



Milán: Las opciones sobre planificación y proyección urbana

Piergiorgio Marabelli

Milano: Le scelte di pianificazione e progettazione urbana

1. Caratteri di Milano e strategie di pianificazione

La città di Milano è al centro di una regione fortemente insediata e sviluppata che concentra, nelle aree più direttamente connesse al comune capoluogo, una popolazione di circa quattro milioni di abitanti, e che rappresenta il luogo centrale di una regione, la Lombardia, tra le più avanzate e sviluppate d'Italia.

L'assenza di un livello di governo sovracomunale ha provocato notevoli squilibri nell'organizzazione territoriale, anche perché il territorio amministrato direttamente dalla città di Milano è molto ridotto, se paragonato alla sua regione di influenza: in una superficie di circa 181 milioni di metri quadrati si concentra una popolazione di 1.400.000 abitanti, mentre la struttura economica, nelle sue diverse articolazioni, offre circa 800.000 posti di lavoro.

El área milanesa, los principales sistemas viales y el transporte público.

- | Existente o en construcción | Proyectados a corto/medio plazo |
|--|---------------------------------|
| Líneas ferroviarias | |
| | |
| | |
| Líneas metropolitanas | |
| | |
| Sistemas innovadores de transporte público | |
| | |
| Líneas de superficie proyectadas a plazos | |
| | |
| Autopistas y tangenciales | |
| | |
| Possible desdoblamiento | |
| | |
| Intercambiadores | |
| | |
| Aparcamientos públicos incluidos en el programa urbano de aparcamiento (P.U.P.) 1990-1992 en desarrollo de la L. 122/89 | |

La città e il contesto hanno subito profonde trasformazioni negli ultimi dieci-quindici anni: le attività economiche hanno rotto il tradizionale equilibrio tra centro manifatturiero - centro finanziario e commerciale, evolvendosi in un sistema più complesso, che pur mantenendo circa 200.000 posti di lavoro nel settore manifatturiero (dei 380.000 ancora presenti all'inizio degli anni '70), ha sviluppato intensamente nuovi campi di attività nel settore dei servizi, delle nuove tecnologie, dell'informatica, del marketing, ecc., rendendo ancor più attrattiva l'area urbana in termini di occasioni di lavoro.

Questo processo, scarsamente controllato in termini di pianificazione del territorio, ha provocato un lento ma costante declino della popolazione residente a Milano; declino avviato all'inizio degli anni '70 e che ha portato la popolazione residente da 1.800.000 agli attuali 1.400.000, con profonde modifiche nella composizione della popolazione stessa.

Milano, inoltre, pur avendo modificato notevolmente la sua struttura edilizia storica, tanto da non presentare il livello di omogeneità riscontrabile in altre città italiane, conserva ancora nell'impianto generale e in numerose parti le tracce del suo peculiare sviluppo storico, di città fortemente radiocentrica e monocentrica, pur essendo sorta in un territorio piano, libero da ostacoli o condizionamenti orografici. Questa struttura dà identità e pone i problemi più rilevanti all'attività di pianificazione e progettazione urbana. La città ha inoltre mantenuto il carattere fortemente commistio dei suoi tessuti, con l'assenza di "distretti" specializzati di grandi dimensioni.

L'ossatura storica della città condiziona fortemente oggi esigenze e modi d'uso, in particolare nel sistema dei movimenti, più che non nel patrimonio edilizio, proprio per l'assenza di riforme e ricostruzioni radicali che hanno caratterizzato altre città europee alla fine del XIX o agli inizi del XX secolo.

La politica urbanistica, negli ultimi dieci anni, si è incentrata sul nuovo Piano regolatore generale, elaborato nel 1976 e definitivamente approva-



Plan de Ordenación Urbana de 1980.

Características de Milán y estrategias de planificación

La ciudad de Milán está en el centro de una región muy desarrollada que concentra, en las áreas más directamente ligadas al Ayuntamiento central, una población de casi cuatro millones de habitantes y que representa el lugar central de una región, la Lombardía, entre las más adelantadas y desarrolladas de Italia.

La ausencia de un nivel de gobierno que esté por encima del Ayuntamiento ha provocado notables desequilibrios en la organización territorial, también porque el territorio administrado directamente por la ciudad de Milán es muy reducido, si se compara a su zona de influencia: en una superficie de casi 181 millones de metros cuadrados, se concentra una población de 1.400.000 habitantes, mientras la estructura económica, en sus distintas articulaciones, ofrece casi 800.000 puestos de trabajo.

La ciudad y el contexto han sufrido profundas transformaciones en los últimos diez-quince años: las actividades económicas han roto el tradicional equilibrio entre centro manufacturero-centro financiero y comercial, evolucionando en un sistema más complejo, que aunque mantiene 200.000 puestos de trabajo en el sector fabril (de los 370.000 con los que contaba al principio de los años 70), ha desarrollado intensamente nuevos campos de actividad en los sectores de servicios, de nuevas tecnologías, de informática, de marketing, etc., haciendo aún más atractiva el área urbana en términos de oportunidades de trabajo.

Este proceso, muy poco controlado en lo que se refiere a la planificación del territorio, ha provocado una lenta pero constante reducción de la población residente en Milán; reducción que empezó al principio de los años 70 y que ha llevado la población residente de 1.800.000 al actual 1.400.000, con profundas modificaciones en la composición de la población misma.

Milán, además, aunque ha modificado notablemente su estructura urbana histórica, tanto que no tiene ese nivel de homogeneidad que se pueden encontrar en otras ciudades italianas, mantiene todavía en la estructura general y en numerosas zonas las marcas de su peculiar desarrollo histórico, de ciudad fuertemente radiocéntrica y monocéntrica, aunque surgió en un terreno llano, libre de obstáculos orográficos. Esta estructura da una identidad y crea problemas más importantes en la actividad de planificación y proyección urbana. La ciudad ha mantenido, además, el carácter fuertemente mezclado en sus tejidos, con la ausencia de "distritos" especializados de grandes dimensiones.

La estructura histórica de la ciudad condiciona hoy fuertemente exigencias y formas de uso,

en particular en el sistema de los movimientos más que en el patrimonio urbanístico, justo por la ausencia de reformas y reconstrucciones radicales que han caracterizado otras ciudades europeas al final del siglo XIX o principios del XX.

La política urbanística, en los últimos diez años, se ha centrado en el nuevo Plan de Ordenación Urbana, elaborado en 1976 y definitivamente aprobado en 1980, sobre las numerosas iniciativas en actuación del Plan general, y sobre las modificaciones de estrategia que se han hecho necesarias por los nuevos problemas, por las transformaciones que se están realizando en el área urbana.

Las principales decisiones del Plan General de Ordenación Urbana de 1980 pueden ser resumidas de esta forma:

- mantenimiento del tejido mixto en las distintas zonas de la ciudad, para tutelar las actividades productivas y artesanales; previsión de zonas limitadas para nuevas instalaciones productivas de pequeñas y medianas dimensiones; nuevas zonas de expansión terciaria de las áreas periféricas, con una volumetría de casi 1.000.000 de metros cúbicos, con la intención de frenar en el área histórica más central, los cambios de uso de residencial a terciario.
- contención de la expansión física de la ciudad hacia la periferia, dimensionando nuevas áreas destinadas a las zonas residenciales con una capacidad máxima para 80.000 habitantes; promoción de procedimientos de recuperación urbanística en numerosas áreas centrales y semicentrales interesadas por extendidos fenómenos de degradación y subutilización;
- salvaguardia y vinculación de la mayor parte de las áreas todavía no edificadas, para ser destinadas a la construcción de servicios públicos, nuevos parques, colegios, etc., con el objetivo de aumentar la dotación del "espacio público urbano" hasta 80 millones de metros cuadrados de superficie, respecto a los actuales 40 millones de metros cuadrados de áreas;
- mejora del transporte público, con la construcción de la línea 3 del Metro y búsqueda de recorridos preferenciales en superficie sobre las principales directrices y sobre algunas circunvalaciones; para el tráfico privado se ha primado a las conexiones y a las relaciones interperiféricas, abandonando el camino de la construcción de grandes infraestructuras del tipo autopistas.

La actuación de estas políticas se ha desarrollado de manera discontinua y contradictoria, también porque los problemas creados por las transformaciones económicas y sociales del área urbana, y por la distinta velocidad de las transformaciones reales y las formas y los instrumentos de gobierno del territorio.

Una primera modificación importante ha sido introducida en el período 1983-1985, cuando la agudeza del problema de la vivienda, la disminución de la población, a pesar de la realización de 80.000 nuevas viviendas previstas por el Plan, han llevado al Ayuntamiento a decidirse sobre una nueva intervención extraordinaria para la ordenación residencial, el Proyecto Casa, que ha previsto la realización en zonas periféricas de otras 40.000 viviendas, en gran parte de promoción privada, con la obligación de mantener en régimen de arrendamiento dos terceras partes de las viviendas.

La actualización de la estrategia de planificación urbana se ha hecho, en fases sucesivas, con el Documento Director en vigor de 1983, y con el Documento de las áreas industriales en desuso, en 1990.

La construcción de una nueva línea ferroviaria, que une el cinturón de noroeste a sureste con un trazado en el subsuelo que roza el área central e intersecciona las líneas de Metro, modificará de forma radical el sistema de transportes a escala regional. Milán, de ser estación de cabeza pasa a ser estación "pasante" abierta a la conexión con la corona de las ciudades lombardas, en un nuevo sistema que integra también ferrocarriles de escala regional (Ferrocarril Norte Milán).

Con este primer documento el Ayuntamiento ha querido delinear los criterios de utilización de áreas semicentrales y periféricas ubicadas en la proximidad de las nuevas estaciones ferroviarias, en las que la nueva forma de acceder ha sido interpretada como "ocasión" para un nuevo desarrollo de contextos ahora marginales y periféricos.

Esta estrategia ha sido perfeccionada en 1990 con el Documento Director en las áreas industriales en desuso o subutilizadas, enlazadas en gran parte con el cinturón ferroviario.

to nel 1980, sulle numerose iniziative in attuazione del Piano generale, e sulle modifiche di strategia, rese necessarie dai nuovi problemi, dalle trasformazioni in corso nell'area urbana.

Le principali scelte del Piano regolatore generale del 1980 possono essere così schematizzate:

- Mantenimento del tessuto misto nelle diverse zone della città, a tutela delle attività produttive e artigianali, previsione di limitate zone per nuovi insediamenti produttivi, di piccola e media dimensione; nuove zone di espansione terziaria nelle aree periferiche, per una volumetria di circa 1.000.000 di metri cubi, nel tentativo di fermare i cambiamenti d'uso da residenza a terziario nell'area storica più centrale;

- contenimento dell'espansione fisica della città verso la periferia, dimensionando le nuove aree destinate agli insediamenti residenziali per una capacità massima di 80.000 abitanti; promozione dei processi di recupero edilizio ed urbanistico in numerose aree centrali e semicentrali, interessate da estesi fenomeni di degrado e di sottoutilizzo;

- salvaguardia e vincolo della maggior parte delle aree non ancora edificate, da destinare alla costruzione di servizi pubblici, attrezzature, nuovi parchi, scuole, ecc., con l'obiettivo di incrementare la dotazione dello "spazio pubblico urbano" sino a 80 milioni di metri quadri di superficie, rispetto agli attuali 40 milioni di metri quadri di aree;

- miglioramento del trasporto pubblico, con la costruzione della linea 3 della metropolitana, e ricerca di percorsi protetti in superficie sulle principali direttive e su alcune circonvallazioni; per il traffico privato si sono privilegiate le connessioni e i rapporti interperiferici, abbandonando la strada della costruzione di grandi infrastrutture di tipo autostradale.

L'attuazione di queste politiche si è svolta in modi discontinui e contradditori, anche per i problemi posti dalle trasformazioni economiche e sociali dell'area urbana, nonché per la diversa velocità tra trasformazioni reali e modi e strumenti di governo del territorio.

Una prima significativa modifica è stata introdotta nel periodo 1983-1985, quando l'acuirsi del problema della casa, la diminuzione di popolazione nonostante l'avvenuta realizzazione degli 80.000 nuovi vani previsti dal Piano, hanno indotto il Comune a decidere un intervento straordinario per l'edilizia residenziale, il Progetto Casa, che ha previsto la realizzazione, in aree periferiche di altri 40.000 vani, da costruirsi in gran parte per iniziativa privata, con l'obbligo di mantenere in affitto due terzi degli alloggi.

L'aggiornamento della strategia di pianificazione urbana è avvenuto, in fasi successive, con il Documento direttore del Progetto passante, nel 1983, e con il Documento direttore delle aree industriali dismesse, nel 1990.

La costruzione di una nuova linea ferroviaria, che collega la cintura da Nord ovest a Sud est, con un tratto in sotto-suolo a lambire l'area centrale e ad intersecare le linee di metropolitana, modificherà radicalmente il sistema dei trasporti a scala regionale. Milano da stazione di testa diviene stazione "passante" aperta al collegamento con la corona delle città lombarde, in un nuovo sistema che integra anche ferrovie di scala regionale (Ferrovie Nord Milano).

Con questo primo documento il Comune ha inteso delineare i criteri di utilizzo di aree semicentrali e periferiche collocate in prossimità delle nuove stazioni ferroviarie e in cui la nuova accessibilità è stata interpretata come "occasione" per un nuovo sviluppo di contesti ora marginali e periferici.

Questa strategia è stata perfezionata nel 1990 con il Documento direttore sulle aree industriali dismesse o sottoutilizzate, connesse in gran parte alla cintura ferroviaria.

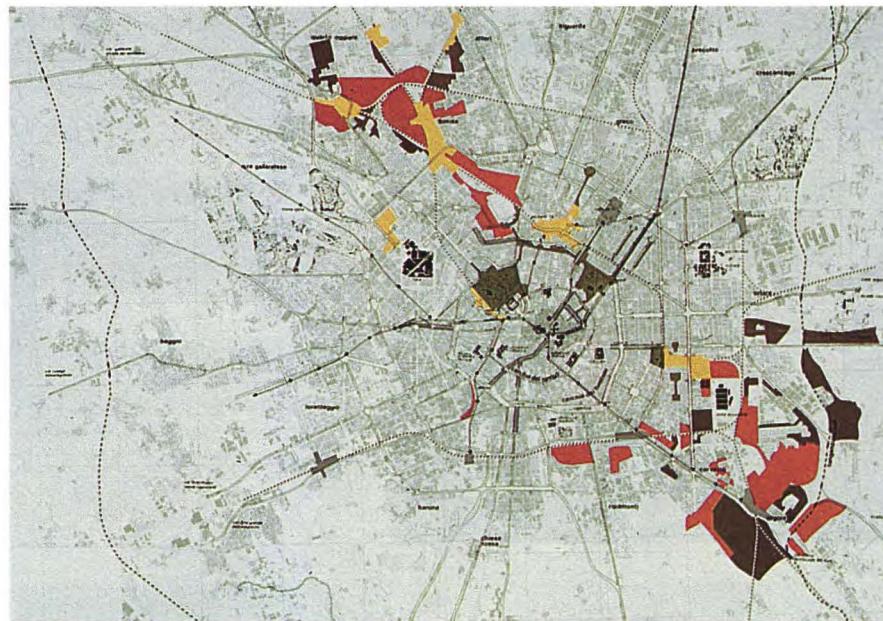
Il nuovo sistema ferroviario regionale (Passante) e circa 8.000.000 di metri quadri di aree dismesse sono viste come una grande occasione, di portata storica, per aggiornare e riequilibrare la struttura urbana, in due direzioni fondamentali:

- Il passaggio dal monocentrismo ad una struttura policentrica, realizzando nelle aree periferiche poli di nuova centralità, specializzati in relazione alle esigenze di riorganizzazione delle grandi funzioni urbane;

- il miglioramento della qualità ambientale nelle aree periferiche e nei tessuti semicentrali, più compatti e ad elevata densità, riservando almeno il 50% delle aree industriali dismesse a nuovi parchi, spazi pubblici, attrezzature, destinando la restante area ad interventi prevalentemente residenziali, con indici territoriali relativamente bassi (dell'ordine di 0,6-0,8 metri quadri di superficie utile ogni metro quadro di area); questi criteri sono diventati norma di carattere generale per l'intero territorio del Comune e guideranno le decisioni e gli accordi convenzionali con gli operatori privati interessati all'intervento.

2. La nuova centralità nelle aree periferiche: i grandi progetti urbani

Lo sviluppo della strategia del "policentrismo" delineata dai Documenti direttori, è stato avviato con la definizione dei "progetti di area", programmi dettagliati d'intervento, con contenuti progettuali, studio di fattibilità e "protocolli e'intesa" tra



Las principales zonas de transformación urbana interesadas por el "Passante" ferroviario.

La nueva red ferroviaria regional (Passante) y casi 8.000.000 de metros cuadrados de áreas en desuso se contemplan como una gran ocasión, de alcance histórico, para actualizar y reequilibrar la estructura urbana, en dos direcciones fundamentales:

- el paso del monocentrismo a una estructura policéntrica, realizando en las áreas periféricas núcleos de nueva centralidad especializados en relación a las exigencias de reorganización de las grandes funciones urbanas;
- la mejora de la calidad ambiental en las áreas periféricas y en los tejidos semicentrales, más compactos y con elevada densidad, reservando al menos el 50% de las áreas industriales en desuso a nuevos parques, espacios públicos, instalaciones, asignando el área restante a intervenciones preferentemente residenciales, con índices territoriales relativamente bajos (en el orden de 0,6-0,8 metros cuadrados de superficie útil cada metro cuadrado de área); estos criterios se han convertido en normas de carácter general para todo el territorio del ayuntamiento y guiarán las decisiones y los acuerdos convencionales con los operadores privados interesados en la actuación.

La nueva centralidad en las áreas periféricas y los grandes proyectos urbanos

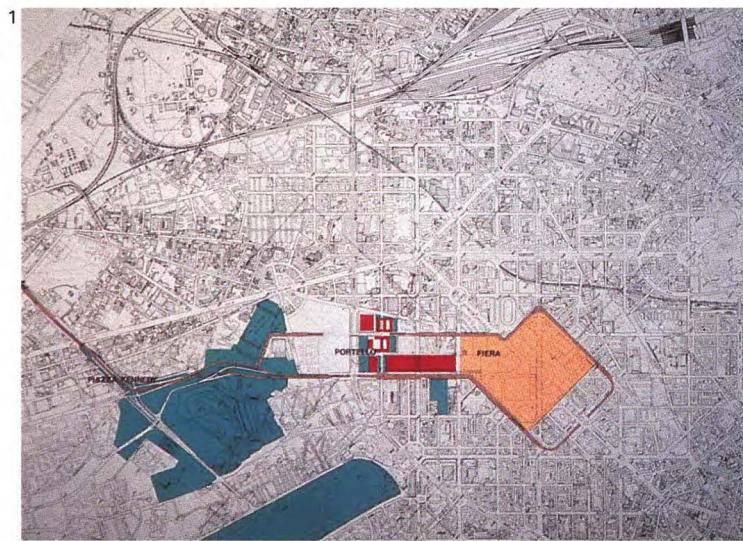
El desarrollo de la estrategia del "policentrismo" que ha sido trazada por los Documentos Directores, ha sido emprendido con la definición de los "proyectos de área", programas detallados de actuación, con contenidos de proyectos, estudios de viabilidad y "protocolos de ajuste" entre el Ayuntamiento y operadores interesados en las distintas actuaciones.

Este proceso, iniciado en la mitad de los años 80 y todavía en curso, ha puesto en evidencia límites y contradicciones en la capacidad de actuación del Ayuntamiento, posteriormente acentuadas por una situación política precaria y poco estable. Los largos espacios de tiempo de realización de estas iniciativas complejas, pero decisivas, para la reorganización del área milanesa están provocando reflexiones y modificaciones en las directrices de carácter estratégico.

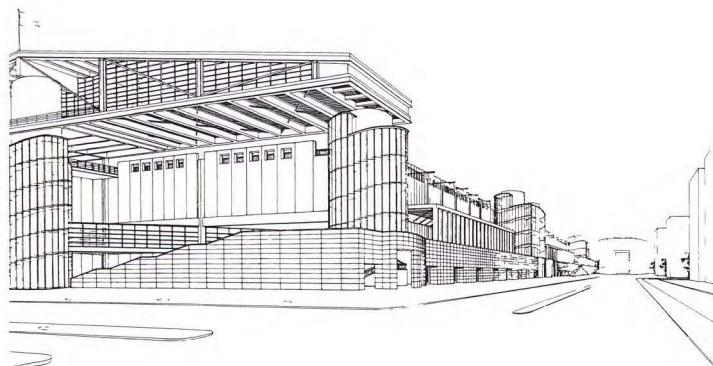
Estas áreas representan de todas formas lugares decisivos para el desarrollo urbano y constituyen un "target" obligatorio para los próximos años.

Las áreas de Portello: la nueva Feria, el barrio de los negocios, el centro de congresos

El proyecto abarca un área de casi 226.000 metros cuadrados, utilizada en gran parte por las



2



Proyecto Portello:

1. Sector urbanístico afectado por el proyecto Portello Feria. Áreas del actual recinto de la Feria, nuevas intervenciones y sistemas de jardines.
2. Nuevos pabellones de la Feria de Milán (Arquitecto: M. Bellini).
3. Centro de Congresos y nuevas infraestructuras terciarias y hoteleras. Proyecto Bicocca:

3



Proyecto Bicocca: (en la pág. siguiente)

4. El esquema general previsto para la nueva ciudad de la ciencia y de la técnica (Gregotti y asociados).
5. Imagen de las nuevas instalaciones.

instalaciones de Alfa Romeo, cedidos desde hace tiempo. El área es adyacente a las áreas de la Feria de Milán al noroeste de la ciudad histórica, en el interior de una zona compacta y densamente edificada de la ciudad. El proyecto prevé la realización de nuevos espacios para actividades expositivas (77.000 metros cuadrados de superficie), nuevas instalaciones terciarias y comerciales (103.000 metros cuadrados), hoteles (32.000 metros cuadrados) y un centro de congresos, con capacidad para un máximo de 4.000 personas; ha sido prevista, además, la creación de aparcamientos para 9.000 vehículos, y una mejora de la red viaria urbana para garantizar nuevos accesos a la Feria noroeste.

Este proyecto, nacido con la convicción de mantener la Feria en el interior de la ciudad, está hoy en fase de revisión, también como respuesta positiva a las peticiones de la población de los barrios colindantes.

La hipótesis del estudio prevé la reorganización de la Feria en dos polos, uno urbano, sobre las áreas actuales, otro descentrado en el área metropolitana: elección ésta casi obligada por el continuo empeoramiento de las condiciones de contaminación del aire en la zona de Milán. Esta elección, manteniendo sin alterar las otras opciones, permitirá recomponer la viabilidad urbana y asignar más de 180.000 metros cuadrados de la actual Feria a zonas verdes y a instalaciones públicas.

Comune e operatori interessati ai diversi interventi.

Questo processo, avviato a metà degli anni '80 e tuttora in corso, ha evidenziato limiti e contraddizioni nelle capacità di intervento del Comune, ulteriormente accentuate da una situazione politica precaria e instabile. I lunghi tempi di realizzazione di questi interventi complessi, ma decisivi, per la riorganizzazione dell'area milanese, stanno provocando ripensamenti e modifiche agli indirizzi di carattere strategico.

Queste aree rappresentano comunque luoghi decisivi dello sviluppo urbano e costituiscono un "target" obbligatorio per i prossimi anni.

Le aree del Portello: la nuova Fiera, il quartiere degli affari, il centro congressi

Il progetto interessa un'area di circa 226.000 metri quadrati, in gran parte utilizzata dagli stabilimenti Alfa Romeo, da tempo trasferiti. L'area è adiacente alle aree della Fiera di Milano a nord ovest della città storica, all'interno di una zona compatta e densamente edificata della città. Il progetto prevede la realizzazione di nuovi spazi per le attività espositive (77.000 mq. di superficie), nuovi insediamenti terziari e commerciali (103.000 mq.), alberghi (32.000 mq.) e un centro congressi, di capienza massima di 4.000 persone; è prevista inoltre la formazione di parcheggi per 9.000 posti auto, e un completamento della viabilità urbana in grado di garantire nuovi accessi alla Fiera Nord ovest.

Questo progetto, nato nella convinzione di mantenere la Fiera all'interno della città, è oggi in fase di revisione, anche come risposta positiva alle richieste della popolazione insediata nei quartieri circostanti.

L'ipotesi allo studio prevede la riorganizzazione della Fiera in due

poli, uno urbano, sulle aree attuali, l'altro decentrato nell'area metropolitana: scelta questa resa quasi obbligata dal continuo aggravarsi delle condizioni di inquinamento dell'aria nella zona di Milano. Questa scelta, mantenendo inalterate le altre previsioni, consentirà di ricomporre la viabilità urbana e di destinare oltre 180.000 mq. dell'attuale Fiera a verde ed attrezzature pubbliche.

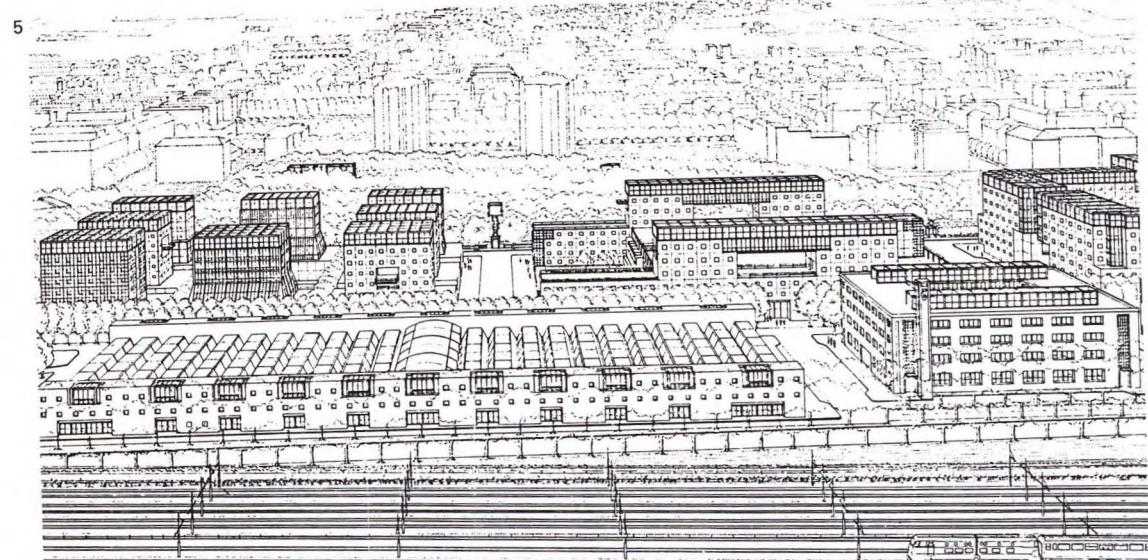
Le aree di Bicocca

Il parco della scienza e della ricerca tecnologica. Sulle aree degli stabilimenti Pirelli, alla periferia Nord est di Milano, è in corso di realizzazione un grande centro della ricerca scientifica e tecnologica e della produzione avanzata, integrato da funzioni residenziali e commerciali e dotato di nuove aree per verde e funzioni pubbliche. Le aree interessate dall'intervento hanno una superficie di circa 660.000 metri quadrati, all'interno della quale è prevista la realizzazione di circa 332.000 mq. di spazi per centri di ricerca, addestramento e produzione ad elevata tecnologia; 55.000 per residenza e funzioni commerciali; 130.000 mq. per attività produttive; un area di circa 175.000 mq. è invece destinata al completamento della viabilità urbana e alla realizzazione di un nuovo Parco. Lo schema prevede un sistema continuo di edifici, aggregati secondo ruoli e gerarchie a formare nuovi luoghi urbani, con un'elevata qualità ambientale dell'insieme, destinato ad attirare aziende europee ed internazionali nell'area milanese.

Le aree di Bovisa: il nuovo Politecnico e la riqualificazione della periferia industriale

Il settore urbano Nord Ovest, attualmente interessato da oltre tre milioni di aree industriali dismesse o sottoutilizzate, è destinato ad esercitare un ruolo strategico nelle politiche di riorganizzazione della città e della periferia. Per quest'area, interessata da sei nuove stazioni del nuovo sistema ferroviario, la scelta di fondo è di insediare il nuovo Politecnico, dimensionato per 15.000 studenti e collocato al centro del nuovo sistema insediativo, in un'area di oltre quattrocentomila metri quadrati, occupata dai vecchi impianti Gas di Bovisa.

Gli edifici universitari sono disposti in modo da formare ampi spazi a verde, destinati ad estendersi nelle aree circostanti, anch'esse destinate alla trasformazione, con insediamenti prevalentemente residenziali, misti ad attività terziarie e di servizio. Il nuovo sistema del verde pubblico urbano, dimensionato, per l'insieme di questi interventi in oltre 700.000 metri quadrati di aree, è destinato ad esercitare il ruolo di elemento ordinatore di un nuovo ambiente relazio-



Las áreas de Bicocca: el parque de la ciencia y de la investigación tecnológica

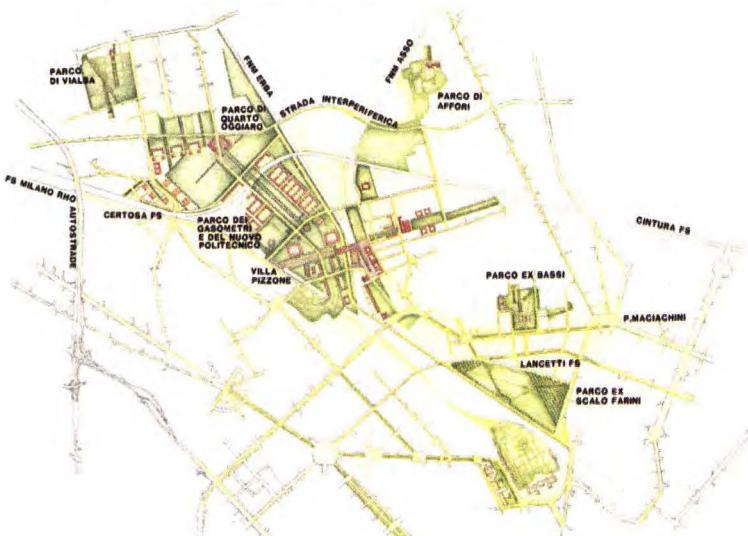
Sobre los terrenos de las instalaciones Pirelli, en la periferia noroeste de Milán, se está realizando un gran centro de investigación científica y tecnológica, y de la producción de vanguardia, integrado por funciones residenciales y comerciales, y dotado de nuevas áreas de espacios verdes y espacios destinados a uso público. Las áreas integradas en la actuación cuentan con una superficie de casi 660.000 metros cuadrados, en cuyo interior se ha previsto la realización de ca-

Sector Noroeste:

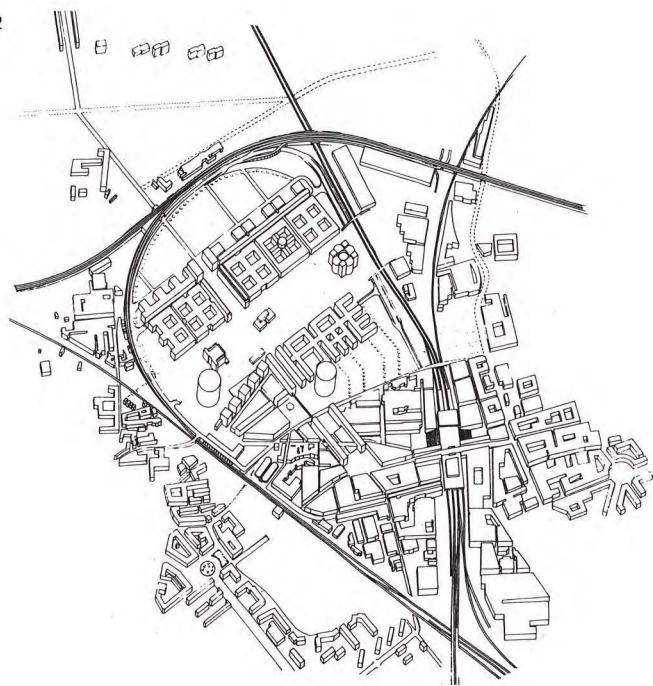
1. Esquema general de la transformación urbana (Ayuntamiento de Milán-Sector urbanístico).

2. Propuestas para la nueva sede del Politécnico de Milán.

1



2



si 332.000 metros cuadrados de espacios para centros de investigación, instrucción y producción de alta tecnología; 55.000 metros para viviendas y centros comerciales; 130.000 metros cuadrados han sido en cambio destinados al perfeccionamiento de la viabilidad urbana y a la realización de un nuevo parque. El esquema prevé un sistema continuo de edificios, unidos según funciones y jerarquías para formar nuevos espacios urbanos, con una elevada calidad ambiental del conjunto, destinado a atraer a las empresas europeas e internacionales en el área milanesa.

nato alle aree centrali e aperto verso il territorio esterno, una sorta di cuore verde, che la politica attuale del Comune intende riproporre anche in altri contesti periferici.

Il completamento del Centro Direzionale

Un recente concorso ha delineato i criteri di sistemazione definitiva di quest'area di circa 250.000 mq., subito a Nord del centro storico, individuata negli anni '50 per costruire il nuovo polo terziario della città, solo parzialmente realizzato. Dopo trent'anni di blocco, le condizioni di grande accessibilità -due stazioni ferroviarie, il Passante, le linee 2 e 3 MM- hanno portato a definire i contenuti dell'intervento: completamento del polo finanziario, direzionale pubblica, centri commerciali, polo culturale e dell'informazione.

Il nuovo polo universitario della stazione Vittoria

La nuova stazione interessata del Passante ferroviario consente di destinare circa 300.000 mq. di aree al nuovo polo universitario per le Facoltà umanistiche dell'Università Statale, in ambito periferico ma ben servito e ubicato sulla direttrice tra il centro e l'aeroporto di Linate. L'insediamento universitario è integrato da funzioni residenziali, terziarie e commerciali e da nuovi spazi per verde pubblico e attrezzature sportive, non inferiori ai 150.000 mq.

La riorganizzazione del Sud Est-Montecity e Rogordo

In questo ambito di estrema periferia, 1.200.000 mq. di aree, già in-

Las áreas de Bovisa: el nuevo Politécnico y la recalificación de la periferia industrial

El sector urbano noroeste, actualmente ocupado por más de 3 millones de áreas industriales en desuso o infráutilizadas, está destinado a ejercer un papel estratégico en las políticas de reorganización de la ciudad y de la periferia. Para esta zona, cubierta por seis nuevas estaciones de la nueva red ferroviaria, la elección de fondo es la de ubicar el nuevo Politécnico, calculado para acoger a 15.000 estudiantes, para situarlo en el centro de la nueva instalación, en una zona de más de 400.000 metros cuadrados, ocupada por las obsoletas plantas de Gas de Bovisa.

Los edificios universitarios están organizados de manera que formen grandes espacios verdes, destinados a extenderse a las áreas colindantes, también éstas destinadas a transformarse, con instalaciones de tipo residencial, mezcladas con actividades terciarias y de servicio. El nuevo sistema de zonas verdes públicas urbanas, con unas dimensiones para estas actuaciones de más de 700.000 metros cuadrados, está destinado a ejercer un papel de elemento ordenador de un nuevo ambiente relacionado con las áreas centrales y abierto hacia el territorio exterior, una especie de cuña verde, que la política actual del Ayuntamiento quiere aplicar también en otros contextos periféricos.

La finalización del Centro Direccional

Un reciente concurso ha perfilado los criterios para la organización definitiva de este área de casi 250.000 metros cuadrados, contigua al norte del centro histórico, individualizada en los años 50 para construir el nuevo núcleo terciario de la ciudad, sólo en parte realizado. Después de 30 años de parón, las condiciones óptimas de accesibilidad —dos estaciones ferroviarias, el "Passante",

sediate da grandi fabbriche, verranno utilizzate per la formazione di nuovi insediamenti plurifunzionali, caratterizzati dalla presenza di un grande centro commerciale e da una sede universitaria ospedaliera, destinata ad alleggerire la presenza del Policlinico, oggi ubicato in prossimità della cerchia dei Navigli. Elemento "portante" di questi nuovi insediamenti è un nuovo grande parco urbano, di circa 48 ha, disposto attorno alla nuova viabilità di penetrazione da Sud Est verso le aree centrali.

3. Interventi diffusi di riqualificazione

Particolare attenzione è stata posta, in questi anni, alla capacità di intervenire, in modo "diffuso" all'interno delle situazioni urbane, per promuovere processi di recupero del patrimonio edilizio, di miglioramento ambientale e di sviluppo dei sistemi dello spazio pubblico urbano.

Questo metodo di intervento si è consolidato, in particolare, nelle 145 zone individuate dal Piano Regolatore Generale come zone di "recupero" edilizio ed urbanistico.

Per queste aree si è inteso delineare un piano organico degli interventi, una strategia "locale" della riqualificazione, costruita a partire da una conoscenza molto dettagliata del patrimonio edilizio esistente, dei sistemi funzionali e di attività, delle problematiche sociali ed edilizie, della formazione storica, delle risorse economiche, pubbliche e private, disponibili all'intervento e alla trasformazione.

Gli obiettivi generali di intervento per queste aree, delineati dal Piano Regolatore Generale, intendono difendere e incrementare la funzione residenziale, mantenere il carattere misto, tutelando le attività artigianali e commerciali di piccole dimensioni, migliorare ed estendere i sistemi dello spazio pubblico urbano, arricchendoli di nuove attrezzature e conferendo loro consistenza anche di immagine e di qualità urbana.

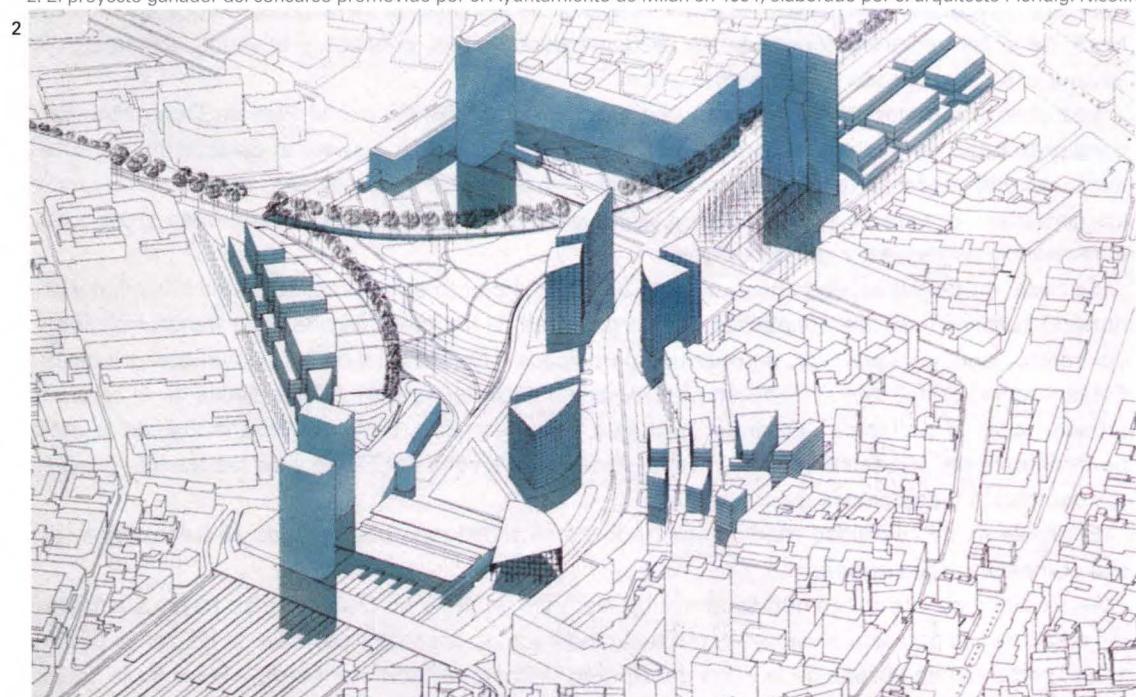
Si tratta, in definitiva, della ricerca di una processualità nel processo di pianificazione e progettazione urbana e di un adattamento alla complessità dei meccanismi della trasformazione e del controllo, che, per certi aspetti, consente una partecipazione non marginale delle comunità locali. Questi interventi hanno riguardato situazioni molto differentiate della realtà urbana, toccando problematiche di aree centrali, semi-centrali, della periferia mista, della grande periferia esterna, e dando luogo, in alcuni casi, come per la zona Ticinese e dei Navigli a progetti complessivi e articolari di intervento.

Il problema della qualità dell'ambiente costruito si è oggi diffusa a



Centro Direccional:

1. Imagen de las áreas, en el Norte de la "Cerchia dei Bastioni", afectadas en los años 50 por las primeras actuaciones de concentración de las funciones terciarias, públicas y privadas.
2. El proyecto ganador del concurso promovido por el Ayuntamiento de Milán en 1991, elaborado por el arquitecto Pierluigi Nicolin.



las líneas 2 y 3 de Metro—han llevado a definir los contenidos de la actuación: la finalización del núcleo financiero, administración pública, centros comerciales, núcleo cultural y de la información.

El nuevo polo universitario de la estación Vittoria

La nueva estación permite destinar de 300.000 metros cuadrados de terreno al nuevo polo universitario para las Facultades de Humanidades de la Universidad Estatal en un ámbito periférico pero bien comunicado y ubicado en la directriz entre el centro y el aeropuerto de Linate. La estructura universitaria está integrada por funciones residenciales, terciarias y comerciales, y por nuevos espacios para jardines públicos e instalaciones deportivas, no inferiores a 150.000 metros cuadrados.

La reorganización de la zona sureste-Montecity y Rogoredo

La reorganización de este ámbito de la periferia extrema, de 1.200.000 metros cuadrados de área, ya instaladas y con grandes fábricas, será utilizada para la creación de nuevas instalaciones plurifuncionales, caracterizadas por la presencia de un gran centro comercial y por un hospital universitario, destinado a aligerar las presencias del Policlínico, hoy ubicado en el círculo de los Navigli. Elemento "importante" de estas nuevas instalaciones es el nuevo gran parque urbano, de casi 48 hectáreas, situado entre la nueva vía de entrada desde el sureste hacia las áreas centrales.

Intervenciones dispersas de recalificación

En estos últimos años se ha puesto particular atención en la capacidad de intervenir, de forma dispersa en el interior de las situaciones urbanas, para promover procesos de recuperación del patrimonio urbanístico, de mejora ambiental y de desarrollo de los sistemas del espacio público urbano.

Este método de intervención se ha consolidado, en particular, en las 145 zonas individualizadas por el Plan General de Ordenación Urbana como zonas de "recuperación" municipal y urbanística.

Para estas áreas se ha querido perfilar un plano orgánico de las intervenciones, una estrategia "local" de la recalificación, construida partiendo de un conocimiento detallado del patrimonio urbanístico existente, de los sistemas funcionales y de actividades de la problemática social y urbana, de la formación histórica, de los recursos económicos, públicos y privados, dispuestos a llevar a cabo la actuación y la transformación.

Los objetivos generales de actuación en estas áreas perfilados por el Plan de Ordenación Urbana pretenden defender e incrementar la función residencial, mantener el carácter mixto, tutelando las actividades artesanales y comerciales de pequeñas dimensiones, mejorar y extender los sistemas del espacio público urbano, enriqueciéndolos con nuevas instalaciones y dándoles consistencia de imagen y calidad urbana.

Se trata, en definitiva, de la búsqueda de un procedimiento en el proceso de planificación y ordenación urbana y de una adaptación a la complejidad de los mecanismos de la transformación y del control, que, por otro lado, permite una participación no marginal de las comunidades locales. Estas intervenciones han tomado en consideración situaciones muy diferenciadas de la realidad urbana, tocando problemas de áreas centrales, semicentrales, de la periferia mixta, de la gran periferia externa, y creando, en algún caso, como para la zona del Ticino y de los Navigli, proyectos completos y articulados de actuación.

El problema de la calidad medio construido se ha propagado hoy en toda el área urbana, en sus complejas articulaciones:

— para el área central, el originario núcleo histórico, aunque en gran parte se hayan sustituido los edificios y la estructura vial, se están realizando actuaciones de extensión de las zonas peatonales, partiendo de la zona de la Plaza del Duomo —Corso Vittorio Emanuele— Plaza de la Scala; los trabajos de realización de la línea 3 del Metro se han aprovechado para recalificar plazas, lugares del centro con proyectos y realizaciones (entre otras las de Aldo Rossi, Jacopo Gardella, Guido Canella) que han vuelto a proponer, junto a las polémicas, también el interés por la ciudad, por sus lugares públicos;

— para la ciudad compacta, exterior al núcleo histórico, se están realizando experimentos sobre la ordenación de la viabilidad urbana, para preservar las áreas preferentemente residenciales y mejorar las zonas peatonales en algunas zonas comerciales.

— En la gran periferia exterior se ha emprendido la realización de un sistema de nuevos parques, con una extensión de más de 5 millones de metros cuadrados destinados a consolidar un gran cinturón verde que se verá reforzado por nuevos parques territoriales creados en la Región de Lombardía: en el Sur y en el Norte, en el territorio de Milán y en el exterior, en correspondencia con las grandes redes fluviales del Ticino y del Adda.

tutta l'area urbana, nelle sue complesse articolazioni:

- Per l'area centrale, l'originario nucleo storico pur ampiamente sostituito negli edifici e, in parte, nella struttura viaria, sono in corso interventi di estensione della pedonalità, a partire dalla zona di piazza Duomo-corso Vittorio Emanuele-piazza della Scala; i lavori di realizzazione della linea 3 della metropolitana sono stati l'occasione per riqualificare piazze e luoghi del centro con progetti e realizzazioni (tra gli altri di Aldo Rossi, Jacopo Gardella, Guido Canella) che hanno riproposto, assieme alle polemiche, anche l'interesse per la città, per i suoi luoghi pubblici;

- per la città compatta, esterna al nucleo storico, sono in corso esperimenti basati sul riordino della viabilità urbana, per preservare le aree prevalentemente residenziali, e migliorare la pedonalità in corrispondenza di alcuni grandi assi commerciali;

- nella grande periferia esterna è stata avviata la realizzazione di un sistema di nuovi parchi, per un'estensione di oltre 5 milioni di metri quadrati, destinati a consolidare una grande cintura verde che verrà ulteriormente rafforzata dai nuovi Parchi territoriali istituiti dalla Regione Lombardia: a Sud e a Nord, in territorio di Milano, e all'esterno, in corrispondenza dei grandi sistemi fluviali del Ticino e dell'Adda.

4. Convivenza tra città e traffico

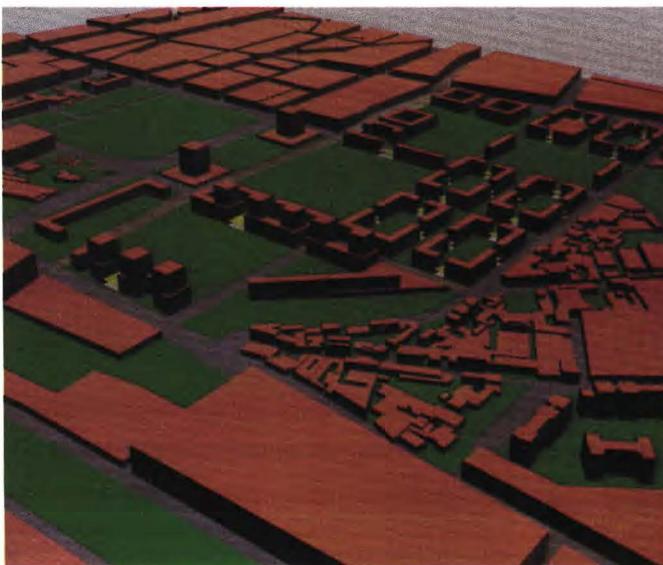
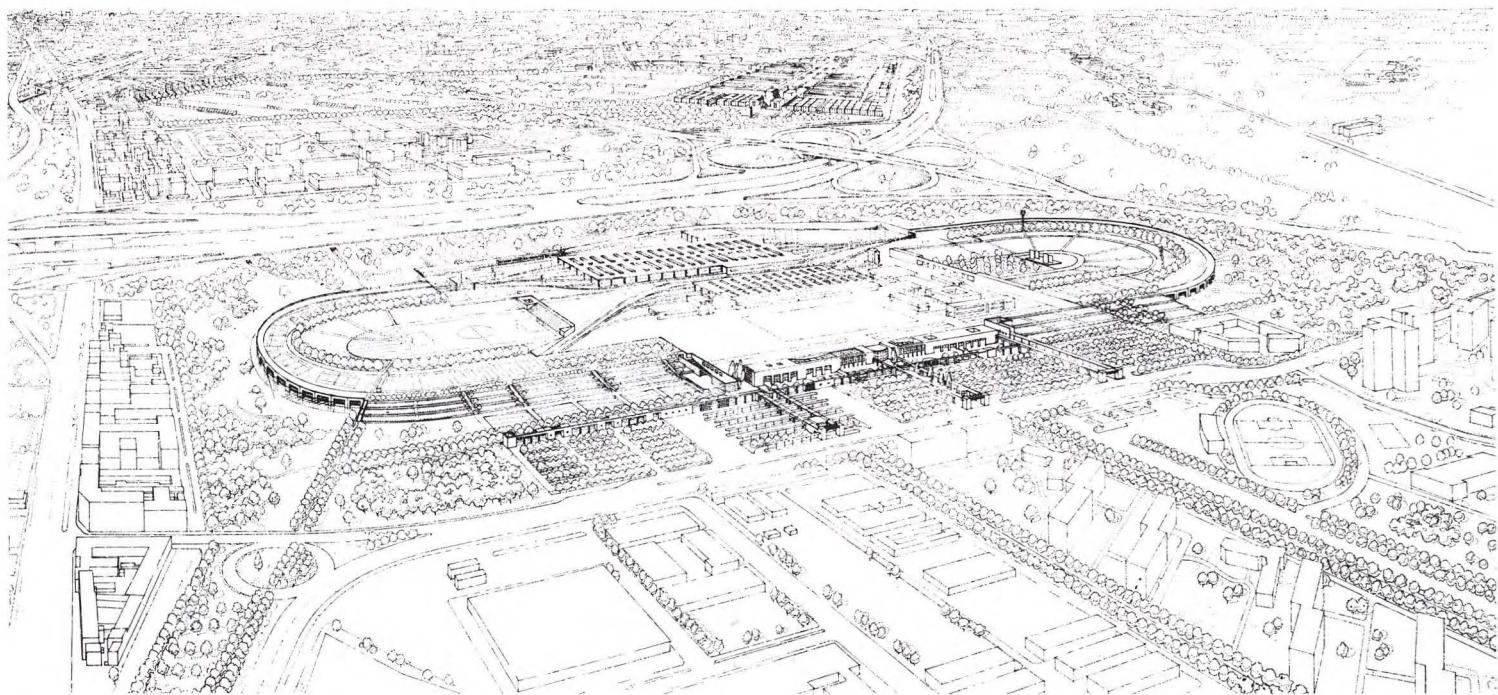
Milano si trova oggi in un momento critico del suo sviluppo, nel mezzo di una trasformazione economica di grande portata, che non ha ancora ritrovato il suo equilibrio territoriale e insediativo.

Si è come innestata una spirale, difficile da interrompere, tra crescente potere di attrazione della città, in termini di occasioni di lavoro, per un'ampia area di influenza di estensione interregionale, e crescente disaffezione per l'area milanese come luogo di residenza.

Questo, unitamente allo sviluppo del tasso di motorizzazione individuale (500 oltre automobili ogni mille abitanti) provoca oggi una dimensione del traffico urbano quotidiano, sia privato che con mezzi pubblici, prossimo alla soglia di "non movimento".

Il sintomo più preoccupante, in tal senso, è il livello dell'inquinamento atmosferico che ha già provocato, a più riprese, i provvedimenti di circolazione a targhe alterne per Milano e altri 25 comuni vicini, oltre a limiti negli orari di riscaldamiento degli edifici e potrà portare, in futuro, a scelte più drastiche.

A Milano è anche in vigore dal 1987, un provvedimento di chiusura del centro storico (cerchia medievale dei Navigli) al traffico privato, tutti i giorni dal lunedì al venerdì, dalle 7.00 alle 19.00.



1. Sureste: los proyectos para la recalificación de las áreas industriales de Montecity y Rogoredo.

2. Recalificación de las áreas industriales en desuso.

3. Las áreas OM en la zona Ripamonti. Estudios para nuevas instalaciones residenciales, campus de la Universidad Bocconi y jardines públicos. (Ayuntamiento de Milán, sector urbanístico).

A questa situazione, che vede l'ingresso in città ogni giorno di circa 800.000 pendolari, di cui 400.000 con l'automobile privata, si risponde con politiche ed interventi di carattere "tradizionale" nelle aree urbane europee che non sembrano avere alternative, almeno nel breve periodo, anche se la loro efficacia è tutta da dimostrare:

- Potenziamento del trasporto pubblico su ferro, con la realizzazione del nuovo servizio ferroviario regionale (Passante), che entrerà parzialmente in funzione nel 1995, e dovrebbe assorbire circa 60.000 autoveicoli in arrivo oggi a Milano;

- il completamento della linea 3 della metropolitana, il prolungamento di altre linee ai margini del territorio comunale, con l'assorbimento di altre 45.000 autovetture;

- l'estensione nei comuni esterni di linee tramviarie di superficie, con percorso protetto e l'avvio degli studi per la costruzione di linee di metropolitana leggera;

- l'istituzione di corsi protette per i

Convivencia entre ciudad y tráfico

Milán se encuentra hoy en un momento crítico de su desarrollo, en medio de una transformación económica de gran envergadura, que aún no ha encontrado su equilibrio territorial de ubicación.

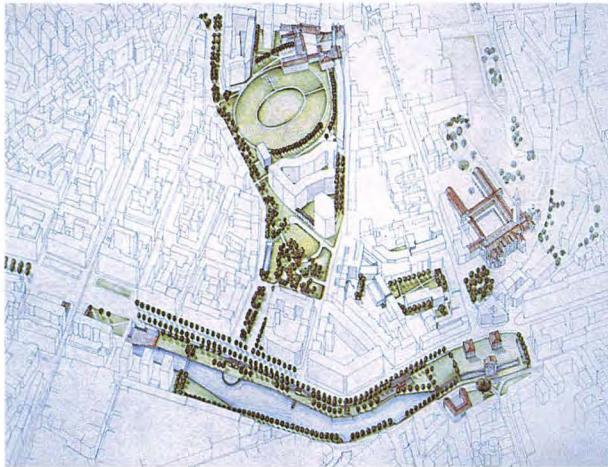
Se ha puesto en movimiento una espiral, difícil de interrumpir, entre el creciente poder de atracción de la ciudad, en términos de posibilidad de trabajo, por una gran área de influencia de extensión interregional, y el creciente desamor hacia la zona de Milán como lugar de residencia.

Esto, unido al desarrollo de la tasa de motorización individual (más de 500 vehículos por cada 1.000 habitantes) provoca hoy una dimensión del tráfico urbano cotidiano, tanto privado como de transporte público, próximo al borde del "no movimiento".

El síntoma más preocupante, en este sentido, es el nivel de contaminación atmosférica que ya ha provocado más de una vez las disposiciones de circulación con matrículas alternas para Milán y otros 25 Ayuntamientos cercanos, además de los límites en los horarios de calefacción de los edificios y que tendrá que llegar, en un futuro, a medidas más drásticas.

Además, en Milán está en vigor, desde 1987, una disposición de cierre del centro histórico (círculo medieval de los Navigli) al tráfico privado, todos los días, de lunes a viernes, desde las 7.00 a las 19.00 horas.

A esta situación que ve la entrada en la ciudad cada día de casi 800.000 personas, de las cuales 400.000 con vehículo privado, se responde con políticas e intervenciones de carácter "tradi-



Proyecto para la restauración de la Dársena y de la Plaza XXIV de Mayo (Ayuntamiento de Milán-sector urbanístico).

Proyecto para la ampliación del Parque Forlanini (Ayuntamiento de Milán-Sector urbanístico, colaboración Arquitecto Marco Prusicki).

cional" en las áreas urbanas europeas que no parecen tener otras alternativas, por lo menos a corto plazo, aunque su eficacia está aún por demostrar:

- potenciar el transporte público ferroviario, con la realización del nuevo servicio ferroviario (Passante), que entrará en acción en 1995 y tendría que absorber casi 60.000 vehículos que llegan hoy a Milán;

- la conclusión de la línea 3 del Metro, la prolongación de las otras líneas a los márgenes del territorio del Ayuntamiento, con la absorción de otros 45.000 vehículos;

- la extensión en los Ayuntamientos de los alrededores de líneas de tranvías de superficie con recorrido protegido y el principio de los estudios para la construcción de la línea del "metro ligero";

- la institución de carriles preferenciales para los medios de transporte público en los principales recorridos radiales y sobre algunas circunvalaciones;

- la creación de aparcamientos disuasorios en las áreas más externas (actualmente funcionan 12 parkings de este tipo, para casi 20.000 puestos para coches, utilizados en un 50-60%), y definición de otros sistemas de aparcamiento de menor capacidad, a lo largo de las directrices de acceso al centro;

- descentrar el tráfico pesado del área urbana a través de la construcción de grandes aparcamientos en áreas más externas.

A estas intervenciones de carácter estructural, se integran maniobras sobre política de tarifas, dirigidas a favorecer el uso del transporte público en toda la región que gravita alrededor de Milán y dureza de la disciplina sancionadora por lo que respecta la circulación y las paradas.

Más convincentes, aunque de más difícil actuación, parecen ser las propuestas de extensión de las zonas peatonales, de recalificación de las zonas públicas urbanas, de reconquista, en fin, de los lugares más significativos de la estructura urbana con transformaciones definitivas que impiden la ocupación por parte de los vehículos.

Las experiencias de este tipo, cuando se realizan, demuestran la adaptación "espontánea" del tráfico a las nuevas condiciones.

Este conjunto articulado de intervenciones junto a la recalificación de las calles, podría emprender un proceso de nueva "convivencia" entre ciudad y automóvil en alguna manera dirigido hacia la búsqueda de una posible "ciudad sin coches", para recordar un reciente informe de la Comisión de la Comunidad Europea.

mezzi pubblici sui principali percorsi radiali e su alcune circonvallazioni;

- la formazione di parcheggi di interscambio nelle aree più esterne (attualmente sono in funzione dodici parcheggi di questo tipo, per circa 20.000 posti auto, utilizzati al 50-60%), e definizione di ulteriori sistemi di parcheggi di minor capienza, lungo le direttive di accesso al centro;

- decentramento dall'area urbana del traffico pesante con la costruzione di autoporti in aree più esterne.

A questi interventi di carattere strutturale si integrano manovre sulla politica tariffaria, volte a favorire l'uso del mezzo pubblico in tutta la regione gravitante su Milano, e inasprimenti della disciplina della sosta e della circolazione.

Più convincenti, anche se di più difficile attuazione, sembrano essere le proposte di estensione della pedonalità, di riqualificazione degli spazi pubblici urbani, di riconquista, in definitiva, dei luoghi più significativi della struttura urbana, con trasformazioni definitive che ne impediscono l'occupazione da parte delle automobili.

Le esperienze di questo tipo, quando realizzate, dimostrano anche l'adattamento "spontaneo" del traffico alle nuove condizioni.

Questo insieme articolato di interventi unitamente alla riqualificazione degli spazi stradali, potrebbe avviare un processo di nuova "convivenza" tra città e automobile in qualche modo indirizzato verso la ricerca di una possibile "città senza auto", per riprendere i termini di un recente rapporto della Commissione delle Comunità Europee.

Piergiorgio Marabelli

Arquitecto

Ayuntamiento de Milán

Director de la Oficina del Plan