1:10.000

1814

LA SCENA PROGETTUALE

La *scena progettuale* identificata nel *bando di concorso* è un *paesaggio urbano* mai consolidatosi nel tempo.

La sua storia è recente: da mezzo secolo, con l'arretramento della Stazione Centrale, questo brano del tessuto urbano non ha trovato una sua identità socioeconomica, costretto da due arterie storiche di forte vitalità, via Fabio Filzi, l'antica Ponte Seveso, e corso Buones Ayres, l'antico corso di Porta Orientale.
Ancora oggi vetrine senza negozio retrostante comunicano ai pedoni del portico di via Vittor Pisani che la commercializzazione dei beni esposti avviene nelle arterie trasversali di corso Buones Ayres.

L'obiettivo della *riqualificazione urbana* di questa parte della città deve essere perseguito all'interno della moderna cultura del *paesaggio urbano*, che è *sinergia* di funzioni socioeconomiche e di figurazione urbana.
Lo pseudoconcetto di *arredo urbano*, che implicitamente prevede un'affastellamento di oggetti prodotti in serie*(nella logica dell'oggetto d'uso)* in qualunque sito urbano, senza riferimento alla profonda diversificazione del *genius loci*, dimostrerebbe eloquentemente la sua *perniciosità* se applicato in questo sito.

La questione fondamentale di ogni riqualificazione urbana è connessa alla razionalizzazione della *mobilità*, l'insieme dei trasporti pubblici, della viabilità e del sistema del ricovero degli autoveicoli privati.
Questo progetto propone uno *scenario scientifico* di assetto di questa parte della città, che sottintende l'estensione generalizzata del metodo qui presentato, dal *macro* al *micro*.
Sul forte sistema dei trasporti pubblici *(passante ferroviario e ferrovia metropolitana, integrati dai mezzi di superficie)* è stata riorganizzata la viabilità, secondo il principio della *gerarchizzazione funzionale delle strade*, il che permette di eliminare la viabilità autoveicolare su via Vittor Pisani e la riduzione dei suoi attraversamenti: *nella logica dell'applicazione della strategia del realismo e dell'utilità funzionale e sociale.*

Nella planimetria di progetto alla scala 1:10.000 è inserita anche la *proposta integrativa*, relativa alla eliminazione della *stazione di testa* dell'attuale Stazione Centrale, la più significativa *potenzialità urbanistica* per la riqualificazione di questo settore della città. Studi urbanistici (da quelli critici di Giuseppe De Finetti coevi alla costruzione della Stazione, a quelli di diversi tecnici del sistema dei trasporti) hanno dimostrato l'attendibilità e la credibilità di questa *proposta integrativa:* nel concorso per la ristrutturazione dell'area della *Bicocca*, per esempio, molti qualificati urbanisti hanno previsto una soluzione analoga.

La storia di questa parte della città é stata caratterizzata da un'eccezionale sistema di verde ambientale *(Boschetti, Giardini Pubblici, continuità dei Bastioni alberati, i Giardini del Foro, la Piazza d'Armi alberata con l'inserimento dell'Arena)* **qui documentato con la riproduzione della *Pianta della città di Milano*, redatta dal *Corpo degli Astronomi di Brera* nel 1814.**

Per contrastare la distruzione di questo sistema, e la labilità della sua memoria, si propone una sostanziale ricostruzione di quella scena urbana, anche tramite la riformazione paesaggistica dei Bastioni, integrata dal nuovo insieme dei parchi urbani: dell'asse Duca d'Aosta - Repubblica, che sull'antico e nuovo paesaggio dei Bastioni s'innesta; e di quello pensile generato dalla grande serra.

Questo nuovo *paesaggio urbano* , all'interno della pregnanza della *scena botanica*, sarà l'oggettivo strumento della riqualificazione dell'area urbana, lo stimolo del rinnovamento delle attività socioeconomiche dei suoi abitanti.