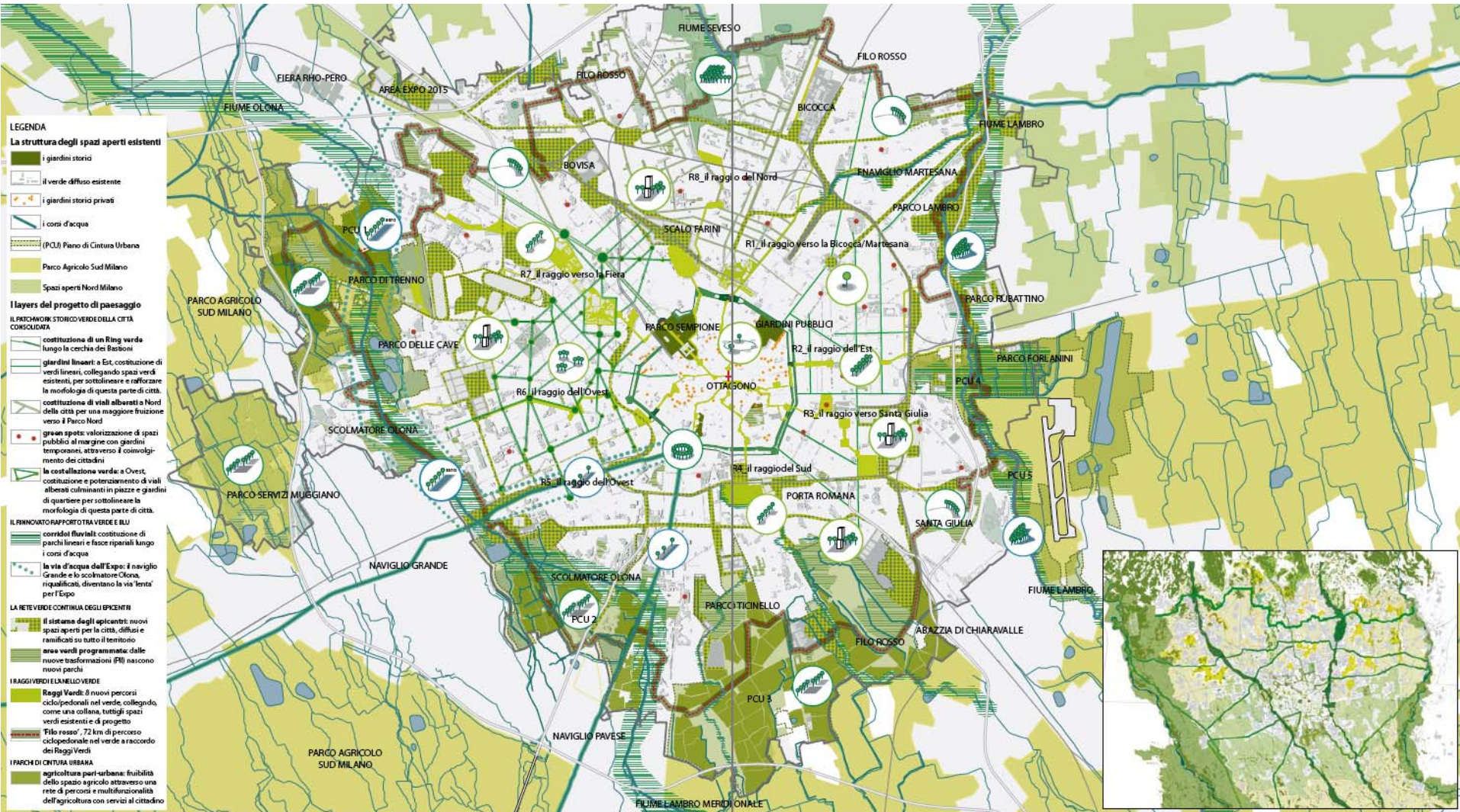


Abitare a Milano_Nuovi spazi urbani per l'edilizia sociale
Concorsi internazionali di progettazione (2005-)



STRATEGIA PER I POLI DELLO SVILUPPO
i nuovi grandi spazi aperti



epicentri:
occasioni di sviluppo urbano

STRATEGIA PER L'AMBITO URBANO DELLA CITTÀ CONSOLIDATA
la nuova rete della quotidianità



la costellazione verde:
sistema di giardini privati



Raggi Verdi:
otto percorsi ciclabili verdi



giardini storici:
un sistema di verde fruibile



green spots:
installazioni di verde urbano



giardini lineari:
restituire il verde alla città



il ring dei Bastioni:
continuità verde lungo le mura

STRATEGIA PER L'AMBITO PERI-URBANO
attraverso i Raggi Verdi vivere la città lenta



agricoltura peri-urbana:
nuovi spazi per il loisir



centralità del Parco Nord:
nuovi viali alberati



il Filo rosso:
un percorso trasversale



il corridoio ambientale del Lambro:
collegare gli spazi aperti lungo il fiume



il sistema dei navigli:
nuove forme di spazio pubblico



il nuovo Olona:
corridoio ecologico verso l'Expo



il nuovo Olona:
corridoio ecologico verso l'Expo

efficacia se riletta in termini di:

- alloggio come spazio “dinamico”;
- attrezzature per le nuove famiglie ospitate nell’edificio;
- combinazione tra residenza e funzioni di servizio al quartiere e alla città

Essendo a Milano la domanda abitativa priva di forti caratterizzazioni e specificità locali (e comunque affrontata a scala urbana), si ritiene in questo concorso di suggerire i seguenti orientamenti progettuali:

1. estendere a tutti gli alloggi la ricerca di **soluzioni tipologiche dinamiche e flessibili**, tali da rendere gli appartamenti complessivamente più disponibili ad accogliere forme di adattamento in modo da renderli appropriati alle trasformazioni del nucleo familiare e dei suoi bisogni. La modificabilità nel tempo assume, in termini generali, una rilevanza tale da renderla un criterio di valutazione esplicito che, tra gli altri, costituisce elemento di merito nelle proposte progettuali presentate.

Anche per questa sua connotazione “universale” nella classificazione riassuntiva nel capitolo successivo (Requisiti degli alloggi e tipi di servizi) questo punto è di seguito indicato come “classe zero”;

2. ricercare uno **stretto rapporto tra l’edificio e gli spazi per i servizi ai suoi abitanti**, ciò comporta la previsione di spazi adibiti a servizi di classe uno (vedi capitolo successivo) in ciascun edificio.

Per la definizione, del tipo specifico di servizi, verrà predisposto un percorso ad hoc all’interno dell’attività di accompagnamento locale dell’intervento, durante le successive fasi di progettazione.

Questi locali possono avere molteplici collocazioni all’interno dell’immobile, così come assai variegata possono essere le configurazioni distributive interne.

3. **inserire strutture di servizio per il quartiere e la città** precisandone la tipologia di appartenenza (definita di seguito ai punti 2.1, 2.2, 2.3) e scelta a partire da una interpretazione critica della descrizione del contesto presentata nel documento preliminare di progettazione. L’introduzione di questa ulteriore categoria di servizi dipenderà dalle possibilità derivanti dallo schema organizzativo utilizzato per la collocazione degli edifici residenziali e ritenuto, a ragione, più interessante ed appropriato rispetto alle relazioni tra le diverse parti che andranno a costituire la proposta di intervento nel suo complesso.

Anche in questo caso sarà compito dell’attività di accompagnamento costruire le migliori combinazioni tra le opportunità spaziali prodotte dal progetto e le risorse/ domande presenti a livello locale.

Requisiti degli alloggi e tipi di servizi

CLASSE ZERO.

(l’alloggio come spazio “dinamico”: appartamenti di dimensioni ridotte con moduli flessibili)

La riduzione dei componenti all’interno della famiglia, l’aumento di persone sole (siano esse anziane piuttosto che lavoratori in mobilità, studenti, migranti – almeno nella fase iniziale che può durare diversi anni, persone adulte separate), l’estensione della precarietà e della vulnerabilità sociale a diversi livelli e la conseguente necessità di contenere i costi per la casa, anche come forma di aiuto indiretto al risparmio della famiglia, spingono a preferire tagli medio piccoli (bilocali e trilocali) caratterizzati dalla ricerca di un elevato livello di flessibilità che consenta all’appartamento di

seguire, almeno in parte, le trasformazioni e i cambiamenti nel tempo delle esigenze spaziali e funzionali espresse dal nucleo beneficiario. Alcuni dispositivi in grado di dare elasticità all’alloggio possono essere: la presenza di “vani di servizio e di emergenza” che affianchino la camera da letto (lo studio ad esempio) e che possano essere utilizzati come spazi adattabili; la possibilità di realizzare spazi aperti coperti che, all’occorrenza possano essere chiusi; la realizzazione di pareti tecniche attrezzate, in particolare per gli ambienti cucina, che permettano soluzioni organizzative dello spazio differenti (angolo cottura, cucina di servizio semi-aperta, locale cucina autonomo rispetto alla sala, ...).

L’appartamento di dimensioni contenute tende a scoraggiare permanenze lunghe e meglio interpreta la logica transitoria e di passaggio propria dell’affitto (pubblico, in particolare) e nei fatti inevasa e mai praticata.

CLASSE UNO

(le attrezzature per le nuove famiglie ospitate nell’edificio: i servizi integrativi alla casa)

Presenti nei primi piani INA Casa, questa tipologia di servizi può essere oggetto di partecipazione e di coinvolgimento dei nuovi inquilini per essere definita ed individuata con maggiore precisione.

In questa fase è possibile indicare alcuni orientamenti attraverso esemplificazioni che andranno verificati una volta che risulteranno evidenti gli assegnatari degli alloggi. Senza richiedere particolari requisiti prestazionali, gli spazi di servizio ad uso condominiale destinati alle famiglie che abitano lo stabile devono potersi prestare ad aggiustamenti e modifiche anche in funzione delle scelte del gestore dell’immobile così come della composizione degli inquilini. Tra questi: un servizio di portierato; un centro di ascolto e di primo intervento; spazi per il sostegno scolastico e il dopo scuola; un nido condominiale; una sala per incontri, feste, momenti di aggregazione, autogestione; una sala per primi interventi di manutenzione. Alcune di queste attività possono essere collocate all’interno dei medesimi spazi articolandone l’uso.

CLASSE DUE.

(la combinazione tra residenza e funzioni di servizio al quartiere e alla città: incrociare le opportunità)

Per questa declinazione delle possibili funzioni di servizio e del loro rapporto con le nuove residenze l’analisi del contesto, delle sue criticità ed in particolare delle sue potenzialità assume un significato particolare. I nuovi progetti abitativi rappresentano anche una opportunità utile a rispondere a debolezze ed esigenze localmente sentite. Questo anche con l’obiettivo di utilizzare le nuove strutture e i nuovi luoghi, aperti allo scambio con il contesto, come delle vere e proprie opportunità spaziali, recapiti per l’inserimento e lo sviluppo di iniziative preesistenti localmente o per nuove attività.

L’analisi preliminare per l’individuazione dei servizi da introdurre fa quindi riferimento non solo ai bisogni registrati nei quartieri interessati dai progetti, ma anche all’offerta reale e/o potenziale che potrebbe combinarsi efficacemente con le occasioni prodotte dai progetti stessi. La relazione con associazioni e realtà locali non solo consente di aumentare le probabilità di successo dei servizi attivati ma anche di stabilire un rapporto positivo con la popolazione locale portata a ritrovare, all’interno dei progetti, materiali già conosciuti che contribuiscono a rendere l’iniziativa meno estranea e distante. La classe due si articola nel seguente modo:

2.1 Funzioni di servizio alla persona e alla collettività: asilo nido, centri diurni per l’assistenza e la cura – anziani, disabili, accoglienza stranieri, poliambulatorio medico, attrezzature per lo sport e il tempo libero, spazi per attività culturali e aggregative, ...

2.2 Altre funzioni compatibili con la residenza: esercizi commerciali, attività produttive e artigianali, esercizi pubblici

(bar, ristoranti, ...)

2.3 Strutture per l'assistenza residenziale: mini-alloggi per anziani o per il sostegno all'autonomia (disabili fisici e intellettivi), comunità alloggio (strutture residenziali collettive nelle quali gli ospiti sono in grado di gestirsi con una relativa autonomia: ragazze madri, disabili intellettivi lievi, comunità per accoglienza minori, ...), appartamenti protetti (strutture residenziali nelle quale viene richiesto, a differenza della comunità alloggio, una forma di assistenza e di protezione più o meno intensa nell'arco della giornata: malati di HIV, disabili psichici, anziani non completamente autosufficienti). L'obiettivo che si intende raggiungere attraverso l'introduzione e l'integrazione tra residenza e altri servizi è quello di rendere i nuovi insediamenti residenziali dei recapiti per popolazioni differenti, diversamente interessate a praticare i nuovi spazi rompendone la monofunzionalità ed estendendone le pratiche d'uso sia dal punto di vista dei luoghi intercettati (i piani terra, lo spazio aperto, i semi interrati, ...) sia dal punto di vista dei tempi (contenendo le criticità rappresentate dai "quartieri dormitorio").

Prestazioni ambientali degli interventi

Considerata l'emergenza del problema energetico, la sua necessaria centralità nelle strategie di sviluppo urbano contemporanee, considerato il ruolo che può essere assunto dall'iniziativa pubblica nella sperimentazione di tecniche costruttive e di principi di organizzazione dello spazio compatibili con un'efficace utilizzazione delle risorse ambientali, le prestazioni degli interventi sotto questo profilo dovranno essere oggetto di una particolare riflessione da parte dei concorrenti.

Nella progettazione dovranno essere ricercate adeguate soluzioni volte all'efficienza e al risparmio energetico, alla corretta gestione del ciclo delle acque, al mantenimento della qualità del suolo e della falda acquifera, alla riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti.

In particolare dovranno essere ricercate soluzioni capaci di portare ad una ottimizzazione energetica, basandosi sulle possibili forme e tecnologie di risparmio di energia primaria, sull'utilizzazione razionale ed efficiente delle fonti energetiche tradizionali, sullo sfruttamento delle energie rinnovabili.

Nello specifico ciò comporterà:

- individuare soluzioni tecniche di ottimizzazione dei fabbisogni.
- prevedere interventi di gestione del ciclo delle acque volti al contenimento dello spreco nonché alla raccolta e riutilizzo della risorsa nell'ambito del progetto. Si dovranno adottare, in particolare, tecnologie di gestione, recupero, infiltrazione e smaltimento in superficie delle acque piovane.
- prevedere misure specifiche di miglioramento del microclima locale attraverso le scelte di esposizione degli edifici e il trattamento degli spazi aperti.

Relativamente alla progettazione degli edifici si fa in ogni caso riferimento a quanto specificato nell'allegato 2 alla DGR 31 ottobre 2003 – n.7 – 14843) "Linee guida per la progettazione e requisiti prestazionali di controllo della qualità del manufatto edilizio negli interventi di edilizia residenziale sociale", in allegato al presente bando.

Limiti finanziari e stima dei costi

Aree di progetto	Costo totale presunto euro
Via Civitavecchia	12.700.000
Via Ovada	12.800.000
Via Gallarate	19.400.000
Via Senigallia	9.300.000

Il costo totale dell'opera è comprensivo di urbanizzazioni, sistemazione spazi aperti, realizzazione degli edifici residenziali e a servizi.

Costo al mq ipotizzato per gli edifici residenziali e a servizi euro 1000/mq

Costo al mq ipotizzato per la sistemazione degli spazi aperti euro 80/mq

Perché un Master Plan

La realizzazione dei progetti previsti viene intesa come una opportunità per il **trattamento di temi locali di carattere urbano**, relativi alla riqualificazione e alla valorizzazione di **situazioni complesse, aventi ripercussioni a scale differenti**.

La qualità degli interventi residenziali è opportuno scaturisca da un approccio integrato che consideri la loro **multidimensionalità** e non li riduca ad un mero episodio edilizio.

In particolare è sembrato opportuno che gli **elementi irrinunciabili del progetto urbanistico**, quelli che possono orientare il **linguaggio urbano della parte di città**, quelli che stabiliscono i **suoi principi insediativi** e che ne trattano i **temi alla scala urbana**, debbano essere fissati dal soggetto pubblico promotore del concorso.

Elementi costitutivi del Master Plan

Il Master Plan è un documento verbo-visivo che, oltre a fornire informazioni sull'area di concorso ed il suo contesto, ha scopi di tematizzazione e di orientamento dell'attività di progettazione.

Tematizzazione

Uno schema (in pratica un "logo" per ogni area di concorso), accompagnato da testi, fornisce descrizioni e informazioni dell'area di concorso e del contesto che la ospita, argomentando ed enunciando il tema proposto.

I temi dei progetti concernono, in tutti i casi, la natura del rapporto fra spazio aperto ed edifici nei nuovi insediamenti. In alcuni casi il tema si estende all'immediato contesto.

L'enunciazione del tema deriva da una interpretazione dell'area alla luce dell'intervento previsto.

Lo spazio del progetto

Un elaborato grafico mostra una pluralità di perimetri relativi all'area di concorso, nei quali il concorrente dovrà agire diversamente.

Elementi costitutivi del Master Plan

Schemi concettuali

Una serie di schemi, insieme a brevi testi, illustrano l'articolazione del tema nell'area di concorso, in relazione ai vari materiali dell'insediamento.

Gli schemi concettuali forniscono informazioni progettuali relativamente:

- al principio insediativo;
- ai criteri di organizzazione interna del progetto;
- al tipo di relazioni che il nuovo intervento dovrà intrattenere con il contesto.

Essi stabiliscono principi irrinunciabili di progettazione. Costituiscono un criterio di verifica e valutazione dei progetti presentati al concorso.

Simulazioni

Una serie di immagini interpretano gli schemi concettuali e mostrano un possibile trattamento e l'articolazione dei temi esposti nei punti precedenti, traducendoli in alcune possibili configurazioni spaziali di larga massima.

Alle simulazioni non viene assegnato un ruolo prescrittivo, ma argomentativo. Esse illustrano le indagini progettuali eseguite per stabilire il tema e gli schemi concettuali.



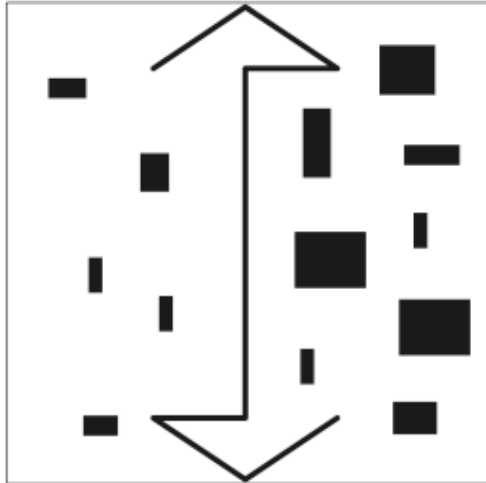
SS11

Metro-Crescenzero

Milano

Via Civitavecchia

via civitavecchia



VALORIZZARE UNO SPAZIO INTERMEDIO TRA CITTA' E PARCO

Il progetto tratta la formazione di uno spazio intermedio tra parco e città, tra l'edificazione alta del nuovo insediamento terziario RCS e il quartiere di case minime. La trasformazione dell'area tende a dare forma ad un ambiente attraversabile, in modo non necessariamente rettilineo e continuo, che offra non solo la possibilità di avvicinare alla via e alla fermata della metropolitana la percezione della presenza del parco, ma che costituisca in sé un insieme di luoghi al servizio della città e una declinazione degli spazi del parco. La qualità del nuovo insediamento dipende dall'articolazione e dalla commistione di spazi aperti privati (anche di pertinenza dei singoli alloggi), collettivi, servizi dedicati prevalentemente alla residenza e rivolti alla città.



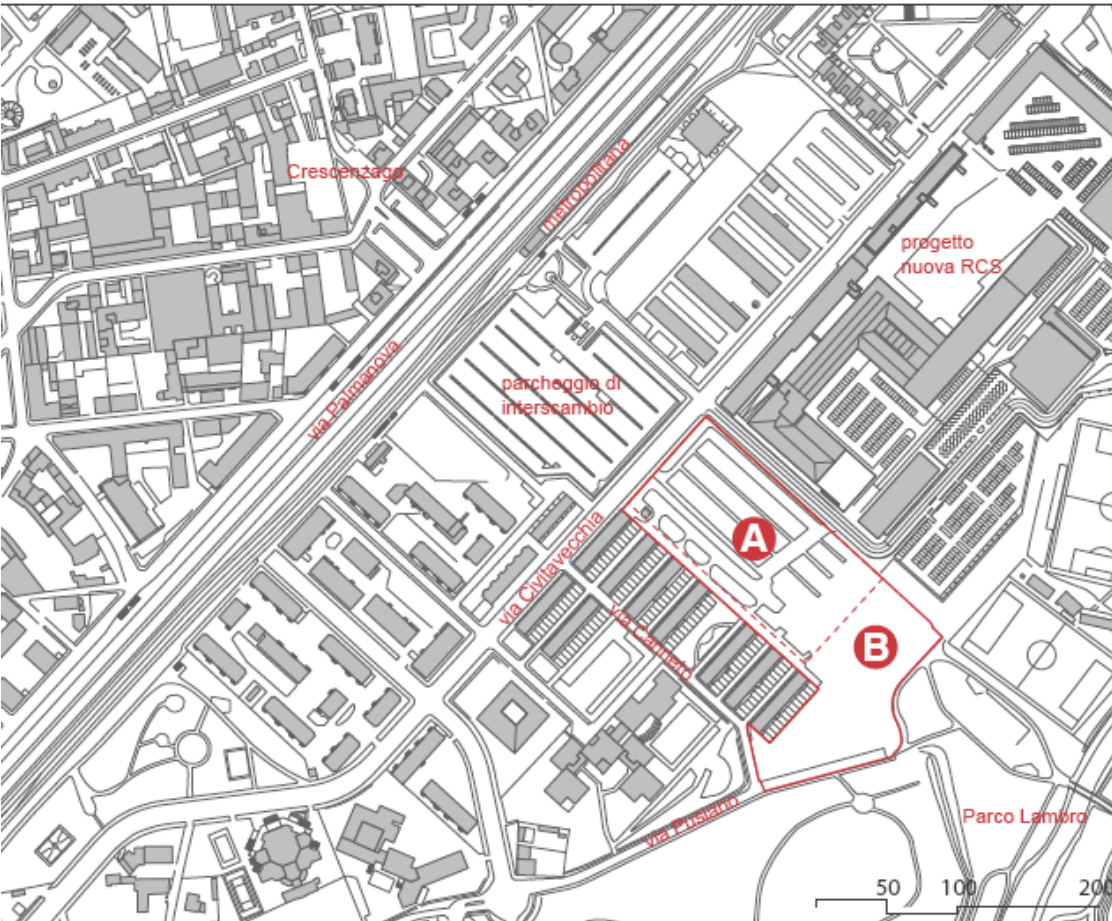
Lo spazio del progetto

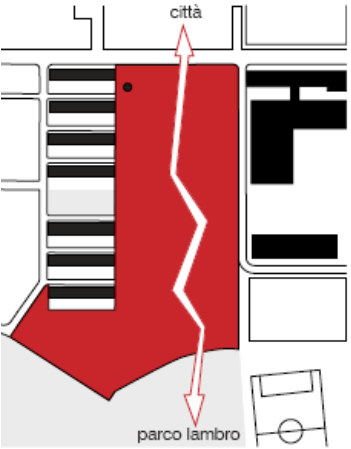
L'ambito di progetto occupa un lotto compreso tra via Civitavecchia, il limite Nord del parco Lambro, gli stabilimenti industriali della RCS e un insediamento di case minime con accesso da via Canneto. Il lotto è attualmente utilizzato come parcheggio. Il limite verso il parco Lambro è definito dal tratto terminale senza uscita di via Pusiano, che viene incluso nell'area di progetto. Oltre via Civitavecchia è situato un parcheggio di interscambio al servizio della fermata della metropolitana. L'area di progetto e il parcheggio di interscambio, accostate, formano un ampio corridoio di aree non edificate verosimilmente destinato dalle scelte di piano a svolgere la funzione di collegamento tra il borgo di Crescenzago, posto oltre via Palmanova, la fermata della metropolitana (in corrispondenza della quale esiste un sottopassaggio pedonale) e il parco Lambro: la continuità di questo possibile collegamento è oggi negata dalla presenza delle infrastrutture oltre che dalla recinzione del parcheggio di interscambio. La ricerca di continuità paesaggistica e di percorribilità tra il quartiere di Crescenzago e il parco Lambro restano temi di grande rilevanza se si considerano le possibili connessioni con il naviglio della Martesana e i percorsi ciclabili ad esso paralleli, le trasformazioni in atto nell'ambito tra Sesto San Giovanni e Milano (trasformazione delle aree Marelli con consistenti previsioni residenziali, di servizi e spazi collettivi), l'ampliamento dello stesso parco Lambro. Il lotto occupato dagli stabilimenti RCS, separato dall'area di progetto da via Cazzaniga, è interessato da un piano urbanistico di trasformazione che prevede la realizzazione di edifici terziari, la realizzazione di parcheggio pubblico in un ambito più prossimo al parco stesso (img PI RCS). Data la prossimità alla valle del Lambro l'area di progetto è situata entro la fascia C del piano di assetto idrogeologico in via di definizione. Ciò significa che dovranno essere rispettati i parametri relativi all'altezza del piano di edificazione come meglio specificato nel paragrafo sulla consistenza dell'intervento.

L'area di progetto è così suddivisa:

A - area di concentrazione degli edifici

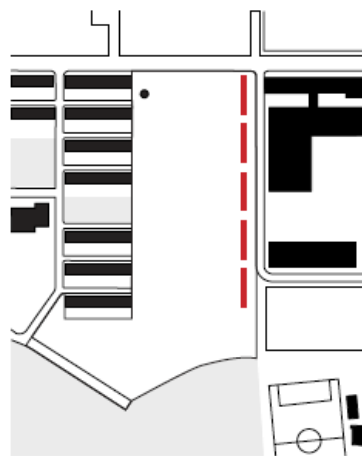
B - area esclusivamente destinata al progetto dello spazio aperto e di servizi.





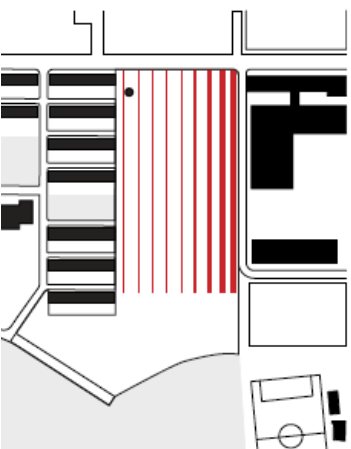
connettere parco e città

Gli interventi previsti nell'area di progetto stabiliscono le caratteristiche di uno spazio aperto intermedio e di transizione tra il Parco Lambro e la città, nel quale si sommano e si sovrappongono i connotati delle due realtà che attraverso la percorribilità pedonale vengono collegate.



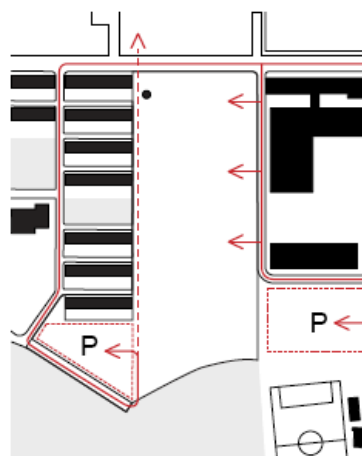
continuità del fronte edilizio

Su Via Cazzaniga, il fronte edilizio consente solo puntualmente l'ingresso al parco e protegge lo spazio aperto.



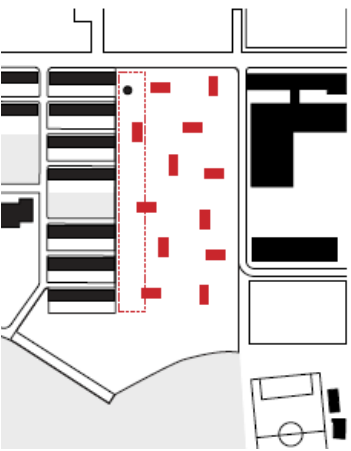
densità

La densità degli edifici (la loro altezza, la loro dimensione, la loro frequenza,...) è distribuita in modo asimmetrico nell'area, privilegiando il lato prospiciente Via Cazzaniga.



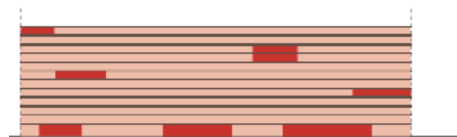
accessi e parcheggi

Gli accessi carrai alle nuove residenze sono esposti su Via Cazzaniga.



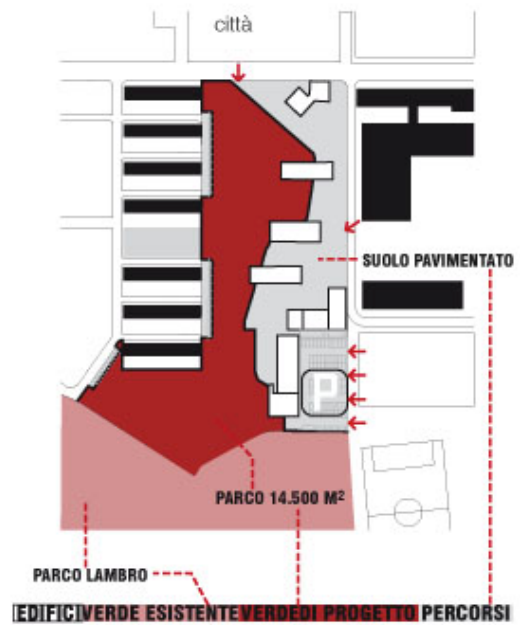
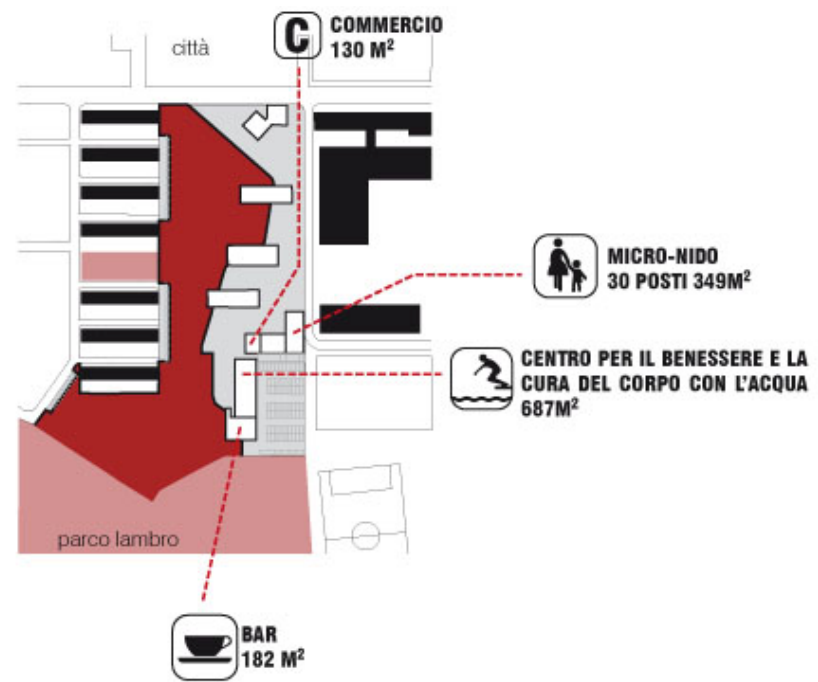
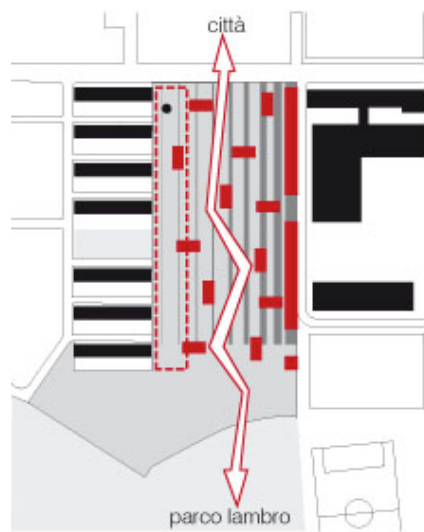
una superficie popolata

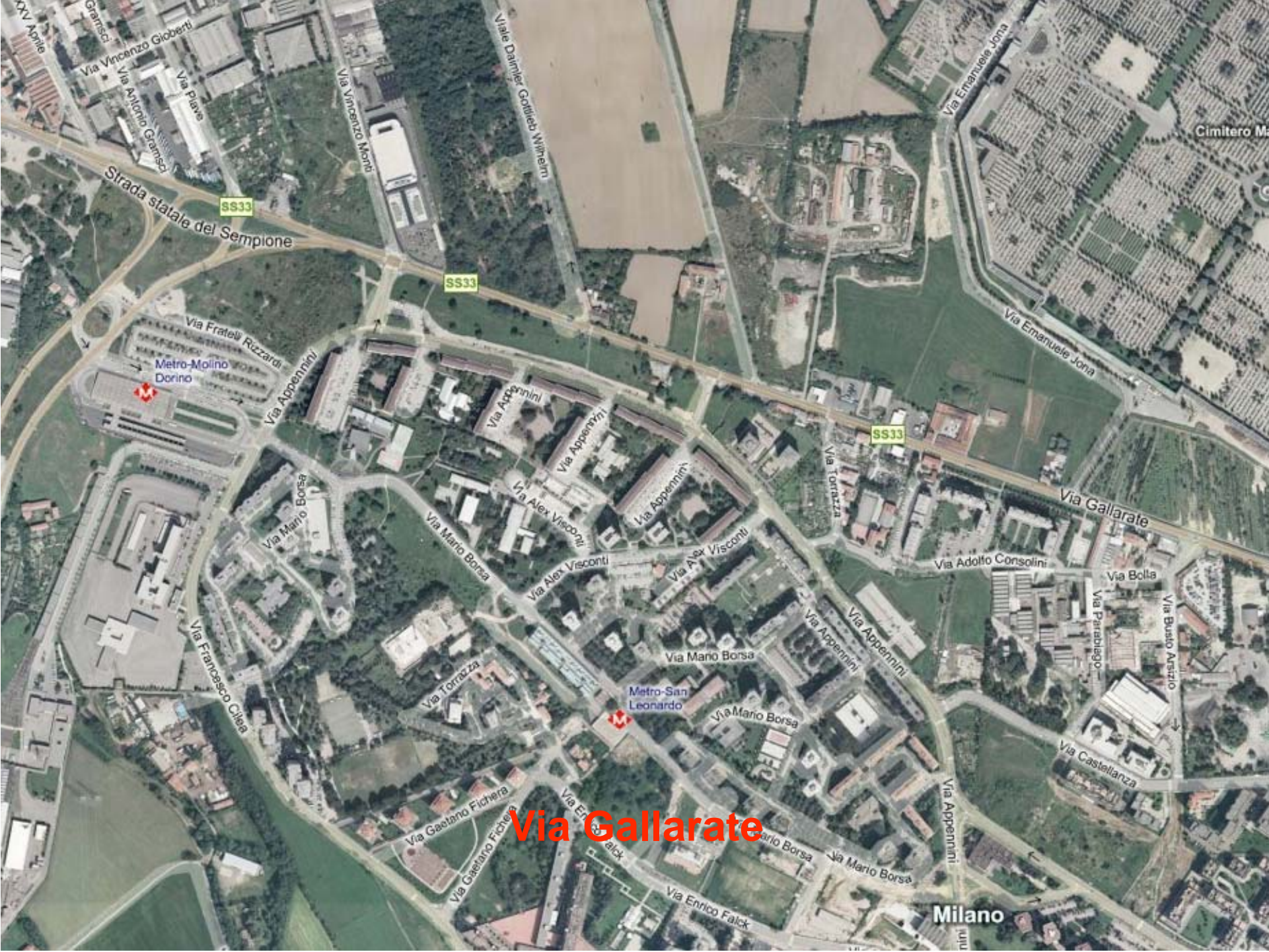
I servizi per il quartiere e la città con alcune presenze commerciali popolano il parco, costituendone il carattere principale. Essi sono localizzati al piede della residenza e/o in piccoli edifici indipendenti. Ad ovest lo spazio aperto è trattato come una superficie sulla quale è possibile allestire un mercato settimanale.



servizi alla residenza

I servizi alla residenza trovano posto al piede degli edifici e ai piani superiori. La loro fruizione è autonoma ed indipendente dalle residenze.





Via Gallarate

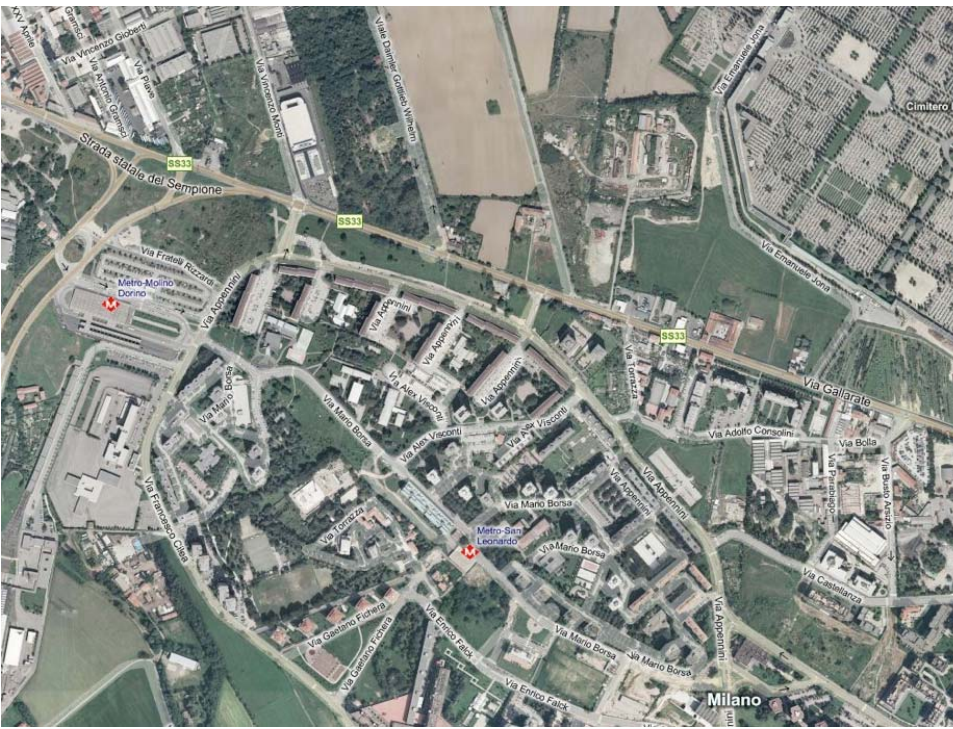
Milano

v i a g a l l a r a t e

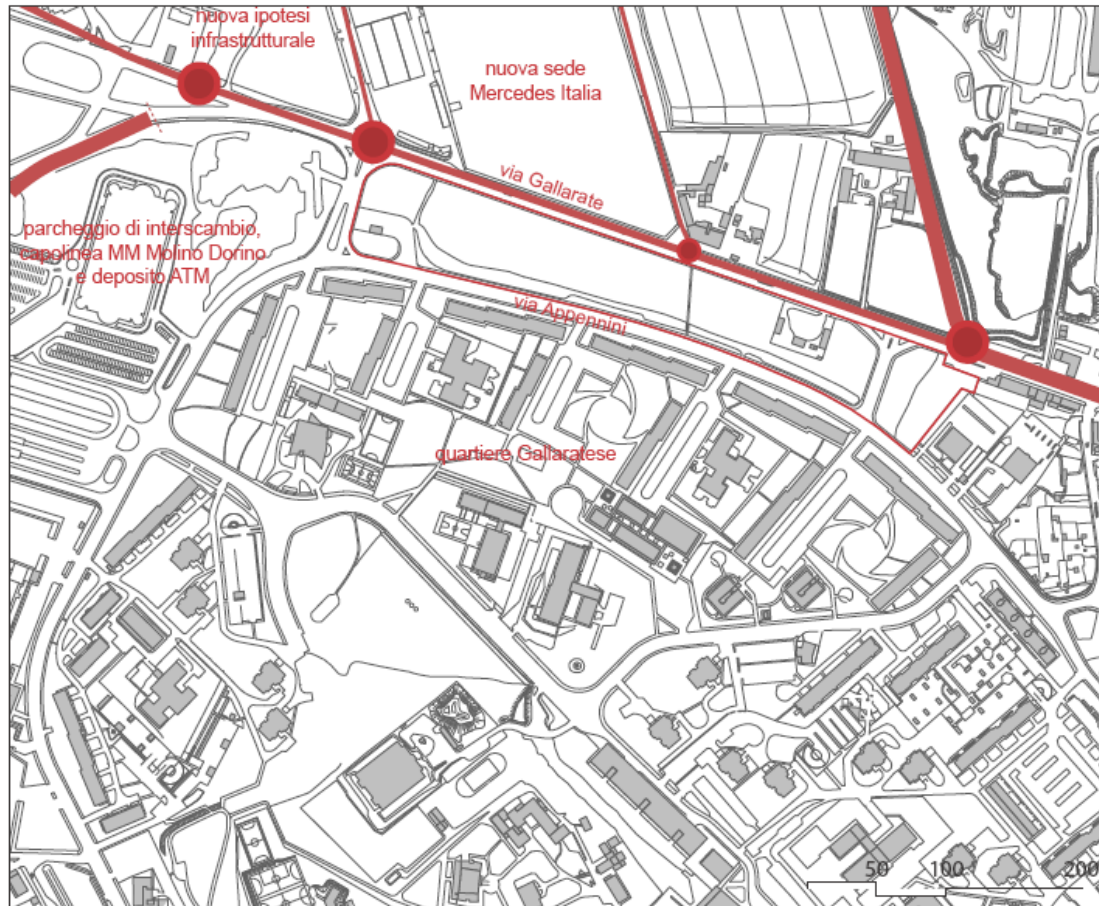


RIPENSARE AL RUOLO DI UNO SPAZIO APERTO MARGINALE

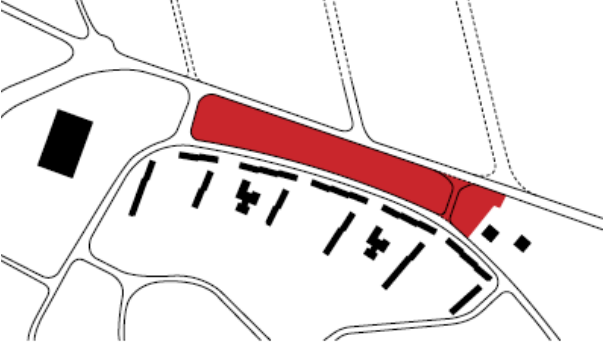
Il tema del progetto consiste nella attribuzione di un nuovo ruolo allo spazio aperto schiacciato tra il lato edificato del quartiere e le trasformazioni in atto a nord di via Gallarate: un parco protetto che accolga al suo interno nuove residenze e servizi. Considerata l'esigua larghezza dell'area e il peso del traffico che, nonostante la deviazione del percorso della statale del Sempione, continuerà a gravare su via Gallarate, la protezione dell'ambito costituisce un passaggio indispensabile perché si verifichino adeguate condizioni di vivibilità sia del parco che delle nuove residenze. L'orientamento del lotto e degli edifici esistenti pone il problema della ricerca delle migliori condizioni di insolazione dei nuovi edifici e della limitazione dell'introspezione.



Lo spazio del progetto

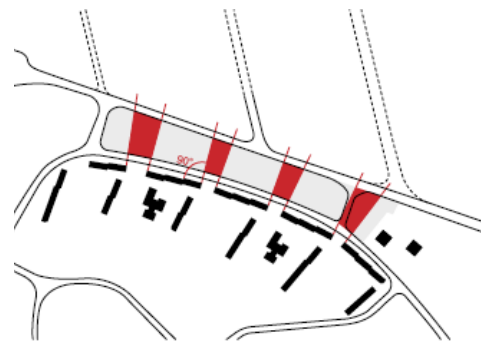


L'ambito di progetto è formato da una lunga fascia di spazi aperti, attualmente mantenuti a prato, compresa tra via Gallarate e via Appennini. La fascia è parte del disegno incompiuto del margine esterno verde del quartiere Gallaratese, uno spazio progettato come continuo e destinato a stabilire una mediazione tra interno del quartiere e il resto del territorio. Il margine, di spessore variabile, nell'effettivo sviluppo della città è stato progressivamente utilizzato come riserva di spazi per la localizzazione di grandi infrastrutture urbane: la sede della motorizzazione civile, i depositi, le officine dell'ATM e della MM, il parcheggio di interscambio. Di tale margine l'area di progetto rappresenta uno spazio residuo, di profondità estremamente ridotta, marcato a sud dal fronte continuo degli edifici attestati lungo via Appennini. L'intero settore della città di Milano posto a Nord di via Gallarate è interessato da profonde trasformazioni: sono in via di completamento la nuova Fiera nell'area delle ex raffinerie di Pero/Rho, la completa ridefinizione degli accessi viabilistici alla fiera stessa e al centro di Milano con la deviazione del tracciato principale della statale del Sempione (la stessa via Gallarate) verso nord, a perimetro del cimitero maggiore. E' in corso di trasformazione anche l'intero ambito a nord della via Gallarate, in cui spicca per estensione e visibilità la nuova sede della Mercedes Italia. Tra gli esiti diretti di queste trasformazioni vi è il declassamento della strada nel tratto che costeggia l'area di progetto e la conseguente possibile eliminazione della piccola bretella di collegamento posta attualmente ad Est dell'area di progetto. La bretella, a Ovest dell'area di progetto manterrà invece il ruolo di accesso al quartiere Gallaratese, ruolo che verrà agevolato da una nuova rotatoria. All'interno dell'area è incluso un casello daziario attualmente utilizzato come deposito comunale che verrà dismesso e reso disponibile come area di progetto.



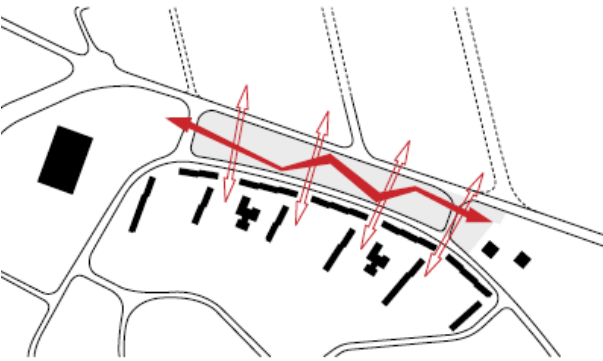
unità dello spazio aperto

Lo spazio di progetto è un nuovo parco del quartiere all'interno del quale si situeranno i nuovi edifici.



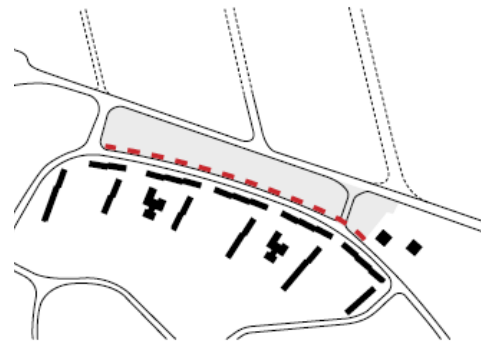
gli edifici nel parco

I nuovi edifici sono allocati in modo da non fronteggiare i fabbricati esistenti su Via Appennini.



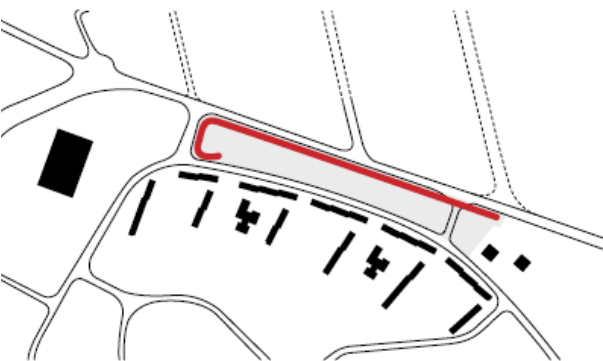
percorribilità

Il nuovo parco è liberamente percorribile. Esso rappresenta inoltre uno spazio di potenziale connessione fra il quartiere Gallaratese e le aree a nord della SS del Sempione di prossima trasformazione.



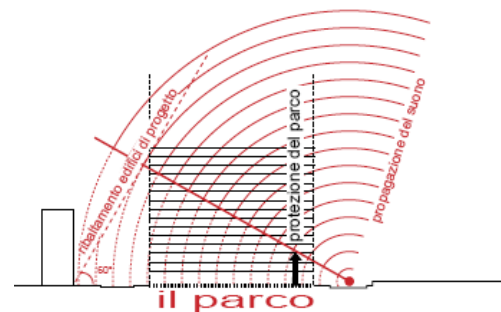
isole di parcheggio

Su Via Appennini i parcheggi a raso sono disposti in isole integrate nel disegno del parco tali da non compromettere le relazioni con il quartiere Gallaratese.



protezione del parco e degli edifici

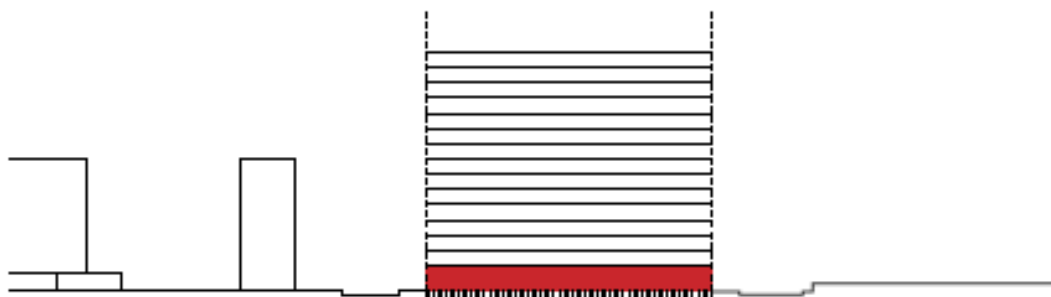
La protezione del parco dalle strade ad alto scorrimento è un elemento del paesaggio e si integra con lo stesso.



condizioni

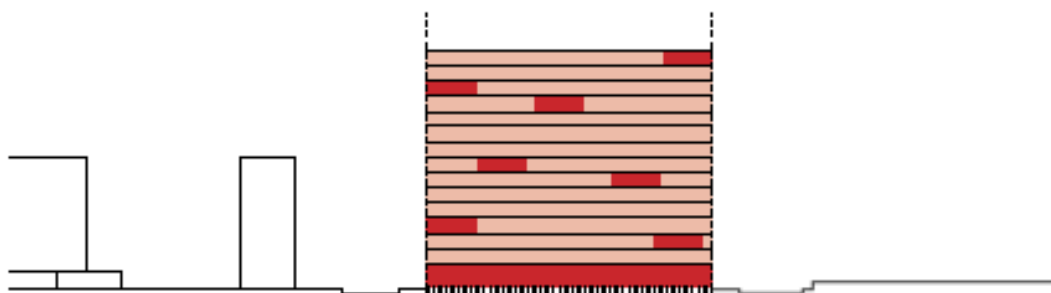
La protezione del parco definisce un ambito riparato dal rumore e dalle polveri provenienti dalla SS del Sempione.

L'altezza dei nuovi edifici è tale da non incrociare mai una linea ideale che, con 60° di inclinazione, parte dalla base degli edifici esistenti su Via Appennini.



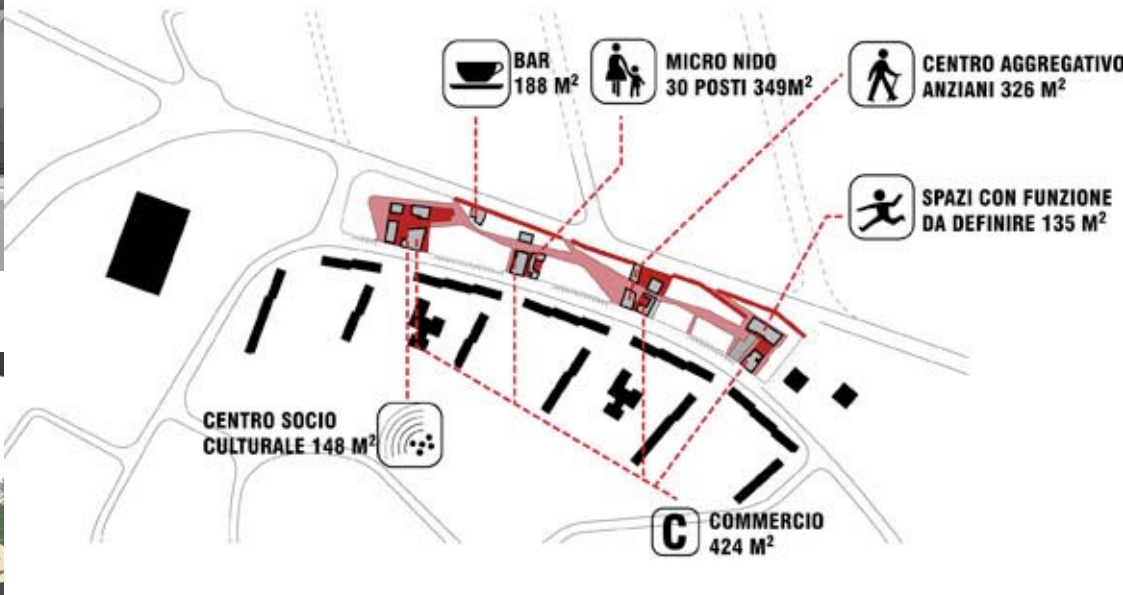
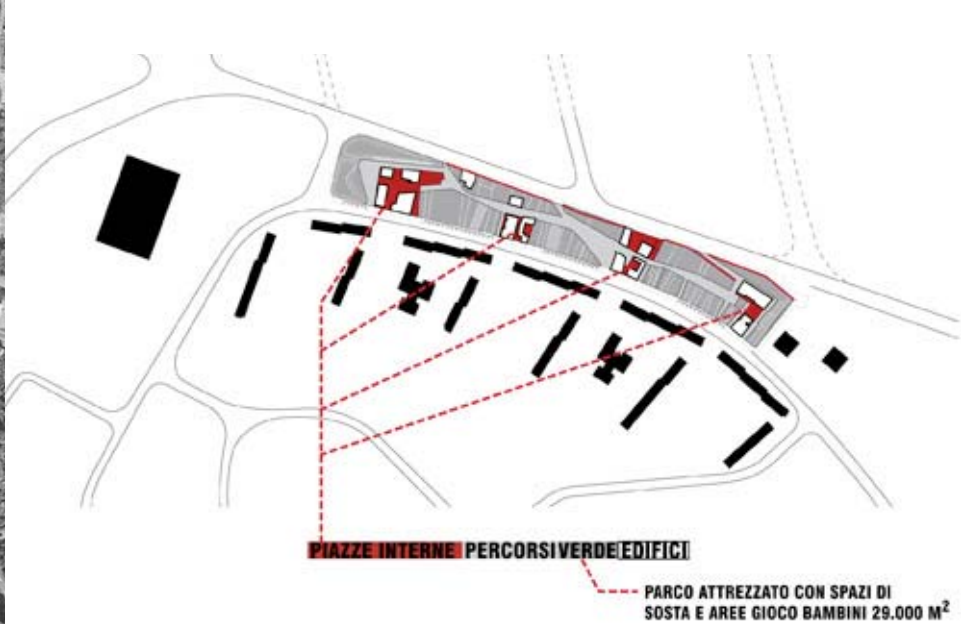
servizi per il quartiere e la città

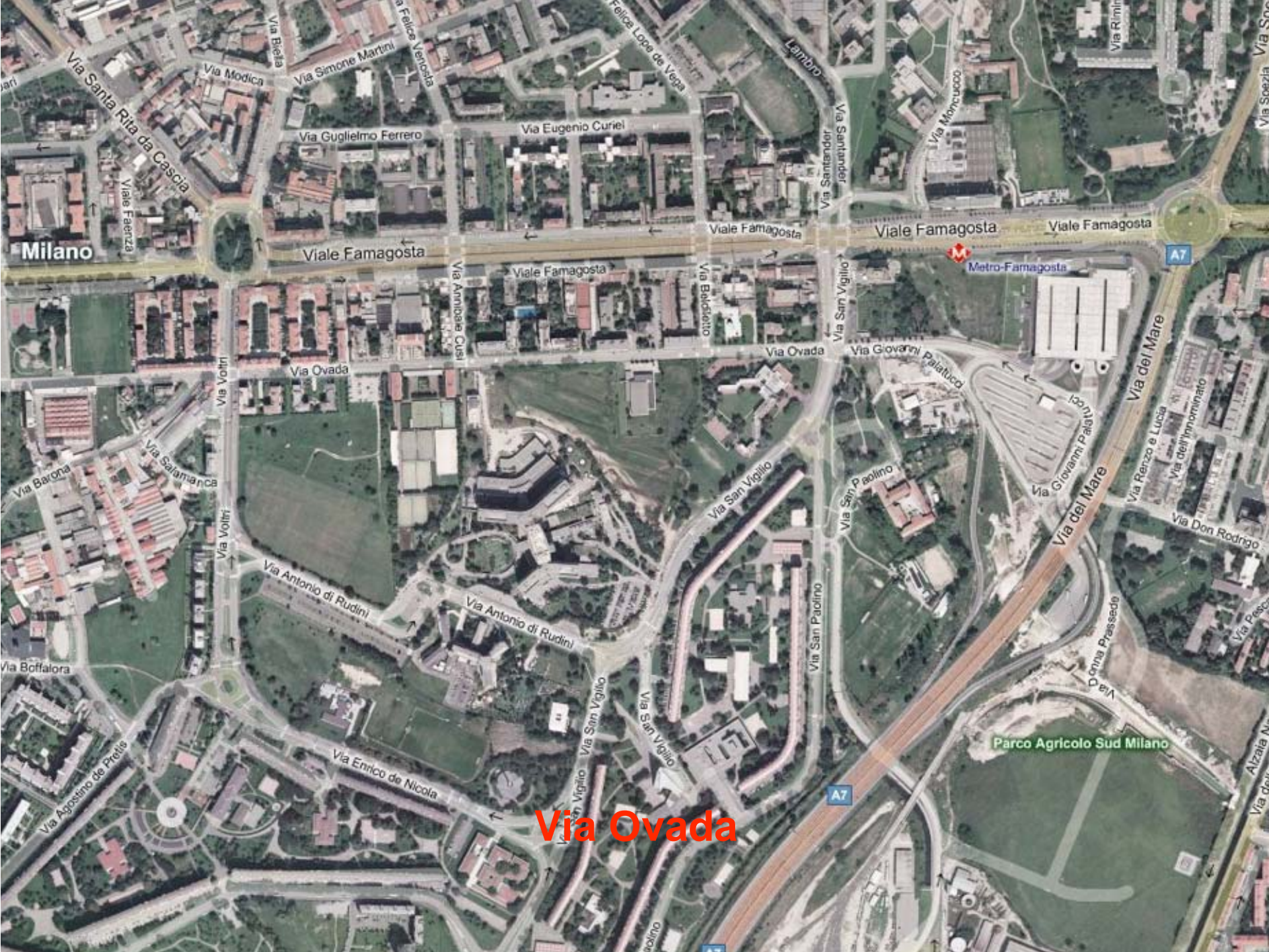
I servizi per il quartiere sono collocati al piede degli edifici residenziali. La loro fruizione è autonoma ed indipendente dalle residenze.



servizi alla residenza

I servizi alla residenza sono collocati sia al piede degli edifici residenziali, sia ai piani superiori.





Milano

Metro-Famagosta

Parco Agricolo Sud Milano

Via Ovada

Via Santa Rita da Cascia

Via Modica

Via Simone Martini

Via Guglielmo Ferrero

Via Eugenio Curiel

Viale Famagosta

Viale Famagosta

Viale Famagosta

Viale Famagosta

Viale Famagosta

Via Annibale Cusi

Via Baldoberto

Via Ovada

Via Giovanni Palatucci

Via Ovada

Via Barona

Via Salamanna

Via Voltri

Via Voltri

Via San Vigilio

Via San Paolino

Via Antonio di Rudini

Via Antonio di Rudini

Via del Mare

Via Renzo e Lucia

Via Don Rodrigo

Via Boffalora

Via Agostino de Pretis

Via Enrico de Nicola

Via San Vigilio

Via San Vigilio

Via San Paolino

Via Donna Pressada

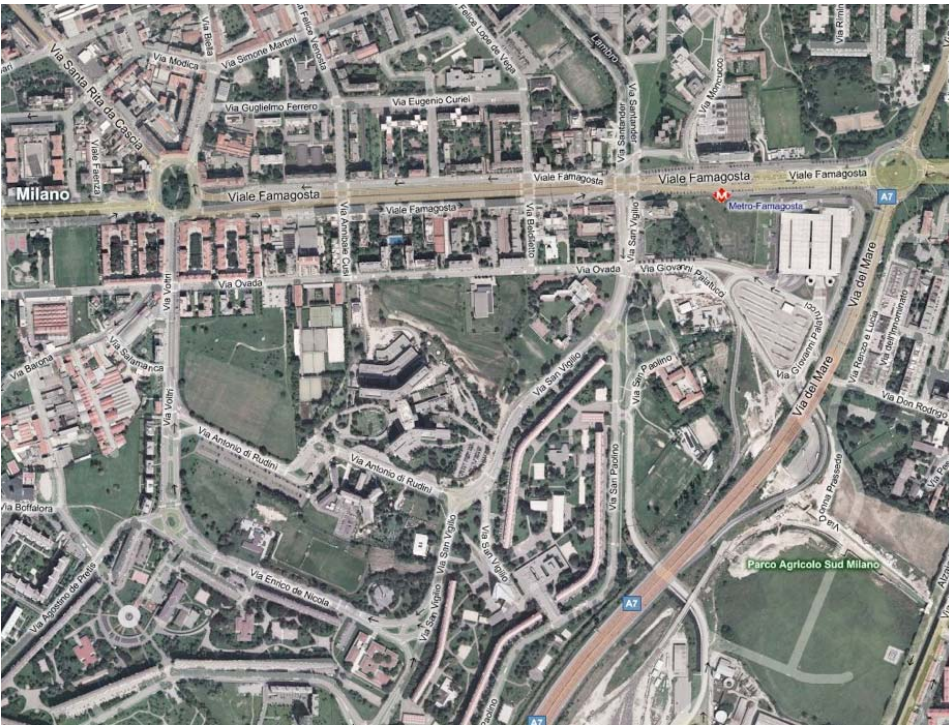
Via Alzata

v i a o v a d a



TRATTARE L'ACCOSTAMENTO TRA DUE SPAZI ABITABILI

Il progetto tratta l'accostamento tra due differenti tipi di città attraverso la costruzione di edifici residenziali e di un nuovo parco, parti di unico progetto: il trattamento di tale accostamento può sfruttare il dislivello tra la quota del piano della strada e quella dell'attuale prato. L'intrusione di un nuovo suolo all'interno del parco, estensione del piano della strada, può guidare la disposizione dei nuovi edifici e il trattamento dell'attacco a terra che definiscono un insieme di spazi accessibili dalla strada e dal parco da cui è possibile accedere direttamente ai servizi. Il disegno integrato del parco, dei servizi e degli edifici favorisce la percorribilità nord sud dell'area e valorizza il collegamento tra i due quartieri.



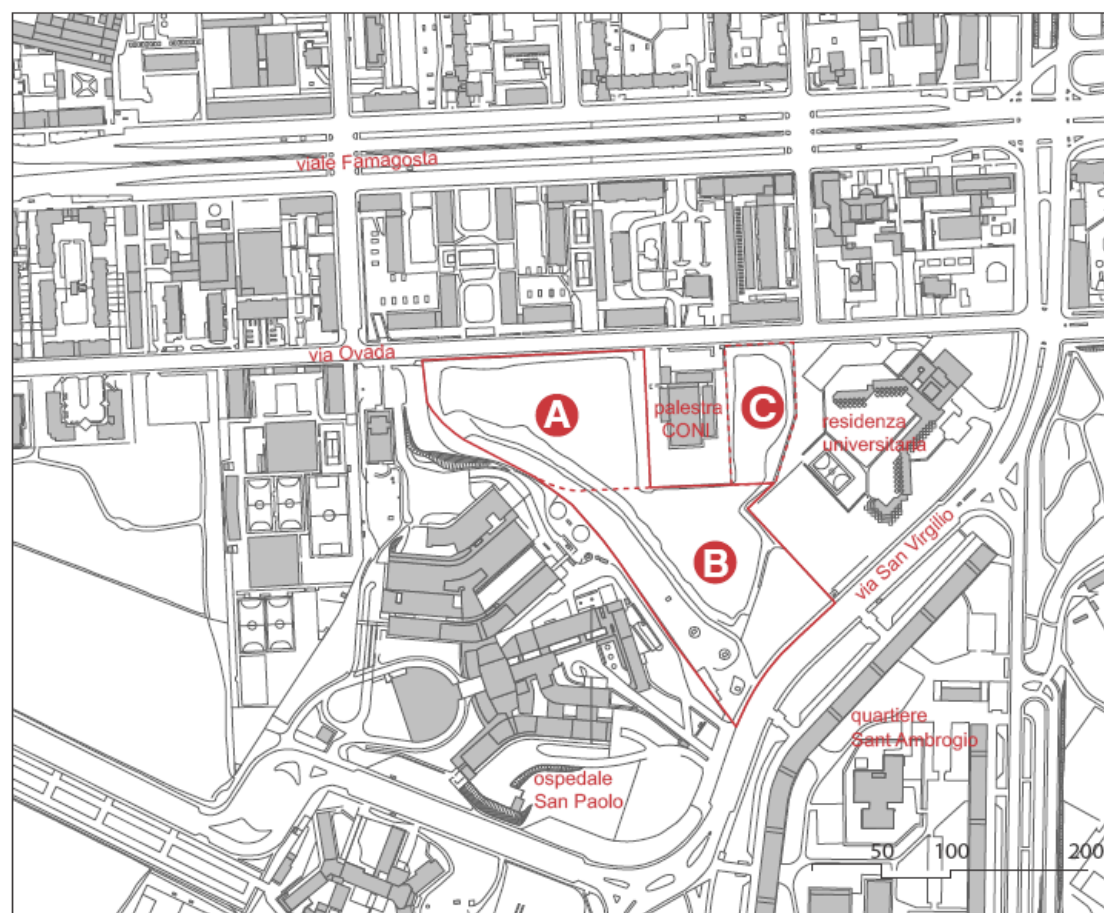
Lo spazio del progetto

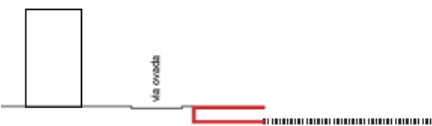
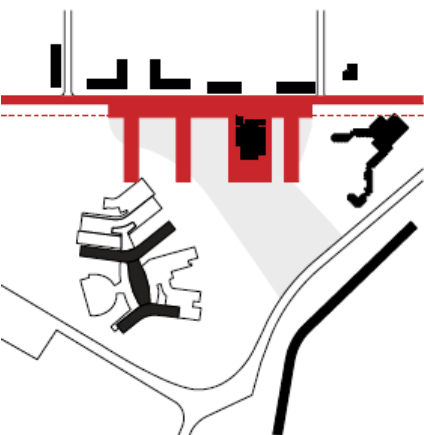
L'area di progetto occupa il triangolo compreso tra via Ovada, l'impianto ospedaliero San Paolo e via San Virgilio ed è delimitata ad est dal lotto recintato di una residenza studentesca, già sede dell'istituto per l'assistenza finanziaria ai paesi africani. Attualmente è utilizzata solo come accesso per i servizi di manutenzione e sicurezza dell'ospedale (è stato realizzata questo scopo un percorso) e informalmente come passaggio pedonale e prato pubblico.

Il lato sud di Via Ovada, sul quale l'area di progetto si atesta con un ribassamento di circa due metri, costituisce il limite meridionale del quartiere della Barona e dell'edificazione densa organizzata lungo la direttrice di viale Famagosta. A sud di via Ovada la città cambia radicalmente aspetto e densità: in un paesaggio dominato dalla grande mole dell'edificio ospedaliero, i vuoti prevalgono sui pieni, gli edifici residenziali, i servizi e gli spazi aperti collettivi trovano nell'impianto unitario dei quartieri San Ambrogio una specifica organizzazione che disegna il limite preciso tra città e territorio agricolo del parco sud.

L'area di concorso è così suddivisa:

- A - area di concentrazione degli edifici
- B - area esclusivamente destinata al progetto dello spazio aperto
- C - area fuori dal concorso e destinata ad un intervento di residenza universitaria secondo le disposizioni del seguente Master Plan.





continuità dello spazio aperto

Gli spazi aperti costituiscono un ambito continuo anche se concettualmente declinabile in relazione a situazioni diverse.

nuovo suolo

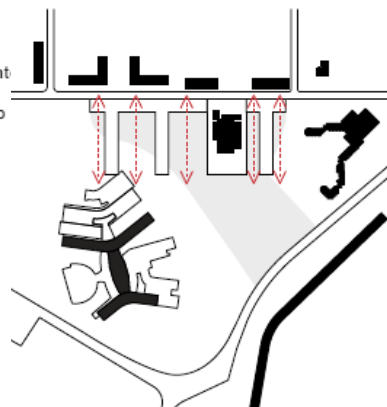
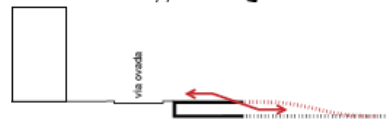
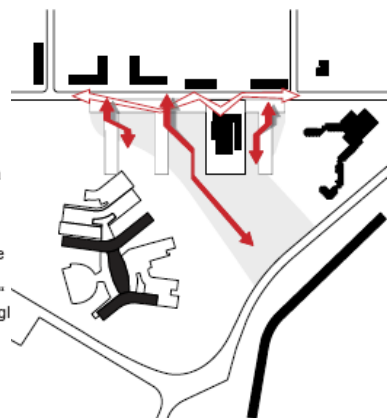
Il nuovo suolo, impostato sulla quota di Via Ovada costituisce il supporto per la nuova edificazione. Esso è costituito da una "piastra" lungo la strada e da alcuni "moli" che si estendono nel parco. Porzioni di dimensioni adeguate del "nuovo suolo" sono lasciate libere dagli edifici per il passaggio, la sosta e le pratiche collettive.

piastra

La "piastra" ha una profondità costante e conforme agli arretramenti già presenti su Via Ovada. Al suo interno sono ospitati i parcheggi.

moli

I "moli" possono variare di numero e dimensione. Sotto di essi stanno i servizi al quartiere e alla città.



parco continuo

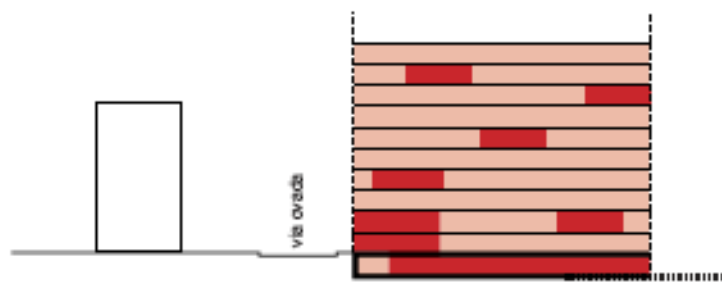
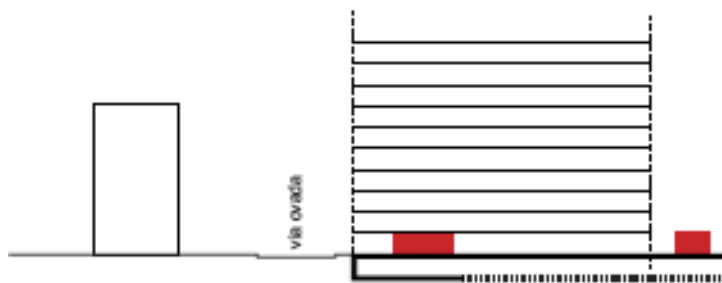
Alla quota inferiore, il parco giunge a lambire la "piastra". La distanza fra gli edifici collocati sui "moli" consente la realizzazione di spazi aperti dilatati, capaci di accogliere il parco e di farlo giungere fino su Via Ovada.

percorribilità

Il nuovo suolo consente di connettere la quota del parco con quella di Via Ovada.

visibilità

L'edificazione lungo Via Ovada consente la visibilità del parco dalla strada.

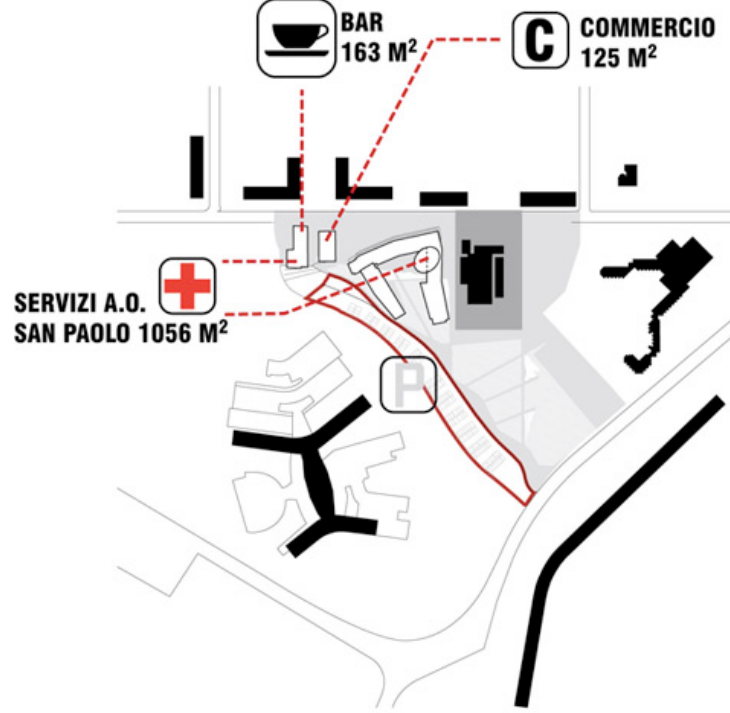


non solo residenza

Le funzioni compatibili con la residenza si intestano prevalentemente su Via Ovada al piede degli edifici, ma possono anche occupare i "moli" fungendo da "attrattori" verso il parco.

servizi per il quartiere e la residenza

I servizi per il quartiere e la città sono collocati sotto i "moli", ma affacciano anche su Via Ovada, consentendo connessioni fra i due livelli. La loro fruizione è autonoma ed indipendente dalle residenze. Gli altri servizi sono disposti sia al piede degli edifici, sia ai piani superiori.





SP199 Strada provinciale Baranzate Sesto

E64

A4

Via Tomno

Via dei Giovi

Via Costante Girardengo

Via Pasaro

Via Cornasina

Viale Rubicone - Viale Rubicone

Bruzzano

Via Senigallia

Via privata Senigallia

Via Novate

SP44BIS

Via Calizzano

Via Urbino

Via Fano

Via Albano da Barbiano

S-Bruzzano

Milano

Via Enrico Acerbi

Via Teano

Via Senigallia

Via Antonio Oroboni

Via Dora Baltea

Via Dora Riparia

Milano

Via Senigallia

SP44BIS

Via Salemi

Via Salemi

Via Fiurme

Via del Reno

Via del Danubio

Via della Marr

Via della Senna

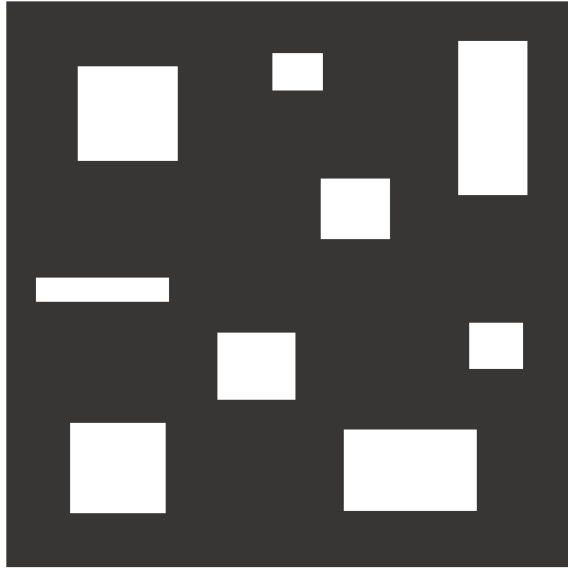
Via Luigi Anselmi

Via Carlotta

Via dei Braschi

Via S

via senigallia



ISTITUIRE CONDIZIONI DI ABITABILITA' INTERNE

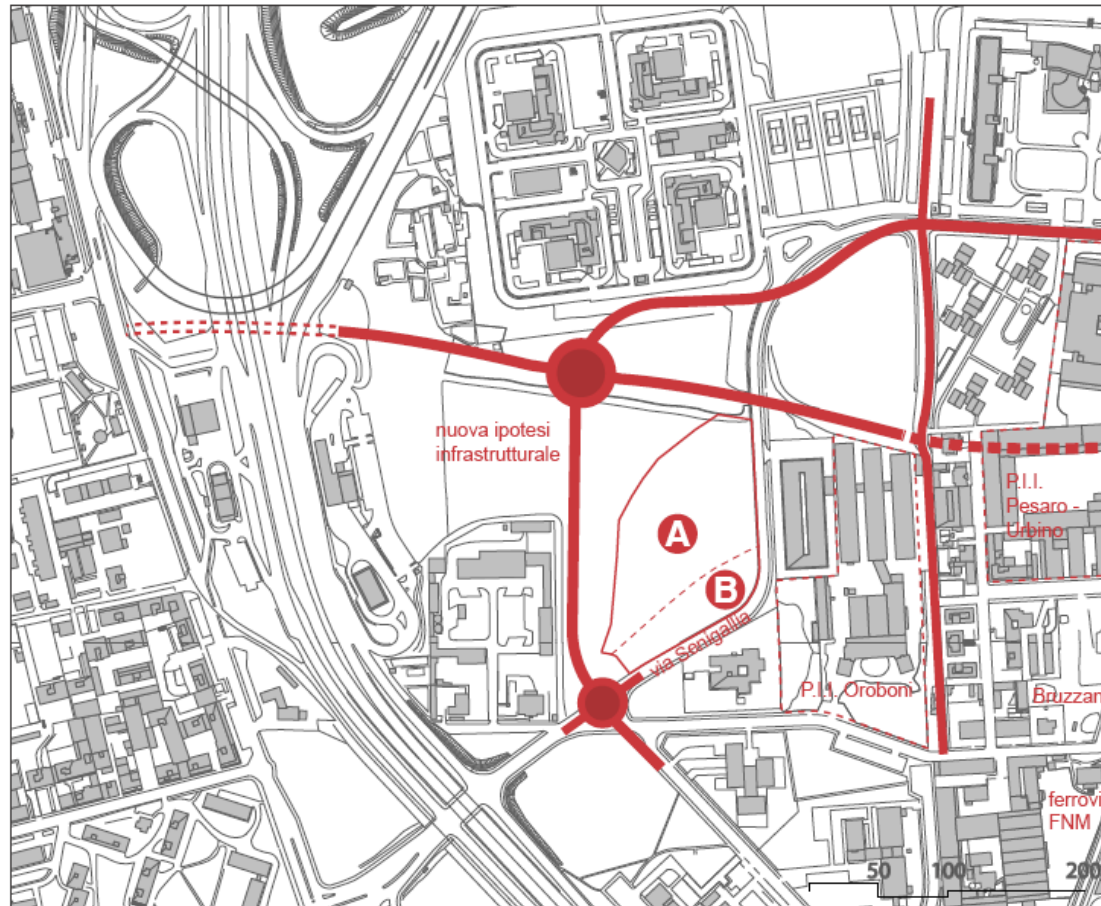
Il progetto tratta la costruzione di un organismo edilizio unitario che sia in grado di creare al proprio interno e individualmente le migliori condizioni di abitabilità e vivibilità. L'incertezza circa le trasformazioni in atto nell'immediato intorno, in particolare circa la conformazione di una nuova strada, unita al cospicuo volume di traffico che la interesserà, consigliano di affrontare il problema costituito dalla protezione dell'intervento. Conviene che ciò avvenga sia mediante le caratteristiche stesse degli edifici in progetto, sia immaginando un possibile trattamento delle aree prossime alla nuova infrastruttura, non sottoposte a concorso di progettazione. Analogamente, la trasformazione di via Senigallia in una strada a fondo cieco e la probabile trasformazione delle aree industriali che sulla stessa via si affacciano offrono la possibilità di riflettere sul ridisegno dello spazio della strada e degli spazi pubblici attigui.

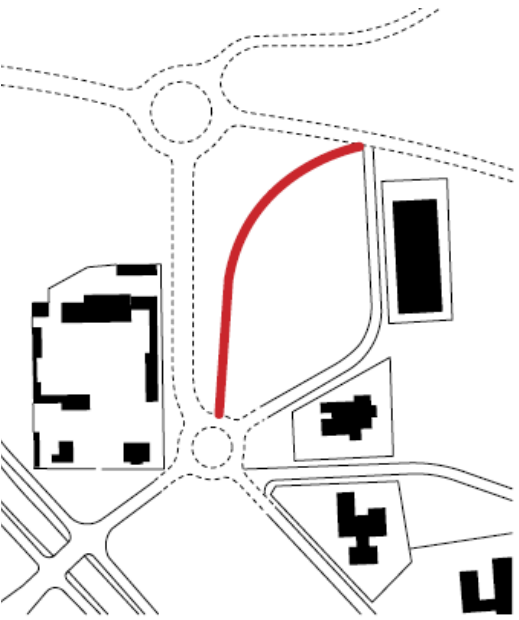


Lo spazio del progetto

L'area di progetto è collocata entro un ampio spazio aperto delimitato da via Senigallia a sud e ad est, dal quadrilatero di un impianto cascinale a ovest e da un'enclave caratterizzata dalla presenza di quattro grandi torri direzionali a nord. Gli effettivi limiti dell'area interessata dal concorso sono determinati dallo spazio riservato ad un esteso progetto di collegamento stradale interperiferico, ancora in corso di definizione (allegato: Sen_Nuova Ipotesi Infrastrutturale), che si inserirà tra le nuove residenze, la cascina e le torri terziarie comportando l'eliminazione del tratto nord della stessa via Senigallia che risulterà a fondo cieco e potrà diventare quindi una strada locale al servizio delle nuove residenze. Ad est di Via Senigallia si sviluppa un tessuto formato prevalentemente da edifici industriali con alcune isolate presenze residenziali mentre oltre la linea ferroviaria FNM è situato il borgo di Bruzzano. Oltre la ferrovia, ad ovest di Bruzzano è previsto l'ampliamento del Parco Nord Milano e lungo la stessa linea la costruzione di una nuova fermata FNM. Anche a seguito di queste previsioni si è recentemente innescato un diffuso processo di valorizzazione dell'intero settore urbano che tende a sostituire gli spazi produttivi con nuove residenze, spazi pubblici e servizi anche in spazi prossimi all'area di concorso.

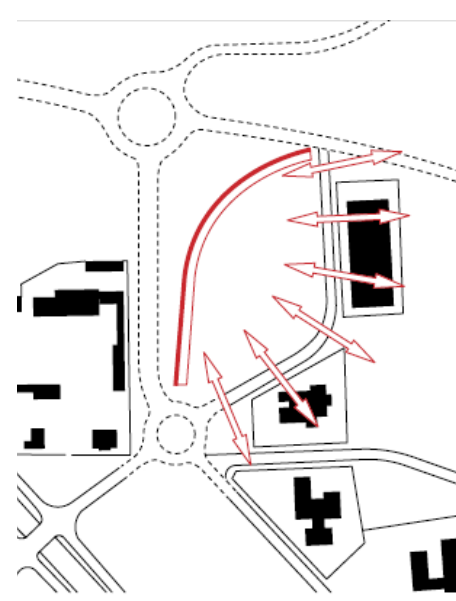
L'area di concorso è così suddivisa:
A - area di concentrazione degli edifici
B - area esclusivamente destinata al progetto dello spazio aperto





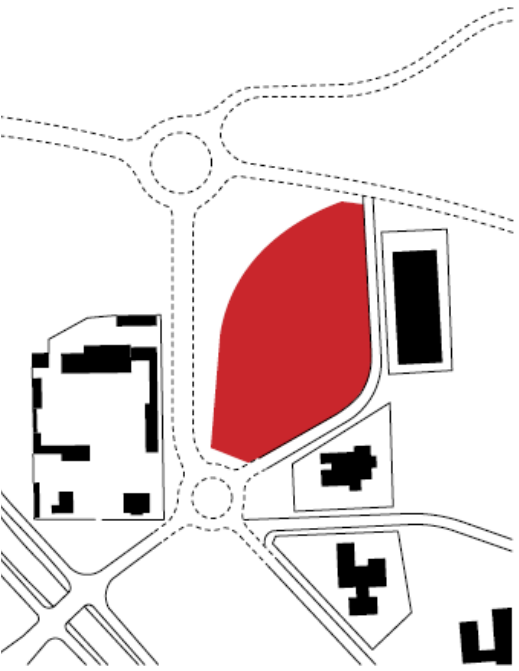
protezione

L'insediamento è predisposto in modo da essere protetto dalla infrastruttura di futura costruzione.



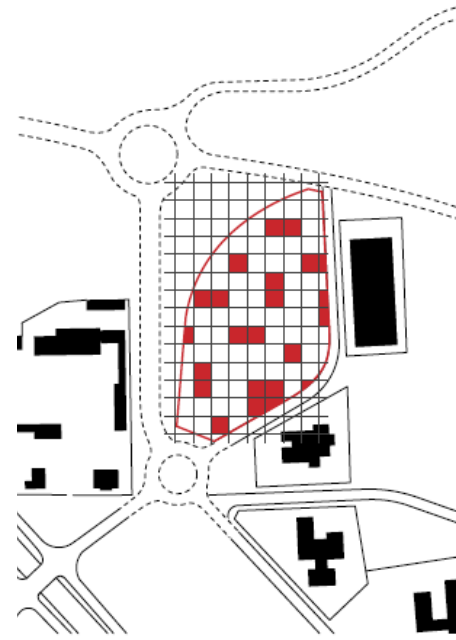
relazioni con il contesto

L'intervento intrattiene le relazioni più rilevanti con il centro di Bruzzano e i prospicienti servizi per la comunità (scuola materna, scuola elementare).



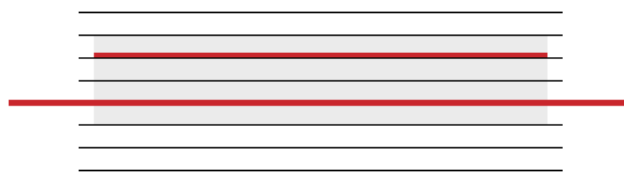
unitario e concluso

L'insediamento consiste in un unico organismo edilizio, internamente articolato e poroso che si aggiunge a quelli unitari e conclusi che connotano il paesaggio urbano circostante.



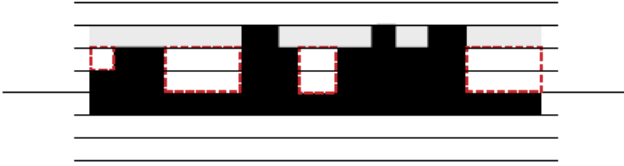
uno spazio poroso

Lo spazio aperto pubblico è costituito dalle porosità interne dell'organismo edilizio.



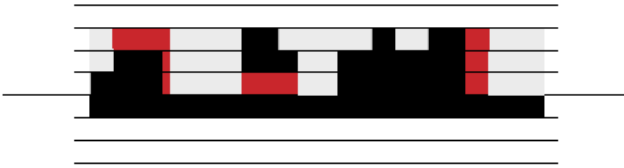
due suoli

Al suolo "basso" si sovrappone un nuovo suolo "alto" situato sul tetto degli edifici in progetto.



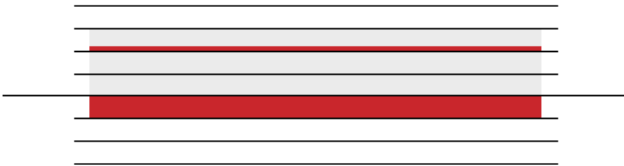
un sistema di spazi aperti

Gli spazi appartengono ad un sistema composito nel quale privato, pubblico, collettivo e domestico si intersecano fra loro distribuendosi fra "suolo alto" e "quello basso".



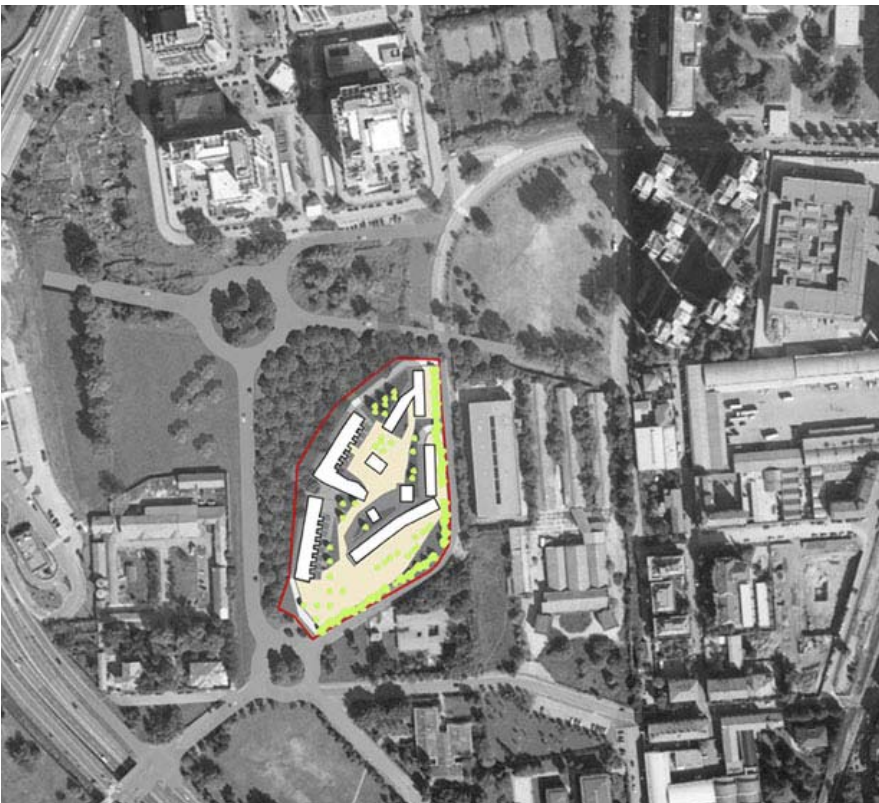
non solo residenza

Servizi e funzioni compatibili con la residenza affacciano sullo spazio aperto pubblico e costituiscono connessioni rilevanti tra "suolo alto" e "quello basso".



il posto dell'automobile

I parcheggi per la residenza sono collocati nel sottosuolo e/o sul "suolo alto" dell'edificio in prossimità degli alloggi.





Milano

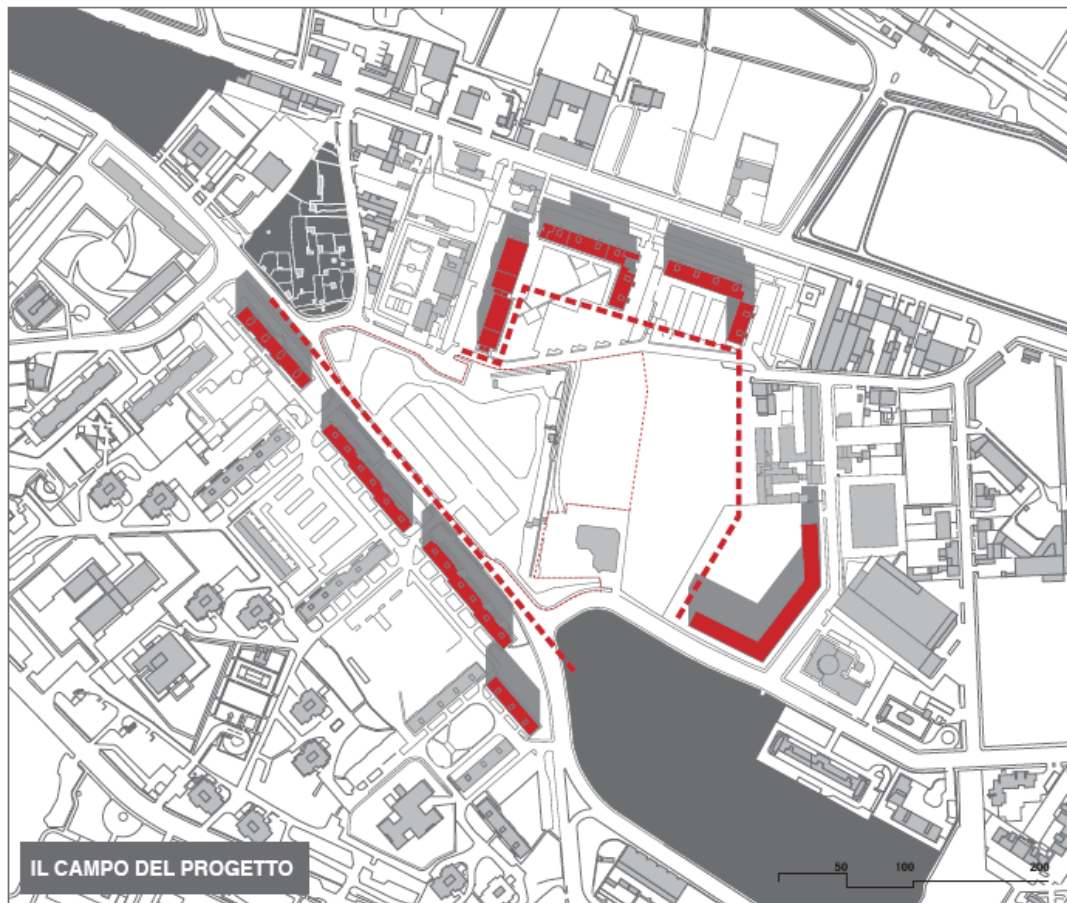
Metro-San Leonardo

Metro-Bonola

Via Appennini

SS33

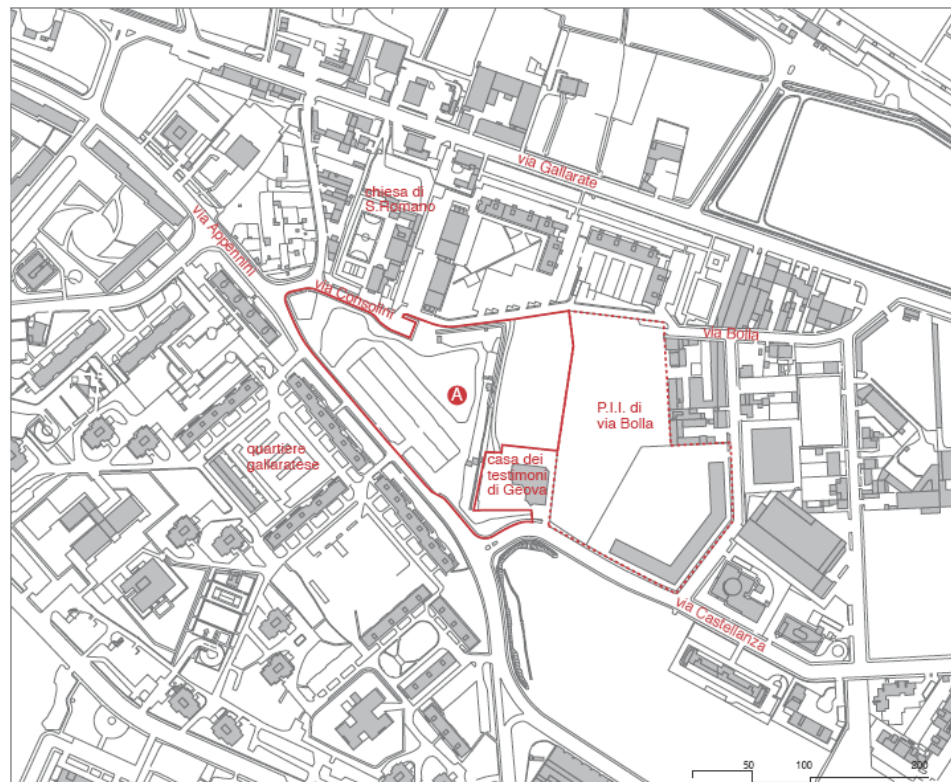
SS33



ABITARE UN ARCIPELAGO



Il progetto propone la formazione di uno spazio aperto continuo che accoglie puntualmente l'edificazione, formando un ambiente unitario ma costituito da molte individualità edilizie capaci anche di caratterizzare diversamente il suolo dove si collocano. Le residenze, i servizi, i loro spazi di pertinenza si insediano su alcune "isole" poste nello spazio aperto pubblico, eventualmente connotate relativamente a specificità formali, tipologiche, funzionali, ecc. La dimensione domestica dell'abitare e quella dello spazio collettivo dialogano fra loro, evitando di coincidere piattamente con la dicotomia tra pubblico e privato, proponendo nuove articolazioni dello spazio aperto e consentendo l'insorgere di nuovi profili delle pratiche sociali che lo popolano e lo attraversano.



LO SPAZIO DEL PROGETTO

L'ambito del progetto è costituito da un insieme di aree inedificate, già elementi del disegno incompiuto della corona verde del quartiere Gallaratese, oggi utilizzate come orti informali, come parcheggio di fortuna, e in parte abbandonate.

L'ambito di edificazione (area A), di forma triangolare, è delimitato a sud da Via Appennini (strada di distribuzione che ha acquisito, impropriamente, il ruolo di alternativa di penetrazione urbana alla direttrice di via Gallarate), a nord da Via Consolini e via Bolla (su cui si affaccia la chiesa di San Romano), ad est da un ampio lotto in parte occupato da edifici produttivi e interessato da un progetto di trasformazione residenziale (Programma Integrato di Intervento via Bolla) e da un più piccolo lotto pubblico assegnato, con una convenzione, dall'Amministrazione alla comunità dei testimoni di Geova.

L'area di concorso è un ambito di margine del quartiere che si confronta con i frammenti minuti di un tessuto urbano estraneo alla costruzione della "città pubblica", ad esempio lungo via Bolla e attorno alla chiesa di S. Romano.

Anche nei casi di promozione immobiliare privata, gli oggetti che hanno connotato le espansioni recenti nel contesto appartengono al genere che ha caratterizzato molta della crescita nei quartieri pubblici: grandi corti circondate da alti edifici pluripiano, torri isolate nel loro spazio pertinenziale, il tutto entro una notevole dilatazione dello spazio aperto che però assume caratteri privati.

I grandi edifici in linea che definiscono il margine nord del quartiere Gallaratese, insieme a quelli attestati su via Gallarate e a quelli futuri, previsti dalle prossime trasformazioni del contesto, contribuiscono a formare una sorta di grande recinto, quasi un catino, definito da fronti alti e continui che circoscrivono un ampio territorio nel quale si collocano, oltre all'area in concorso, lo spazio aperto del PII Bolla, Via Consolini e Via Bolla.

Gli edifici in progetto dovranno essere contenuti in questo "interno" facente anche parte del sistema di spazi aperti che, in quest'area, costeggia il margine settentrionale del quartiere.



Un'area attraversabile

L'area è liberamente percorribile e rappresenta l'occasione di connettere le differenti parti del quartiere.



Un'accessibilità puntuale

Gli accessi carrai sono puntuali e portano a parcheggi interrati e/o seminterrati posti al di sotto delle isole.



Sezioni stradali riqualificate

Via Bolla e via Consolini hanno una sezione continua. Davanti alla chiesa di San Romano la strada consente un attraversamento pedonale sicuro. La sezione di via Appennini è resa omogenea alle caratteristiche che possiede a monte.

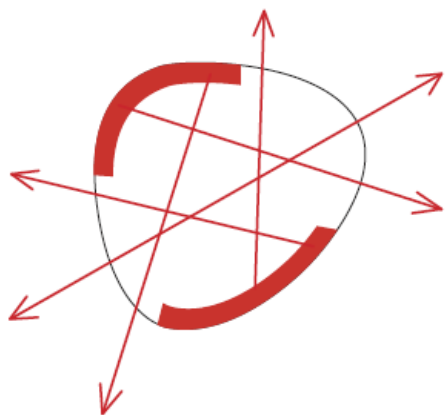
Una colonizzazione per isole
L'edificato occupa l'area realizzando un arcipelago di "isole" che "galleggiano" nello spazio pubblico.

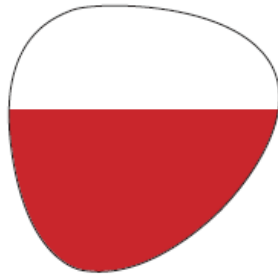


Superfici differenti dello spazio aperto pubblico
Lo spazio aperto pubblico verde è attraversato da suoli più "duri" che definiscono percorsi preferenziali sui quali affacciano le isole.



Le isole sono edificate sui bordi
Gli edifici si dispongono sul bordo delle isole, senza però ostruire la percezione del paesaggio esterno.





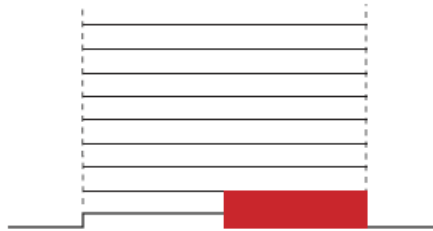
**Le isole sono spazi aperti verdi
ad uso residenziale**

Il 60% dello spazio aperto dell'isola è permeabile.



Due quote del suolo

Il suolo dell'isola è ad una quota più alta di quello pubblico.



I servizi

I servizi si insediano al piede degli edifici residenziali, affacciandosi sullo spazio pubblico, oppure occupano da soli un'intera isola.







Luigi Sacco

SP233

A4

E64

A8

A4

E64

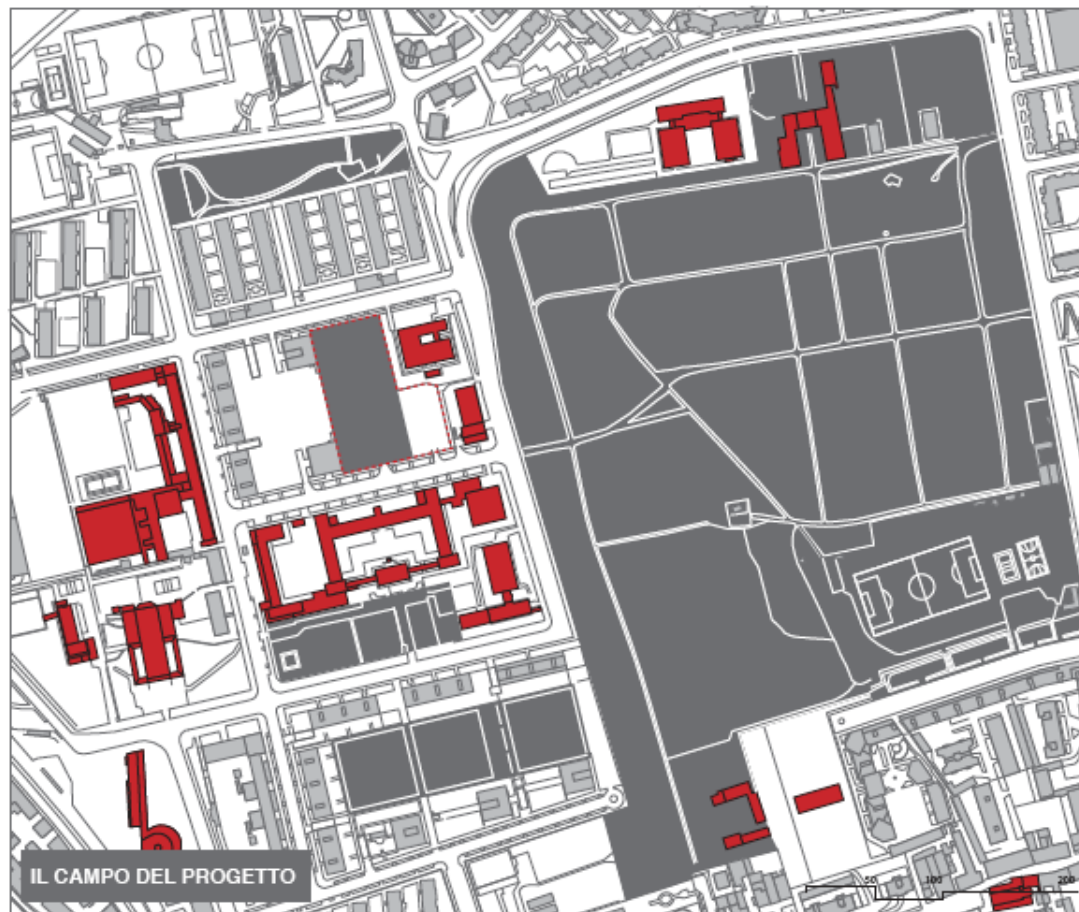
Milano

Quarto Oggiaro

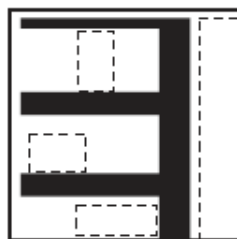
Via Cogne

SP233

A8



REALIZZARE UN AFFACCIO SUL PARCO

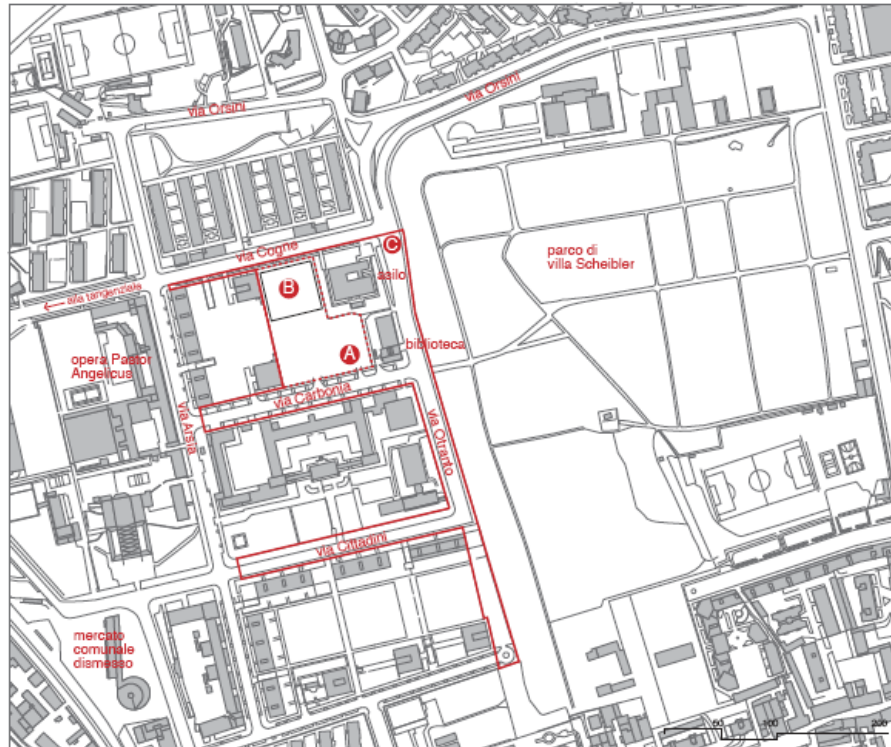


Il progetto promuove una estesa riqualificazione dello spazio pubblico ad ovest del parco di Villa Scheibler attraverso il ridisegno delle strade e interventi puntuali all'interno degli isolati. Le strade che delimitano il parco svolgono il ruolo di supporto per i servizi esistenti e per nuove attrezzature, integrandosi con lo spazio aperto e costituendo un sistema di luoghi pubblici entro un "pettine" che istituisce un nuovo affaccio della città sul parco. La nuova edificazione si dispone all'interno di uno degli isolati (ora definiti dalla nuova rete di spazi pubblici e in forte relazione con la ricca dotazione di servizi di quartiere) e intende soddisfare la domanda di residenza temporanea, minialloggi (mono e bilocali) aventi caratteristiche di duttilità gestionale e flessibilità nell'organizzazione degli spazi.

LO SPAZIO DEL PROGETTO

Tra i settori urbani di origine prevalentemente pubblica, il quartiere di Quarto Oggiaro è fra quelli più importanti, per estensione, rappresentatività, "fama". Nel tempo gli interventi residenziali si sono accostati fra loro, costruendo un collage di parti riconducibili a precise e diverse idee di città e di qualità dello spazio urbano. I servizi legati a questi interventi residenziali configurano oggi una parte di città ricca di spazi e attrezzature collettive talvolta sotto utilizzati. A fronte di questo contesto l'area destinata al nuovo intervento di edilizia pubblica (area A) è estremamente ridotta e collocata in un ambito residuale prossimo ad interventi conclusi nell'immediato intorno: le torri residenziali tra via Cogne e via Carbonia, la scuola materna e la biblioteca di quartiere di via Otranto, la scuola di via Carbonia. Villa Scheibler e il suo parco, preesistenti alla nascita del quartiere e riconvertiti a spazio pubblico, qualificano ulteriormente il contesto, senza tuttavia valorizzare le relazioni con l'intorno.

Le trasformazioni previste dal Documento preliminare alla progettazione tendono a valorizzare le relazioni tra spazi ed attrezzature collettive esistenti, contribuendo al miglioramento del contesto attraverso due tipi di azioni, una esterna all'ambito edificabile, l'altra interna. La prima prevede la trasformazione di un'ampia area (area C), ora destinata a sedi stradali sotto utilizzate ai fini della circolazione. Le mosse di trasformazione prevedono: la chiusura di Via Otranto e la sua integrazione nel disegno del parco mediante un sistema articolato di accessi ai servizi esistenti, di spazi di mediazione e attestamento; Via Carbonia e Via Cittadini diventano parte del sistema di spazi di accesso al parco, mantenendo tuttavia la funzione di strade /parcheggio; Via Cogne mantiene invece il ruolo attuale di accesso e distribuzione al quartiere. La seconda azione, circoscritta all'isolato compreso tra via Cogne e via Carbonia (area A), prevede la realizzazione di un edificio per alloggi minimi da destinare a residenza temporanea affacciato su via Carbonia. A tale intervento si affianca la realizzazione di un parcheggio interrato multipiano di iniziativa comunale, affacciato invece su via Cogne (area B). Quest'ultimo non è oggetto del concorso, mentre lo è la sistemazione dello spazio aperto in superficie che dovrà essere integrata al disegno degli spazi aperti previsto per l'intera area A. Va sottolineato che il disegno degli spazi aperti dell'area A potrebbe contribuire al miglioramento dell'accessibilità e al completamento degli spazi di pertinenza dell'asilo e della biblioteca adiacenti.

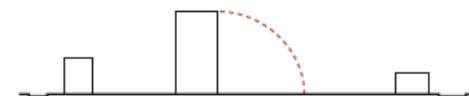
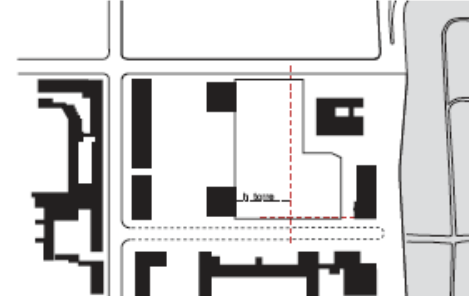




Una rete che favorisce la compenetrazione tra parco e città

Un insieme eterogeneo di spazi aperti costituisce un nuovo principio di affaccio e di accostamento della città e dei servizi in relazione al parco.

Un ambito di edificazione protetto
L'ambito di edificazione non si sovrappone alle superfici di ribaltamento delle torri ad est.

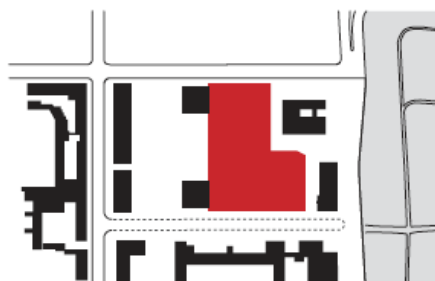
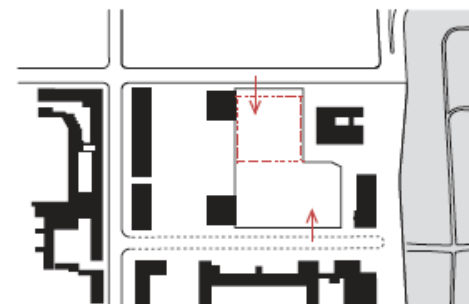


Un nuovo suolo

La possibile chiusura di via Otranto, già oggi esclusa dal traffico veicolare, consente la realizzazione di una "piazza allungata" che affaccia sul parco. Le strade ad essa ortogonali sono anch'esse spazi prevalentemente pedonali dove l'automobile entra solamente per parcheggiare o per accedere ai lotti.

Un'accessibilità puntuale

Gli accessi carrai sono puntuali e conducono ai parcheggi interrati: quelli al di sotto delle residenze e quelli nel sottosuolo del giardino.

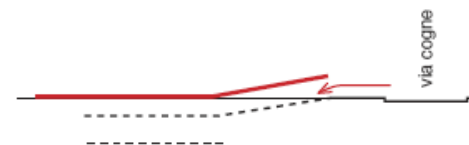


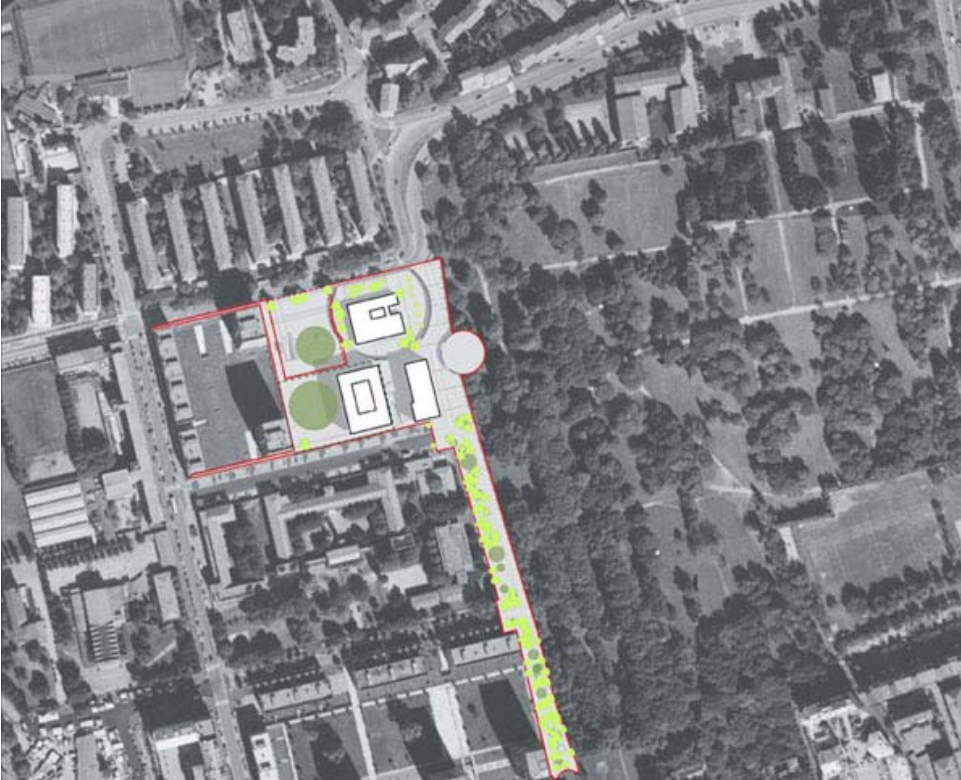
Uno spazio aperto continuo

Gli spazi aperti costituiscono un ambito continuo anche se concettualmente declinabile in relazione a situazioni differenti.

Uno spazio protetto

Lungo via Cogne lo spazio aperto viene sollevato per accogliere la rampa d'accesso al parcheggio sotterraneo e per proteggere il giardino dal traffico.





SPAZIO PUBBLICO PAVIMENTATO SPAZIO PUBBLICO VERDE ALBERI E PLAYGROUND (EDIFICI)

**SISTEMAZIONE SPAZIO APERTO
PARCHEGGIO in realizzazione 2.300 M2**



- SISTEMAZIONE SPAZIO APERTO
- ASILO ESISTENTE, REALIZZAZIONE NUOVA RECINZIONE VERDE
- NUOVO INGRESSO Villa Scheibler
- NUOVA PIAZZA
- ELIMINAZIONE RECINTO BIBLIOTECA esistente
- SISTEMAZIONE A PARCO DI VIA OTRANTO

 ASILO esistente



-  LUDOTECA 145 M²
-  BIBLIOTECA esistente
-  PLAY-GROUND



Milano

Via Giambellino

Via Lorenteggio

Via Paolo Segneri

Via Emanuele Ciozzo

Largo del Gelsomini

Largo del Gelsomini

Via Giambellino

Via dei Biancospini

Via degli Apuli

Via Giambellino

Largo Giambellino

Largo Giambellino

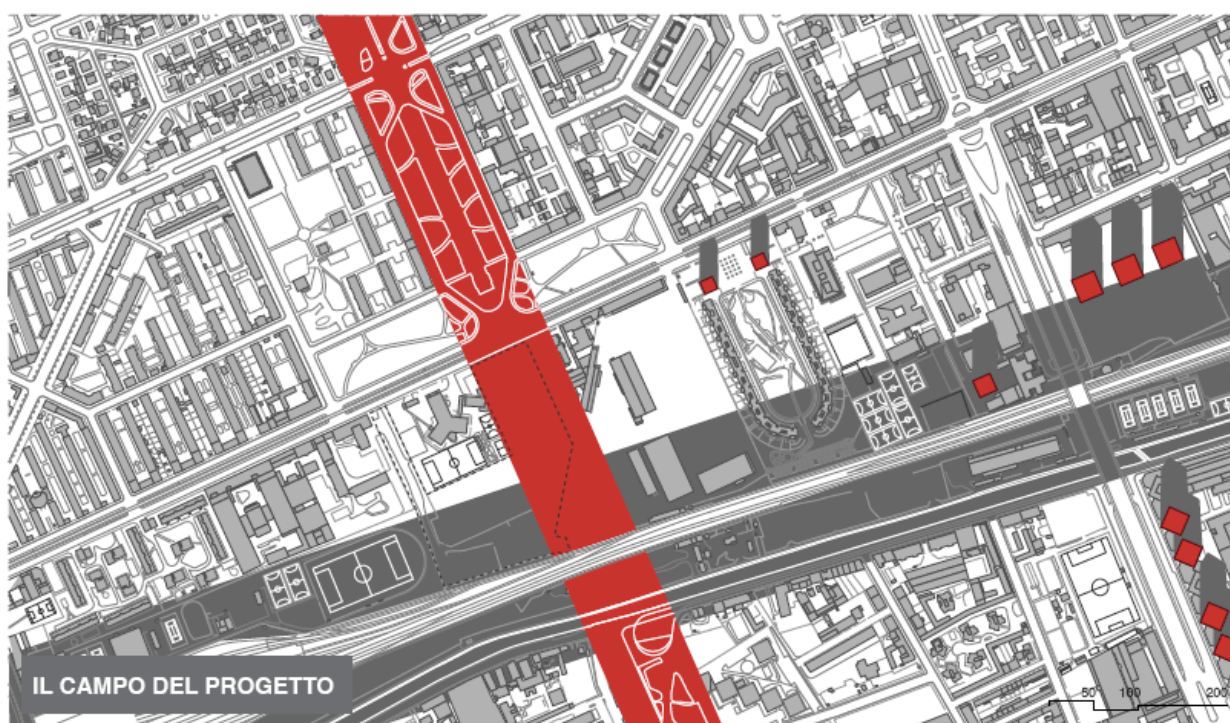
Via Giambellino

Via Giambellino

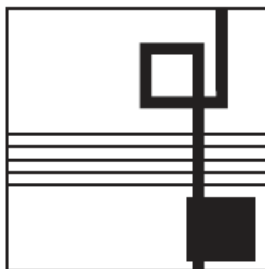
Via Giambellino

Alzaia Naviglio Grande

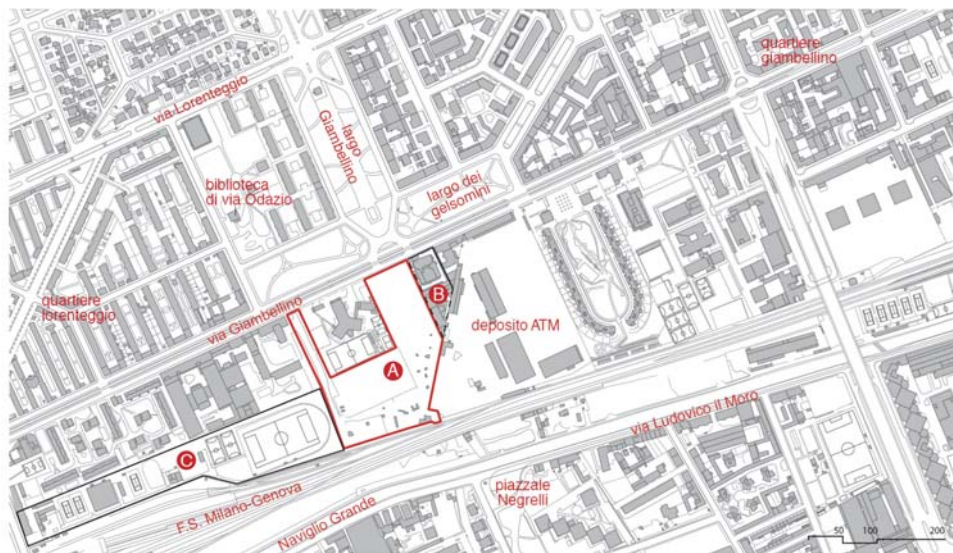
Via Ludovico il Moro



ABITARE UN LANDMARK TRA PERCORSI URBANI



Il progetto propone la costruzione di un nuovo spazio accessibile e visibile, che ospiti nuove residenze e servizi rivolti non solo al quartiere, ma anche ai settori urbani che si trovano sul lato opposto del Naviglio e della ferrovia. A questo scopo opera attraverso due azioni complementari. La prima inserisce l'area del concorso nell'insieme dei luoghi occupati da edifici alti (landmark) che si affacciano sugli spazi prospicienti i percorsi urbani della ferrovia, del Naviglio, dell'alzaia e della ripa. La seconda azione consente l'attraversamento del fascio infrastrutturale con un percorso ciclopedonale elevato che collega i due quartieri a nord e a sud, dando anche accesso agli spazi aperti tra la ferrovia e il Naviglio.



LO SPAZIO DEL PROGETTO

L'ambito interessato dal progetto è incluso tra via Giambellino e il fascio dei binari della Ferrovia per Mortara/P.ta Genova. Esso è anche parte di un più ampio settore urbano interessato da diffuse trasformazioni che hanno recentemente comportato un processo di sostituzione e densificazione residenziale e intensificazione delle funzioni commerciali, accompagnato da progetti infrastrutturali di rilievo urbano, senza che ciò abbia tuttavia inciso in misura consistente sulla qualità locale, anzi accentuando i fenomeni di giustapposizione sociale e un uso dello spazio pubblico e collettivo conflittuale.

Nel prossimo futuro l'ambito vedrà migliorare ulteriormente le proprie condizioni di accessibilità grazie al potenziamento della mobilità su ferro accessibile dalla vicina stazione di San Cristoforo in piazza Tirana.

L'amministrazione comunale, per permettere la realizzazione del programma oggetto di concorso e coerentemente con le previsioni del Piano Urbano della Mobilità ha deciso di variare la previsione di una infrastruttura viabilistica che secondo il Piano Regolatore Generale avrebbe dovuto attraversare l'area, collegando largo Giambellino a piazzale Negrelli.

Il nuovo ruolo dell'area porta a riconsiderarne le relazioni potenziali con l'intorno, in particolare con l'area B e con il deposito ATM, con l'area C del circolo sportivo del dopolavoro ferroviario. L'area A, oggetto del concorso, attualmente include un campo da calcio libero in disuso, presenze di orti urbani, una strada d'accesso da Via Giambellino. L'area B comprende un insediamento produttivo interessato da un progetto di riqualificazione e di riuso per un insediamento di attività artigianali e terziarie, del quale ora non è disponibile il progetto, ma che non prevede la modifica della configurazione planivolumetrica esistente. L'area C è occupata da un insieme di servizi sportivi, dedicati al personale delle ferrovie, recintati e con accesso da Piazza Tirana, dal lato opposto a quello confinante con le superfici a concorso.

L'area di progetto affaccia su una sorta di "valle", costituita da una pausa del tessuto urbano denso e continuo, che entra in profondità nella città. La "valle" accoglie un fascio infrastrutturale composto dalla ferrovia, dal Naviglio, dall'alzaia (a nord del canale) e dalla ripa. A ridosso delle infrastrutture è presente un vasto insieme di spazi aperti, ora inutilizzati, ora destinati ad impianti sportivi o ad edifici produttivi. Lungo l'alzaia, in direzione del centro della città è da sottolineare la presenza dell'antica chiesa di San Cristoforo.

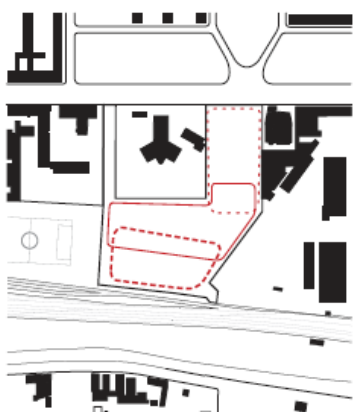
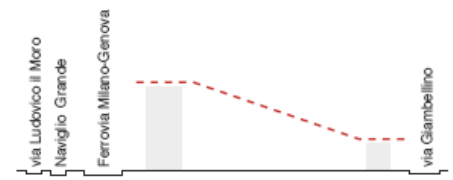
Negli anni recenti il processo di sostituzione residenziale ha creato un paesaggio caratterizzato dalla ricorrenza di edifici a torre prospicienti le infrastrutture. Il progetto interpreta questa condizione costruendo in questo settore di accesso alla città un nuovo landmark che segna l'attraversamento della "valle", analogamente a quanto già avviene in corrispondenza del cavalcavia Don Lorenzo Milani.



Una connessione tra due parti di città

Il progetto mette in relazione il sistema di spazi aperti che va da largo dei Gelsomini a quelli che si trovano oltre la ferrovia e lungo il naviglio.

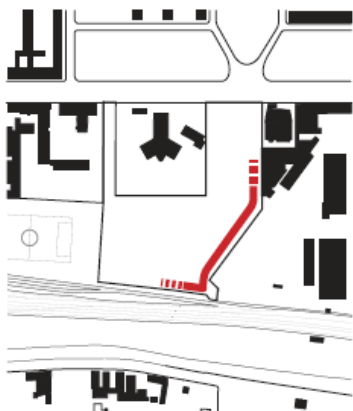
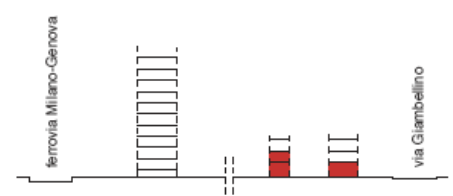
Due affacci, due altezze
L'altezza dei nuovi edifici aumenta allontanandosi da via Giambellino verso la ferrovia.



Tre aree connotate

Un insieme di servizi al piede di piccoli edifici residenziali verso largo Giambellino, la residenza nelle torri sul retro della chiesa e gli impianti sportivi lungo la ferrovia.

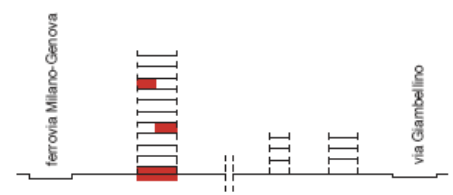
Una dotazione di servizi rivolta al quartiere
I servizi al quartiere occupano la base degli edifici collocati verso via Giambellino, la residenza al di sopra di essi può avere stretta connessione con le funzioni ivi collocate.

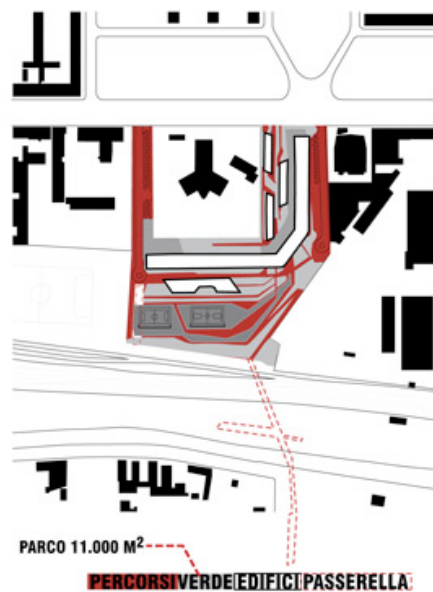
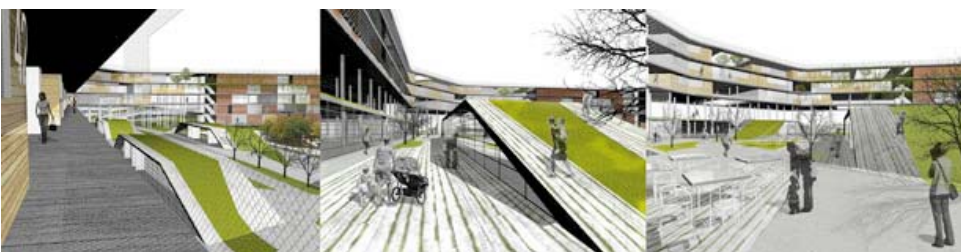
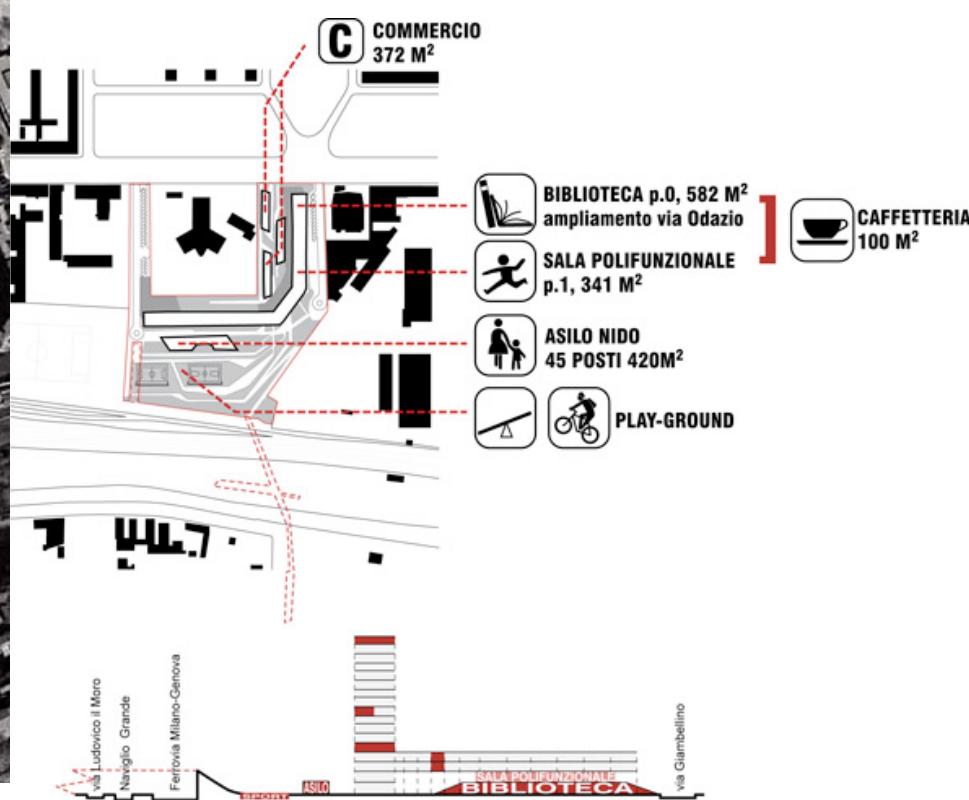


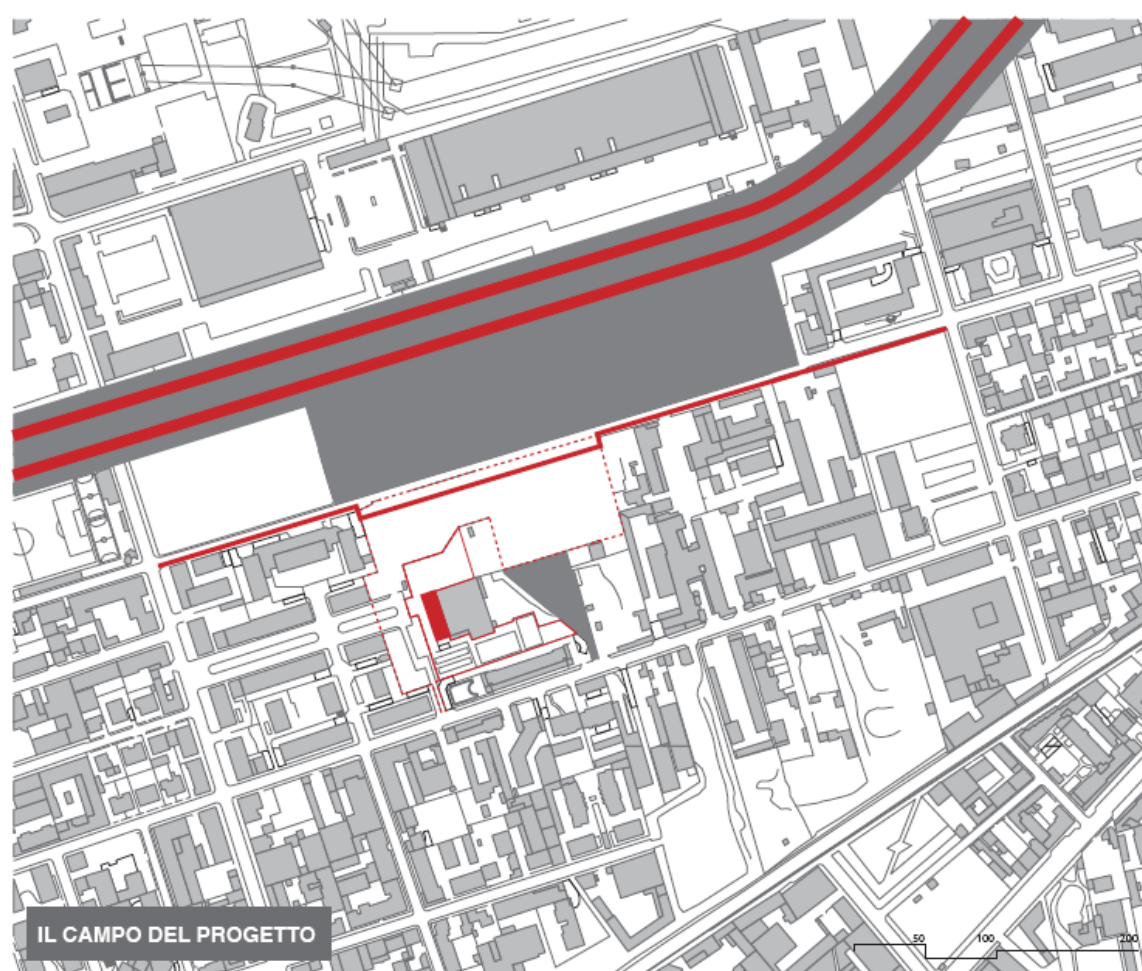
Un'area protetta

Un terrapieno posto ad est dell'area di progetto ha il compito di proteggere quest'ultima dall'adiacente deposito ATM e dalla ferrovia, oltre a costituire una rampa e la base di appoggio per una passerella che attraversa prima la ferrovia e poi il naviglio.

Una dotazione di servizi rivolta alla residenza
I servizi alla residenza possono essere collocati sia alla base che all'interno degli edifici che occupano la parte a sud dell'area di progetto.







INNESCARE UN PROCESSO DI EROSIONE INTERNA DELL'ISOLATO



Il progetto intende innescare un processo di riqualificazione interna dell'isolato compreso tra Via Meucci e Via del Ricordo. Lo spazio aperto si articolerà in differenti ambiti, secondo le esigenze e le opportunità offerte dall'immediato contesto. La disponibilità di spazi aperti di diversa natura e conformazione, potenzialmente interconnessi, suggerisce di valorizzare i possibili collegamenti interni trasversali in modo da costituire un sistema di spazi protetti, resi vitali dai servizi esistenti (oratorio) e di nuova previsione. Tale sistema costituirà a sua volta un percorso in grado di dare accesso al nuovo parco previsto a nord di Via del Ricordo.



LO SPAZIO DEL PROGETTO

Le aree oggetto di concorso sono tre e fra loro interconnesse: l'area A, già cimitero di Crescenzago, è destinata ad accogliere le volumetrie previste; l'area B è stata assegnata ad una cooperativa per la realizzazione di parcheggi pertinenziali sotterranei e per la realizzazione, in superficie, di un giardino pubblico di quartiere; l'area C è formata da alcuni frammenti di spazio aperto che, se ricondotti a unità, possono rappresentare un collegamento tra via Meucci e via Del Ricordo costituendo un nuovo affaccio per l'Oratorio di San Basilio.

L'area E, a sud delle aree suddette, non è attualmente disponibile. Essa però, in un prossimo futuro, potrebbe essere implicata in questo processo di trasformazione al fine di consentire un nuovo accesso al lotto in concorso, ponendolo così al centro di un sistema di connessioni estese all'intero isolato. A nord dell'area di concorso è prevista la realizzazione di una nuova importante infrastruttura stradale di collegamento trasversale est-ovest tra i quartieri di Milano. Contestualmente è prevista la realizzazione di un parco (area D) con funzione di protezione del settore a sud dal traffico veicolare.

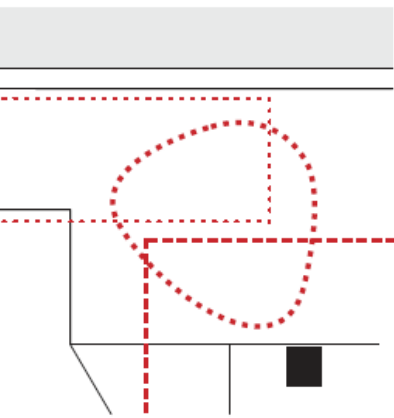
Le aree di intervento costituiscono il primo ambito di trasformazione di un più ampio contesto fortemente degradato (ad est delle aree di concorso e a sud, oltre Via Meucci) e interessato già da ora da processi di microtrasformazione. Il progetto offre l'occasione di reinterpretare la natura del tessuto di questo settore urbano, innescando un processo di "erosione interna" in grado di valorizzare l'eterogeneità presente senza ricondurla a principi insediativi scontati e ripetuti, puntando quindi alla realizzazione di una "porosità" pubblica degli isolati e ad un'articolazione dello spazio aperto, ora limitata alla dicotomia fra quello privato, interno ai lotti, e quello pubblico occupato dalle sedi stradali. Il progetto del parcheggio sotterraneo, redatto dai professionisti incaricati dalla cooperativa, costituisce un vincolo riguardo alle opere interrate, agli accessi carrabili e pedonali, alle prese d'aria e alle uscite di scurezza mentre le opere di trattamento del suolo sono oggetto di concorso e possono essere dunque integrate in un disegno unitario esteso all'insieme delle tre aree. Al riguardo va tenuto conto del fatto che, nella convenzione sottoscritta tra la cooperativa assegnataria del suolo pubblico e l'Amministrazione Comunale, il costo delle opere di sistemazione del suolo è di euro 164.601,31 e di euro 9.585 annui per la manutenzione, limite che non dovrà essere superato nella sistemazione dello spazio aperto di superficie del parcheggio.



Una connessione tra città e parco
 Il progetto consente di connettere la città ed il parco previsto dal progetto della nuova strada interquartiere.



Un'Interferenza tra spazi aperti 1
 Il trattamento degli spazi aperti si declina in relazione a temi differenti istituendo aree di interferenza.



Un'Interferenza tra spazi aperti 2
 Nell'area di concentrazione dell'edificato lo spazio aperto si organizza generando differenti situazioni.

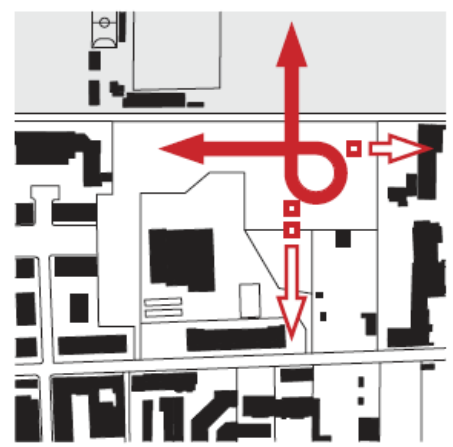
Una superficie attrezzata
 La fascia che connette via Meucci a via del Ricordo è una superficie omogenea che accoglie attrezzature e situazioni differenti (spazio gioco, ingresso all'oratorio, accesso al parcheggio).



Un golfo sulla strada
 Lo spazio aperto prospiciente la strada consente la continuità dei percorsi pedonali lungo superfici verdi e pavimentate.



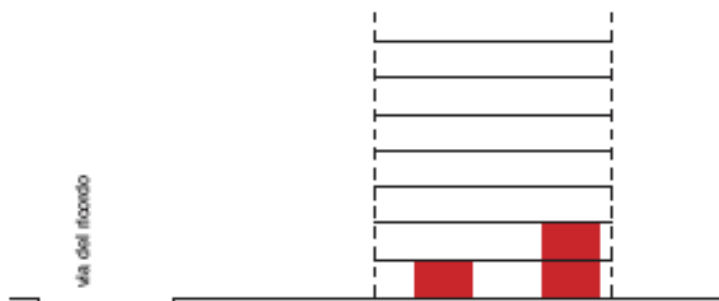
Connessioni esterne ed interne
 Il progetto crea nuove connessioni tra spazi esterni all'isolato attraverso una nuova articolazione degli spazi interni ad esso. Una parte di queste connessioni sono già oggi realizzabili, altre si potranno realizzare nel tempo attraverso le progressive trasformazioni dei lotti attigui all'ambito di intervento.





Un arretramento del fronte edilizio

L'edificazione si arretra dal margine della strada liberando uno spazio aperto che affaccia sul parco.



Un attacco a terra permeabile

I servizi al piano terra degli edifici consentono una libera percorrenza alla quota del suolo.



 **LABORATORI DIDATTICI**
503 M²



SERVIZI | **PERCORSI VERDE** | **EDIFICI**

