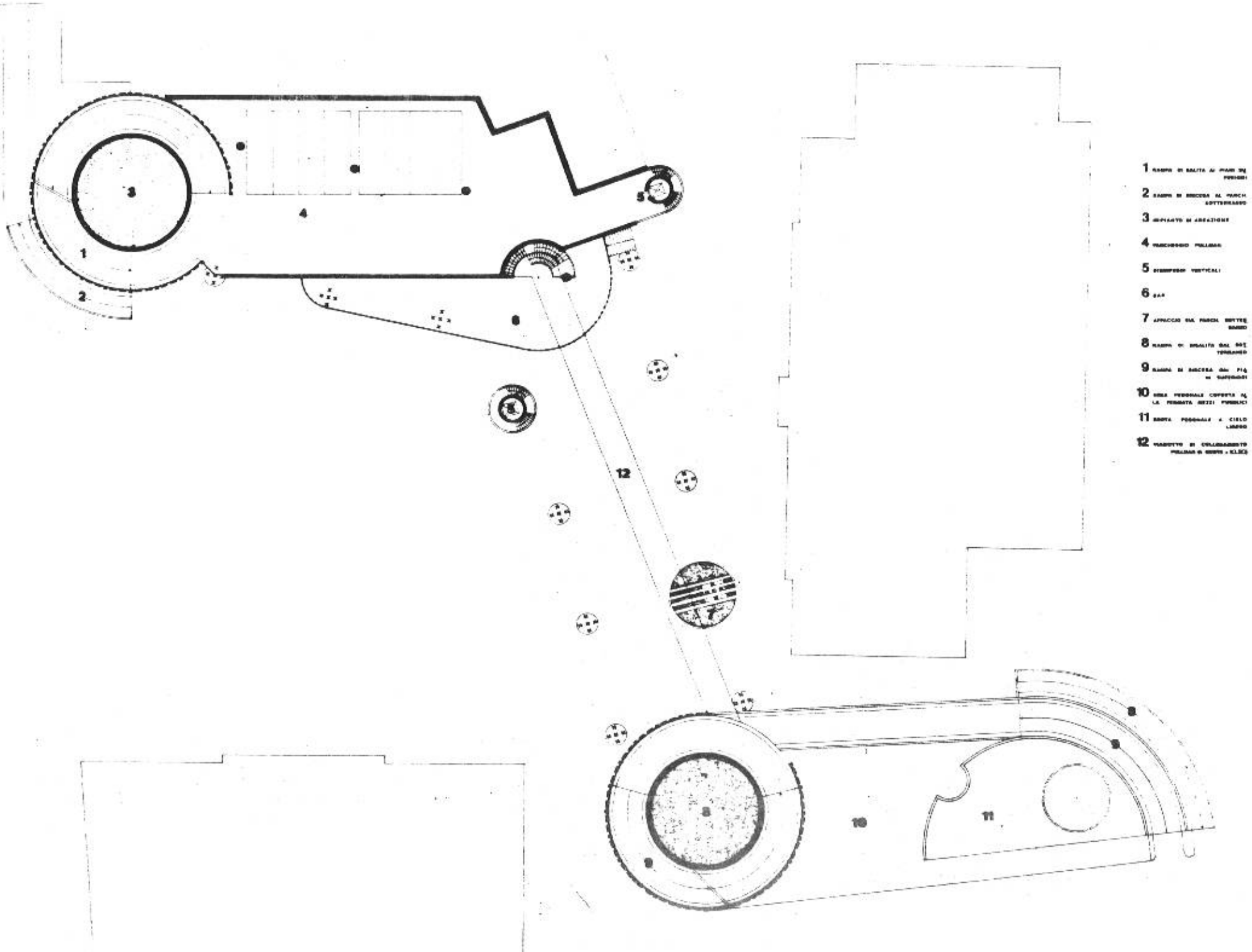

1 RAMPE DI INGRESSO
2 RAMPE DI USCITA
3 BAR
4 STAZIONE TRASPORTI PUBBLICI
5 PERCORSI AUTOMOBILISTICI
6 PERCORSI MEZZI PUBBLICI

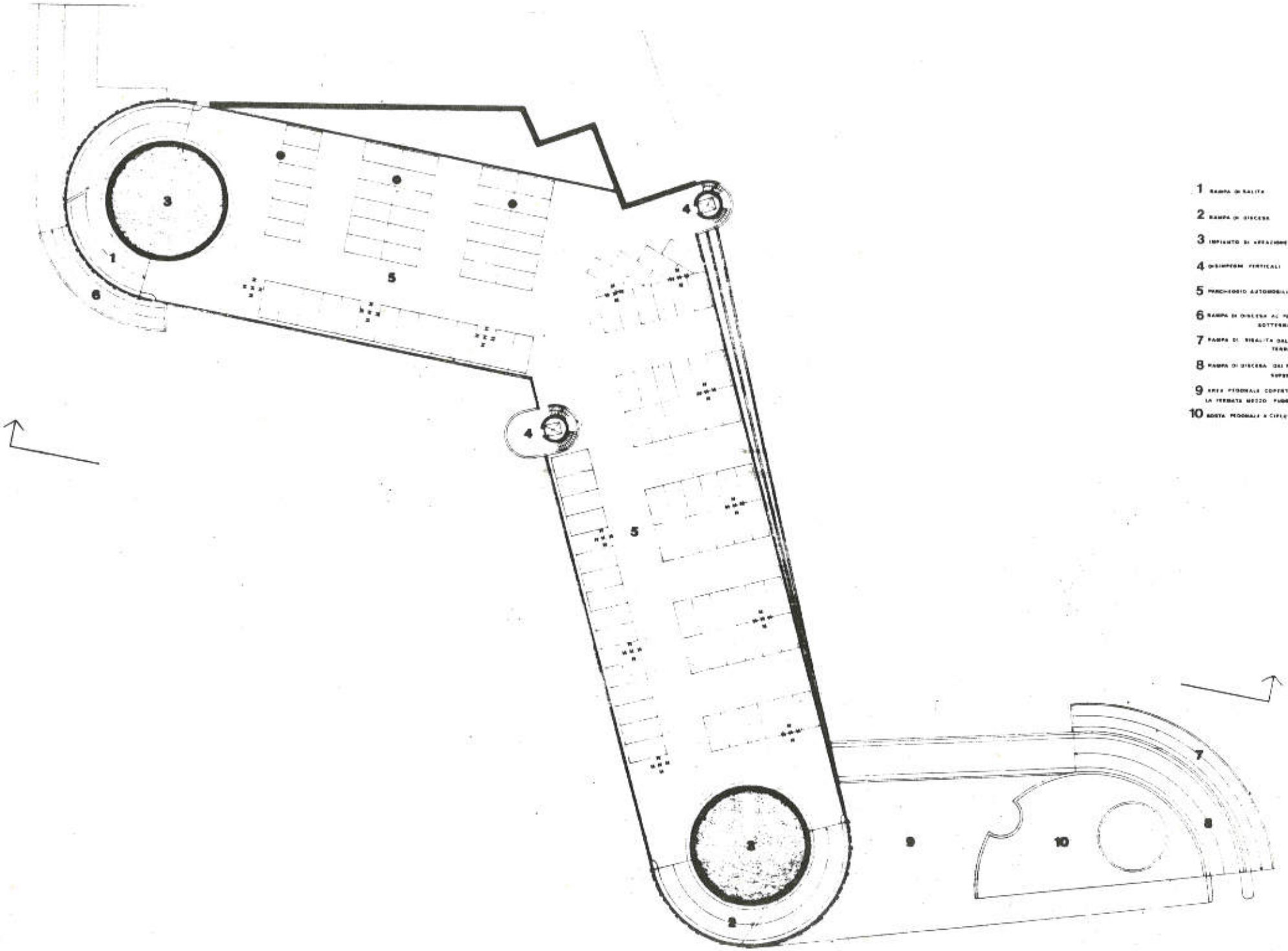
li eterogenei. La sua vitalità non dipende dunque da un affollarsi di servizi tradizionalmente intesi come vivificatori; né per assumere una forma significativa necessita di arredi pittoreschi; in questo spazio urbano essenziale la pavimentazione si limita a sottolineare i percorsi pedonali che si generano funzionalmente.
L'arredo urbano sarà dunque limitato a questa discreta sottolineatura e alla possibilità di sostare e sedersi all'aperto e al coperto. La continuità dei percorsi è rilevata dalla continuità dei materiali e del disegno sul piano orizzontale, da cui si innalza a modulare gli spazi con la sua complessità e con la molteplicità dei suoi riferimenti prospettici la grande struttura di ferro, nuovo punto di incontro nel centro di Milano reso alla fruizione di una città umanizzata.

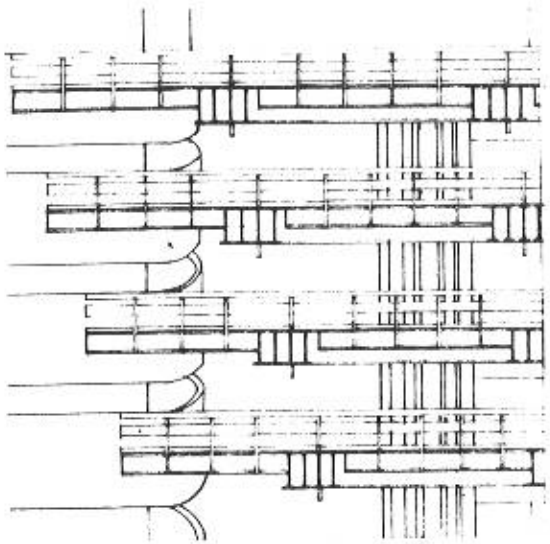


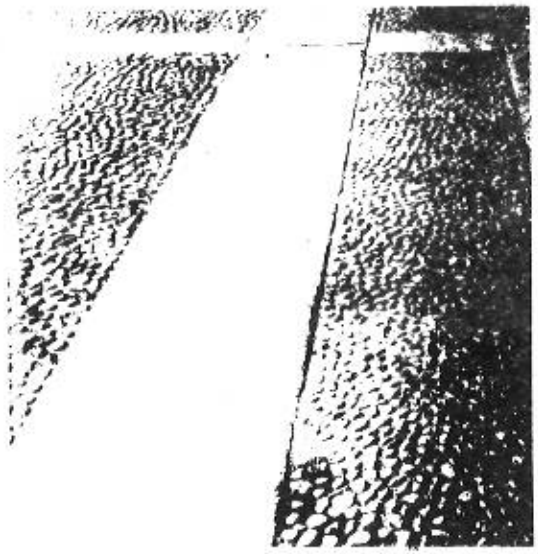
Dalle rampe di accesso su via Pattari si accede scendendo a tre piani di autorimesse per una capacità totale di circa 1200 automezzi, salendo ai primi 3 piani dell'ala Nord, contenuti nel corpo arretrato in calcestruzzo, destinati alla sosta di 24 torpedoni turistici ora generalmente sparsi tra piazza Palazzo Reale e piazza S. Stefano.
I torpedoni escono raggiungendo la rampa elicoidale Sud mediante un ponte sospeso nel porticato della ala Est.
I piani superiori di entrambe le ali sono delle piastre capaci ciascuana di 108 macchine per un totale di 432 che sommate a quelle previste nel sotterraneo danno collocazione per oltre 1600 automezzi.
Mentre la rampa Nord su via Pattari è riservata all'ingresso, la rampa Sud è destinata all'uscita passando sopra la copertura della pensilina-stazione dei mezzi pubblici fino all'innesto di corso Europa sul Verziere.



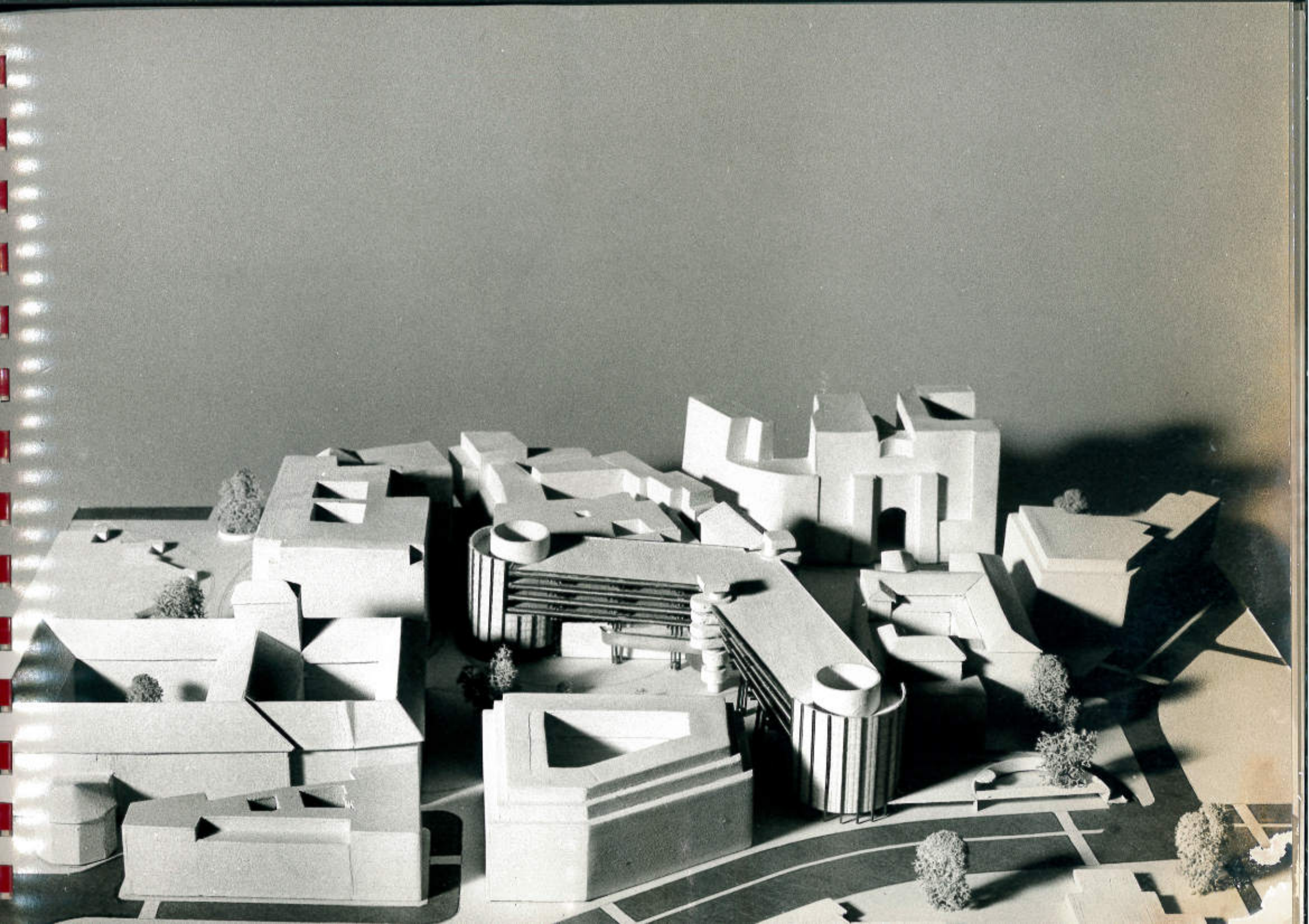

1 RAMPA DI USCITA AI PIANI DEI PARCHEGGI
2 RAMPA DI ENTRATA AL PARCH. SOTTERRANEO
3 IMPIANTO DI AERAZIONE
4 PARCHEGGIO PULLMAN
5 ASCENSORI VERTICALI
6 BAR
7 APPROCCIO DAL PARCH. METTERE SANDO
8 RAMPA DI USCITA DAL PAR. TERRANEO
9 RAMPA DI ENTRATA DAL PIAZ. DI SANTANDER
10 AREA PEDONALE COPERTA DA LA FERMATA MEZZI PUBBLICI
11 AREA PEDONALE A CIELO LIBERO
12 MARCIAPIEDE DI COLLEGAMENTO PULLMAN DI SANTA ALBIRA

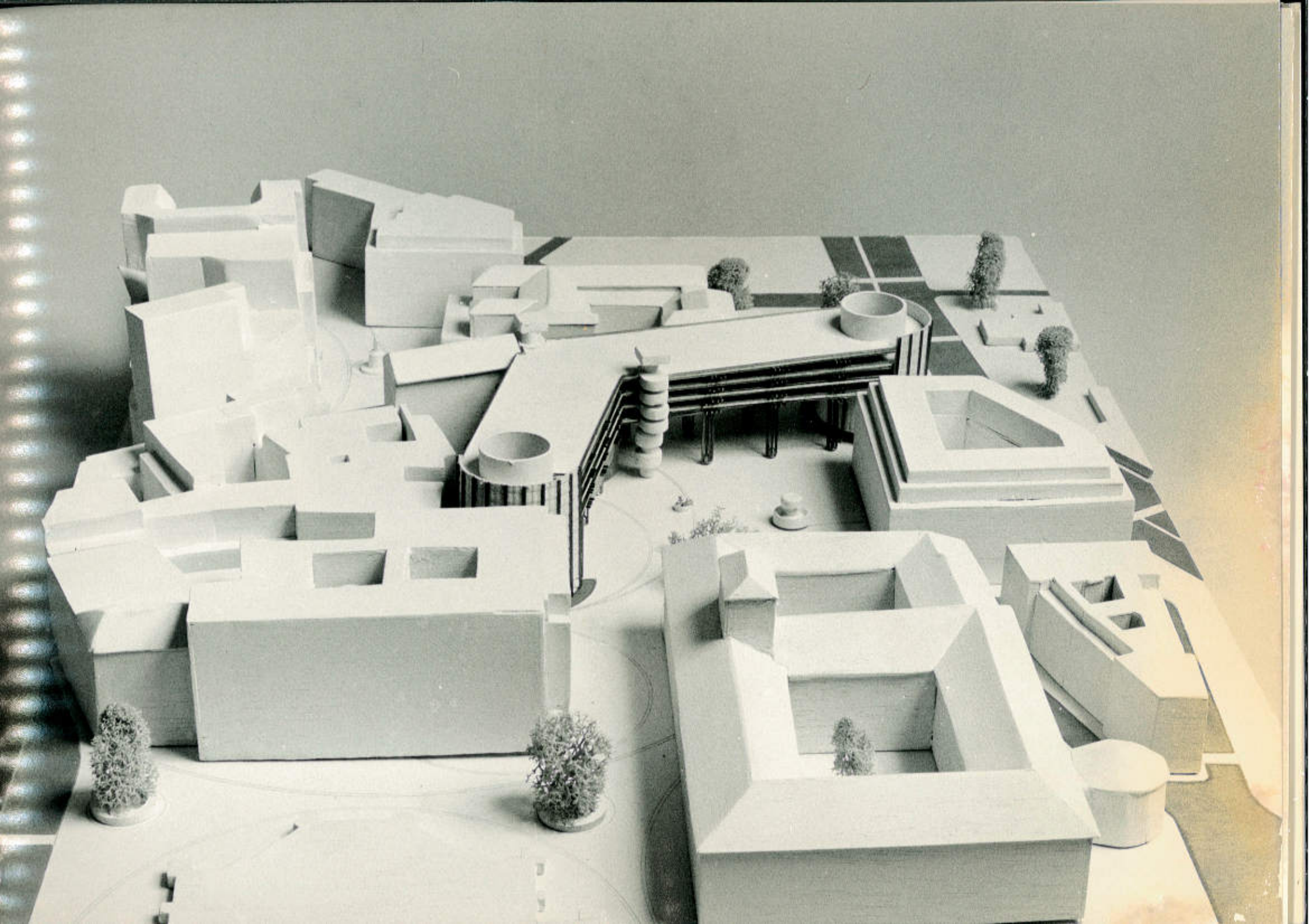

1 RAMPA DI SALITA
2 RAMPA DI DISCESA
3 IMPIANTO DI AERAZIONE
4 DISSIPATORI VERTICALI
5 PARCHEGGIO AUTOMOBILI
6 RAMPA DI DISCESA AI PARCH. SOTTERRANEI
7 RAMPA DI RISALITA DAL SOT. TERRANEO
8 RAMPA DI DISCESA DAI PIANI SUPERIORI
9 AREA PEDONALE COPERTA AL LA FERMATA MEZZO PUBBLICO
10 SOSTA PEDONALE A CIELO LIBE RO





Dalla fronte in calcestruzzo del corpo degli autopulman sporge il volume vetrato del bar-caffè articolato su due piani.
I due grandi cilindri interni delle rampe, che contengono i meccanismi per la ventilazione del sotterraneo, le torri delle scale e ascensori per il collegamento del parcheggio con la piazza, il corpo basso arretrato degli autopulman e l'esedra aperta all'estremità della stazione dei mezzi pubblici sono strutture in calcestruzzo che fungono da ancoraggio, perno e controventi per tutta la parte metallica.
Questa, costituirà dai pilastri a fascio, dalla struttura portante delle piastre, dai parapetti e dalla struttura portante di involucro delle rampe è realizzata in elementi di acciaio COR - TEN autoossidante. Il volume del bar-caffè è realizzato in una leggera struttura metallica e ampiamente vetrato. I parapetti delle piastre dei parcheggi contengono all'interno canali per l'illuminazione. La pavimentazione della piazza è disegnata con grandi curve costituite da passatoie in granito che definiscono campi di superficie uniforme anche diversi fra loro (porfido, mattoni, ecc.).In corrispondenza dell'incontro dei pilastri del corpo Est con la pavimentazione vi sono dei fori circolari entro cui si infilano i pilastri a sottolineare la continuità dei piani di parcheggi sotterranei; distribuiti sulla piazza e lungo tutti i percorsi pedonali anche negli spazi adiacenti (piazza Beccaria, via Arcivescovado, ecc.) vi sono cilindri di diametro e altezza variabile che costituiscono di volta in volta aiuole, sedili lungo il bordo, sedi per alberi anche di alto fusto. La fontana leggermente spostata indica il baricentro dell'equilibrio dinamico corrispondente al nuovo assetto della piazza.





POSSIBILITA' DI STRALCIO DELLA SOLUZIONE PROPOSTA RISPETTO ALLO SCHEMA DI RIASSETTO GENERALE DELLA MAGLIA DINAMICA

E' evidente da quanto esposto finora il nostro convincimento che una corretta impostazione del problema di piazza Fontana esige una visione globale della funzione del Centro Storico in un territorio organizzato per poli e quindi la definizione di tutta una maglia della circolazione e dei trasporti capace di sostenere e vitalizzare questa struttura.

Tuttavia la soluzione proposta per Piazza Fontana che implica la totale abolizione di ogni attraversamento veicolare pubblico e privato è realizzabile anche indipendentemente da questo riassetto generale.

Occorrerà a questo scopo far slittare il nodo da piazza Fontana a piazza Diaz, invertendo il senso unico della via Baracchini avviando quindi il traffico per via Larga, Via Baracchini, piazza Diaz, via Marconi, piazza Duomo, Camposanto e da qui ridistribuendolo come ora. Nell'altro senso mantenendo il senso unico in via Mazzini da Nord-Sud e continuandolo per via Albricci fino a riimmetterlo in via Larga, ora tutta allargata. Questo per il traffico su gomma.
Per il traffico su rotaia, considerando che tutte le linee che ora attraversano piazza Fontana passano da due punti obbligati in piazza Missori e in largo Augusto, la soluzione naturale è quella di prolungare la sede propria già esistente nel Verziere lungo via Larga e via Albricci.

Intendiamo però sottolineare che una simile soluzione isolata da un contesto urbanistico più vasto può avere solo un significato di accorgimento transitorio se i tempi tecnici di attuazione della maglia generale saranno più lunghi di quelli della ristrutturazione di piazza Fontana. Qualsiasi intervento su Piazza Fontana si ripercuote su un'area molto più vasta.
I problemi urbanistici non hanno soluzioni locali o settoriali.

BIBLIOGRAFIA

La presente bibliografia non intende essere un elenco sistematico delle pubblicazioni sugli argomenti toccati dalla relazione, ma sono indicate le opere consultate nel corso della stesura del progetto.

1) Opere generali sul traffico e trasporti urbani :

- Traffic in Towns - Rapporti dello Steering Group e del Working Group - HMSO, London 1963

Baudoin J., Lovè R. - Modelli di traffico e piani urbanistici - Urbanistica N. 44 Luglio 65

Bonfenti E, Mazza L.- Il traffico nelle città: discussioni sul rapporto Buchanan - Urbanistica N. 44 Luglio 65

Gruen Victor - The heart of our cities - The urban crisis: diagnosis and cure Thames and Hudson, London 65

Insolera Italo - Sistemi di trasporto e infrastrutture in una realistica prospettiva di sviluppo dei centri urbani - Atti della conferenza di Stresa 1964 ACI, ACM 64

Richards Brian - Neighbourhood transport - Housing Nov. 67

Alferini G. - La problematica dei trasporti collettivi nel quadro di un piano unitario della viabilità e dei trasporti per le zone metropolitane - Conferenza di Stresa 1966 ACI, ACM 66

Guzzanti Corrado	- Evoluzione tecnologica dei sistemi di trasporto urbano e direttive di una corretta applicazione di tali sistemi in relazione alla situazione delle nostre città - Conferenza di Stresa 1964 ACI, ACM		1964
	- Transportation and the city - Forum	Ottobre	63
Bacon Edmund	- Design of cities - Potting the ideas to work Philadelphia - The Viking Press, New York		67

2) Proposte e piani di intervento :

D'Angiolini Lucio	- Struttura del sistema dei trasporti e tendenza insediativa in : Il sistema teatrale a Milano di Guido Canella - Dedalo libri		66
Smigielski W.K.	- Leicester : Piano del traffico Urbanistica N. 44	Luglio	65
	- Leicester Traffic Plan The Architectural Review -	Febbraio	65
Gruen Victor	- A Greater Fort Worth tomorrw - Urbanistica N. 20	Sett.	56
	- Louis Kahn and the living city Architectural Forum	Marzo	58
Kahn Louis	- Progetto per il nuovo centro di Filadelfia Casabella N. 241	Luglio	60

- Piano per il centro di Filadelfia 1960-
Casabella N. 260 Febbraio 62

3) Isole pedonali :

Mills D. D. - Pedestrian Network -
The Architectural Review Luglio 1952

Browne K. - The traffic plan : enemy or ally-
The architectural review Settembre 60

Browne K. ,
Blachnicki H; - Over and under a survey of the problems of pedestrian vehicle segregation -
The Architectural Review Maggio 61
- Westminster Regained -
The Architectural Review Novembre 47
- Stockolm's New Commercial Centre
The Architectural Review Agosto 61
- Pennsylvania Avenue
Forum Luglio 64

Browne K. – West End
The Architectural Review Giugno 66

Browne K. - Civic and Government
The Architectural Review Maggio 67

4) Studi e rilevamenti sulla situazione del traffico e trasporti a Milano;

ATM - Reparto Studi- O-D : Origine e destinazione.
Primi risultati complessivi 65

ATM - Gli spostamenti per ragioni di lavoro

e di studio nel territorio del Comune di Milano - Ottobre 66

Berti A., Trani C. - Milano traffico 1973
ACM 67

Trani C. - Alcune osservazioni in materia di saldatura tra viabilità urbana ed extraurbana nel quadro della pianificazione nelle aree metropolitane -
Conferenza di Stresa 1966

Colombo G. - Capilinea e autostazioni per le Linee automobilistiche interurbane in Milano
Dibattito urbanistico 1967

Salvini A. - Il recupero di alcuni tronchi ferroviari come ampliamento della rete metropolitana -
Dibattito urbanistico 67

De Falco A. - Ritorno al "Carosello"
Il Giorno 22 Novembre 67

De Falco A. - Un tunnel tra le stazioni
Il Giorno 29 Novembre 67
- Il 90% dei tranvieri si ammala in servizio -
Il Giorno 16 Dicembre 67
- Sulle linee da Piacenza a Rovato nuove vetture ferroviarie di tipo "Metropolitano"
Avanti 2 Febbraio 68

Delfino A. - Stazione ferroviaria comune per Stato, Nord e Filobus -
Il Giorno 9 Febbraio 68

Trani C. - Alcune osservazioni in tema di trasporti pubblici in rapporto alla circolazione nell'area urbana milanese
Conferenza di Stresa 1964
ACI, ACM 64

Giambelli A. - Appunti sul programma pluriennale della ripartizione trasporti traffico e viabilità -
Dibattito urbanistico 67

Bonetti G. - Adeguamento delle sedi delle arterie radiali esterne e cerchia filoviaria periferica del Comune di Milano sulla base del traffico nella XXX ora di punta per il 1968
Le Strade - TCI - Luglio 1960

Chiodi C., Pellizzi G. - Sul problema dei parcheggi una indagine di impostazione per il centro di Milano -
Le Strade - TCI Maggio 1960

Pastorino S. - Il problema dello stanziamento sul suolo pubblico nel centro di Milano
Le Strade - TCI Luglio 62

5) Notizie sul piano di ristrutturazione della rete ATM :

- Pronto il piano di riforma della intera rete dell'ATM -
Corriere della Sera 31 Dicembre 67
- Ecco quali saranno i nuovi tram ed autobus -
La Notte 23 Gennaio 68

- Totalmente riformata la rete delle linee Autofilotranviarie - Corriere della Sera 24 Gennaio 68

Mascione N. - La rivoluzione all'ATM Corriere della Sera 2 Febbraio 68

- 63 viaggiatori su 100 saranno costretti a prendere più di un mezzo - L'Unità 4 Febbraio 68

Mascione N. - Indispensabile una radicale riforma delle linee e del sistema tariffario - L'Unità 9 Febbraio 68

6) Parcheggi urbani :

Bultrini G. F. - Aspetti essenziali del problema dello stanziamento dei veicoli privati e lineamenti di una politica unitaria di parcheggi nei centri urbani - Conferenza di Stresa 1964 ACI, ACM 64

Catella V. - L'automobile in Italia fra 10 anni Conferenza di Stresa 1967 ACI, ACM 1967

Gigli F. - La problematica dei parcheggi e i piani regolatori - Conferenza di Stresa 1967 ACI, ACM 1967

Rocco Vito - Lineamenti politico economici del problema del parcheggio nelle grandi e

	medie città - Conferenza di Stresa 1964 ACI, ACM		64
Sandonnini P. P.	- Viabilità e parcheggi - Conferenza di Stresa 1967 ACI, ACM		67
	- Poco il tempo per l'urgente soluzione- Quattroruote	Novembre	67
Sagona P. L.	- La città e la sfida dell'automobile - Conferenza di Stresa 1967 ACI, ACM		67
Humbert R. C.	- Autorimesse ed autoparcheggi urbani- Urbanistica N. 44	Luglio	65
Brawne M.	- Parking Terminals - The Architectural Review	Agosto	60
	- IV convegno sui problemi del parcheggio - Relazioni e interventi - Strade e traffico	Agosto	64