

GIUSEPPE
MARINONI

**URBAN
LANDSCAPE
STRATEGIES
PROGETTI
URBANI E DI
PAESAGGIO**

postfazione / afterword Luigi Mazza

EUROPEAN PRACTICE /2

GIUSEPPE
MARINONI
**URBAN
LANDSCAPE
STRATEGIES**
PROGETTI
URBANI E DI
PAESAGGIO

postfazione / afterword Luigi Mazza

Sommario / Contents

- 6** Introduzione / Introduction
- 14** **ABBIATEGRASSO**
Piano di Governo del Territorio
Territorial Administration Plan
- 34** **BERGAMO**
Nuovo Centro della Grande Bergamo
New Centre of Greater Bergamo
- 54** **FRANKFURT AM MAIN**
Hafen am Main
- 68** **KÖLN**
Deutzer Hafencity
- 82** **MILANO**
Centro paesaggistico della Grande Bicocca
Landscape Centre of the Grande Bicocca
- 100** **MILANO**
Porte Metropolitane
Metropolitan Gateways
- 114** **MILANO**
Villaggio Expo 2015 a Cascina Merlata
Expo Village 2015 at Cascina Merlata
- 130** **MONZA**
Riquilificazione urbana e paesaggistica di Bettola Casignolo
Urban and landscape renewal of Bettola Casignolo
- 142** **NOVARA**
Polo intermodale MoviCentro
MoviCentro Intermodal Hub
- 152** **SARONNO**
Campus Cantoni
Cantoni Campus
- 164** **SEVESO**
Strategia urbana e paesaggistica
Urban and landscape strategy
- 184** Postfazione / Afterword
Luigi Mazza
- 186** Crediti / Credits
- 187** Bibliografia / Bibliography
- 188** Regesto delle opere
- 190** List of Works

Introduzione / Introduction

I progetti presentati in questo libro nascono tutti in contesti urbani e paesaggistici complessi e in situazioni progettuali spesso irte di difficoltà. Talvolta riguardano parti di città e di territorio residuali lasciati in condizioni insediative e di uso marginalizzate, dopo essere state dilaniate da processi di infrastrutturazione intensiva quanto improvvida (Bettola Casignolo a Monza e Cascina Merlata a Milano). Oppure si occupano di aree riconsegnate dalla dismissione di attività produttive che ne hanno compromesso gli equilibri insediativi e ambientali (gli Hafen di Köln-Deutz e Frankfurt am Main o le fabbriche Cantoni a Saronno e Schwarzenbach a Seveso). Altri progetti tentano, invece, di completare disegni interrotti di parti di città eccessivamente autonome: enclave morfologiche che tralasciano il problema della relazione con l'intorno urbano e paesaggistico (Bicocca a Milano e comparto nord-est ad Abbiategrasso). O, ancora, frange infrastrutturali ritrovatisi, nel corso dello sviluppo urbano, in siti privilegiati, così da essere tanto prossime al centro delle città e insieme ampiamente degradate sotto il profilo morfologico, ambientale e di uso (gli scali ferroviari di Bergamo, Novara, Seveso o lo svincolo autostradale di Linate).

A partire da situazioni specifiche e incalzati dalla concretezza dei casi, tali progetti sottendono questioni di ordine più generale, come la fragile condizione della città contemporanea e le difficoltà insite nel progetto di trasformazione o innovazione di città e paesaggi urbani esistenti. L'irruenza delle infrastrutture nei territori urbanizzati e nelle città, l'emergere del fenomeno della dismissione di aree produttive e di frange infrastrutturali in prossimità dei centri urbani, l'affermarsi delle nuove sensibilità ambientali connesse al risparmio di suolo e di risorse non rinnovabili sollecitano un mutamento di prospettiva e nuovi modi di guardare città e paesaggi ereditati. L'urgenza di riorganizzare e innovare le reti e i poli del trasporto pubblico e privato, la valorizzazione economica attesa dai processi di riqualificazione urbana e paesaggistica, l'aspirazione a configurare nuove entità insediative adatte ai contemporanei rituali abitativi – dove spesso componente urbana e dimensione paesaggistica coesistono sovrapponendosi – creano le condizioni per una continua evoluzione di approcci, metodi,

strumenti teorici e progettuali di intervento nella città.

Se gli anni Sessanta erano inclini a derivare gli assetti urbani e territoriali dalle politiche di programmazione economica e gli anni Settanta e Ottanta spostavano l'interesse su una "ricostruzione critica" della città, con gli anni Novanta è in corso d'opera che il progetto elabora le sue modalità di intervento, affrontando nella pratica i conflitti ingenerati dalle incessanti pressioni al cambiamento.

I progetti qui esposti esemplificano come il Progetto urbano contemporaneo si muova nel concreto e come proprio nella fattiva trasformazione di città e paesaggi rinvenga le forme teoriche e pratiche del suo agire. Progetto urbano che, così come si è recentemente delineato, una volta emancipatosi dalla tradizione tipo-morfologica focalizzata sul costruito, arriva ora ad abbracciare in un orizzonte paesaggistico gli spazi aperti della città, permettendo così di inglobare infrastrutture e dispositivi considerati una volta incompatibili con l'urbanità. Ne emerge un insieme di atteggiamenti e di frammentarie riflessioni che, in un procedere per tentativi, definisce approcci laterali, percorsi trasversali rispetto alle consuetudini progettuali e di pianificazione. Un ricercare che non si prefigge finalità poetiche e di stile, ma manipola materiali edilizi, paesaggistici, geografici e infrastrutturali come condizione operativa ineluttabile.

Con "progetto urbano coordinato" si fa riferimento a quell'insieme mutevole di pratiche che, rispetto ai tempi lunghi, secolari, di costruzione della città, promuovono l'edificazione di ampie parti urbane in un arco temporale relativamente breve. Coordinate da un progettista, componenti edilizie, infrastrutturali, paesaggistiche sono raccolte all'unisono in una strategia insediativa di ampio respiro, che si fa attenta a individuare principi flessibili di governo dei processi di trasformazione qualitativa della città e del suo paesaggio, piuttosto che prefissarne regole e forme in assetti planivolumetrici consegnati al futuro per la realizzazione.

Con valenze strategiche il progetto urbano coordinato da un lato opera, come agente di rigenerazione, una specifica trasformazione qualitativa in luoghi particolarmente reattivi, dall'altro attiva nuove

energie di rinnovamento urbano e paesaggistico, sempre meno rappresentate entro i tradizionali confini di una governance. Un affinarsi di modalità e pratiche, un formarsi di competenze e saperi per essere capaci di accompagnare, in un'azione progettuale dai molteplici sviluppi, il divenire del processo di trasformazione insediativa.

Un sapere specifico sulla città si accompagna alla capacità di coordinare una complessità di piani inerenti questioni di diverso ordine:

- strategico: a una scala intermedia tra la forma urbana d'insieme e lo specifico intervento trasformazione;

- morfologico: significato e forma degli spazi della città, negli aspetti paesaggistici, edilizi e infrastrutturali, letti in relazione alle tracce della città esistente e ai suoi possibili risvolti innovativi;

- finanziario: montaggio economico dell'operazione, la mobilitazione degli investimenti, le regole tra pubblico e privato, il controllo delle redditività e delle redistribuzioni;

- comunicativo: costruzione del consenso attorno al progetto per creare condivisione di intenti e di obiettivi;

- gestionale: governo continuo del processo nel cambiamento dei suoi assetti formali e d'uso visti gli interessi plurali, i contributi settoriali e la necessità di precisare in fieri programmi e usi per una realizzazione in fasi e per parti compiute dell'intervento.

All'incompatibilità tra i tempi brevi delle decisioni rispetto ai tempi lunghi di costruzione della città si rispecchia l'urgenza mediatica di anticipare gli scenari finali delle configurazioni insediative cosicché è sempre duplice la modalità di rappresentazione: mappe dei principi insediativi e vedute degli scenari progettuali possibili. Visioni provvisorie, queste ultime, e passibili di modificazione, utili nell'orientare i successivi progetti e nell'anticipare tematiche quali la tipologia degli spazi aperti, il landscape, le forme di densità urbana, gli elementi di ordonnance dell'edificazione e un rapporto tra tessuto ed emergenze. Prospettive ad altezza d'uomo mutate dal vedutismo più che viste a volo d'uccello di un plan masse modernista. Non c'è infatti l'esigenza di illustrare lo stadio finale di un planivolumetrico da perseguire. È l'anticipazione invece per immagini di città e paesaggi a costituire

quello sfondo concettuale di riferimento indispensabile per i successivi approfondimenti progettuali.

I valori della "città compatta" espressi in densità di usi, stabilità della struttura urbana, pluralismo morfologico, compresenza di fatti edilizi, paesaggistici e infrastrutturali, convivono qui con gli attuali principi di sostenibilità ambientale e preservazione del suolo. E prendono distanza sia dagli atteggiamenti mimetici e conservativi della città storica, sia dalle visioni entusiaste che ancora intravedono nello sprawl un modello insediativo adatto alla contemporaneità.

Superata la dicotomia città e paesaggio, due patrimoni disciplinari distinti, mantenendo le loro precipue diversità e identità, si affiancano e convivono ora nel produrre frammenti di ibridazione e contaminazione dai labili confini: una soglia fisica e concettuale mobile e in continua ridefinizione.

Lo sfondo di riferimento dei progetti è quella forma di "intensity city" che senza indulgere nella nostalgica riproposizione della città storica europea o, viceversa, nell'euforica evasione antiurbana, giunga a incorporare questioni e tematiche emerse nella dimensione metropolitana – intensità di flussi, di scambi, di esperienze – nella città che già c'è, secondo un "patto", un accordo tra forma esistente e nuovi contenuti.

The projects presented in this book were all born in complex urban and landscape contexts and in planning situations often bristling with difficulties. Sometimes they concern residual parts of the city and territory left in marginalised conditions of settlement and use, after having been mangled by processes for the development of infrastructure as intensive as they are short-sighted (Bettola Casignolo in Monza and Cascina Merlata in Milan). Or they deal with areas made available by the abandonment of production activities that have compromised their patterns of settlement and environmental equilibria (the Hafen of Cologne-Deutz and Frankfurt am Main or the Cantoni and Schwarzenbach factories in Saronno and Seveso respectively). Other projects attempt instead to complete the interrupted designs

of excessively autonomous parts of the city: morphological enclaves that have neglected the problem of the relationship with their urban and landscape environs (Bicocca in Milan and the north-east sector of Abbiategrasso). Or again infrastructural fringes that have found themselves, over the course of urban development, in privileged locations, so that they have ended up close to the city centre and yet extensively degraded from the perspective of their morphology, environment and use (the railway yards of Bergamo, Novara, Seveso, or the Linate motorway junction).

Starting out from specific situations and hemmed in by the concrete nature of the case, these projects imply questions of a more general nature, such as the fragile condition of the contemporary city and the difficulties inherent in plans to transform or renew existing cities, towns and urban landscapes.

The reckless character of infrastructures in urbanised territories and cities, the emergence of the phenomenon of the abandonment of manufacturing areas and infrastructural fringes in the vicinity of urban centres and the advent of a new environmental awareness connected to the conservation of land and non-renewable resources are resulting in a shift in perspective and new ways of looking at the cities and landscapes we have inherited. The urgent need to reorganise and introduce innovations into the networks and hubs of public and private transport, the economic benefits expected from processes of urban and landscape renewal and the aspiration to shape new kinds of settlement suited to contemporary rituals of habitation – where the urban component and the dimension of landscape often coexist and overlap – create the conditions for a continual evolution in the approaches, methods and theoretical and planning instruments used to intervene in the city. If in the sixties there was a tendency to derive urban and territorial layouts from policies of economic planning, and in the seventies and eighties the focus of interest shifted to a “critical reconstruction” of the city, since the nineties there has been a move towards the project working out its own modes of intervention, tackling in practice the conflicts generated by the incessant pressure for change.

The projects illustrated here exemplify the way contemporary urban planning is moving in practice, and how it is precisely in the effective transformation of cities and landscapes that it is finding the theoretical and practical forms of its action. An urban planning that, as has recently been pointed out, having emancipated itself from the typomorphological tradition focused on the built, is now coming to embrace the open spaces of the city within the horizon of the landscape, allowing it to incorporate infrastructures and other complex systems once considered incompatible with the urban character. From this is emerging a set of attitudes and fragmentary reflections that in a process of trial and error is defining lateral approaches, routes that cut across the habits of design and planning. A research that does not set itself poetic and stylistic goals, but manipulates building, landscape, geographical and infrastructural materials as an inevitable condition of operation. By the term “coordinated urban strategy” we are referring to the mutable set of practices that, in contrast to the long time, the centuries, that it takes to construct the city, promote the building of large parts of the urban fabric in a relatively short span of time. Coordinated by a planner, building, infrastructural and landscape components are gathered together in a wide-ranging strategy of settlement that attempts to identify flexible principles for management of the processes of qualitative transformation of the city and its landscape, instead of fixing rules and forms in advance in arrangements of planes and masses whose realization is left for the future.

With its strategic values, the coordinated urban project on the one hand works as an agent of regeneration, a specific qualitative transformation in particularly reactive and complicated places, and on the other brings into play new energies of urban and landscape renewal, less and less represented within the traditional confines of governance. A refining of modes and practices, a building up of skills and expertise in order to be able to go along, in an action of planning with multiple offshoots, with the process of transformation of the settlement.

A specific knowledge of the city is accompanied by the ability to coordinate a complex set of levels related to questions of different kinds:

- strategic: on an intermediate scale between the overall urban form and the specific intervention of transformation;
- morphological: meaning and form of the spaces of the city, in its landscaping, building and infrastructural aspects, seen in relation to the traces of the existing city and its possible innovative implications;
- financial: the economic underpinning of the operation, the mobilization of investments, the rules governing public and private involvement, the control of profitability and redistribution;
- communicative: building of consensus around the project to bring about a sharing of intentions and objectives;
- managerial: continual management of the process in the change in its structures of form and use in view of plural interests and sectional contributions and the necessity to specify programmes and uses at the planning stage for a realization of the intervention in stages and by complete parts.

The incompatibility of the short timescale of decision-making with respect to the long one of the city's construction is reflected in the urgency of the media to anticipate the final scenarios of the configurations of the area, so that the mode of representation is always twofold: maps of the principles of settlement and views of the possible outcomes. These last are provisional visions, and liable to modification, but useful in orienting subsequent projects and in anticipating themes like the typology of the open spaces, the landscape, the forms of urban density, elements of ordonnance of the buildings and a relationship between fabric and outstanding elements. Views at eye-level borrowed from the veduta rather than the bird's-eye views of a modernist plan-masse. In fact there is no need to illustrate the final stage of a plan showing the disposition of masses to be pursued. Instead it is the anticipation with images of city and landscapes that constitutes the indispensable conceptual backdrop to subsequent further steps in planning.

The values of the "compact city" expressed in density of uses, stability of the urban structure, morphological pluralism and the simultaneous presence of built, landscaping and infrastructural elements, coexist here with today's principles of environmental sustainability and land

conservation. And distance themselves from both the mimetic and conservative attitudes of the historic city and the enthusiastic visions that still see urban sprawl as a model suited to the contemporary world. With the dichotomy of city and landscape overcome, two distinct disciplinary heritages, maintaining their principal differences and affinities, are now coming together to produce fragments of hybridization and fusion with unstable boundaries: a movable physical and conceptual threshold that is continually being redefined. The frame of reference of the projects is the form known as the "intensity city" which, without indulging in a nostalgic re-proposal of the historical European city, or vice versa in a euphoric anti-urban escapism, is able to incorporate questions and themes that have emerged in the metropolitan dimension – intensity of flows, exchanges, experiences – into the city that is already there, in a "pact", an accord between existing form and new contents.

Nella condivisione dei principi di costruzione della città compatta, il Documento di Piano del PGT di Abbiategrasso prefigura una visione complessiva di completamento della forma urbis e intende, così, inaugurare un processo di trasformazione qualitativa, e non solo quantitativa, della città.

Gli strumenti operativi del Documento di Piano sono i Progetti urbani coordinati che delineano principi insediativi stabili – tracciati, spazi aperti, bordi edificati, assetto delle infrastrutture – atti a governare in un processo flessibile le fasi di attuazione e orientare i successivi progetti architettonici, paesaggistici e infrastrutturali.

Tre sono i Progetti urbani individuati per avviare il completamento della città.

- Porta paesaggistica a sud-est. La presenza del Naviglio di Bereguardo e di aree agricole di particolare pregio ambientale conferiscono a questa parte di territorio grande valore paesistico. Con il passaggio della nuova strada di collegamento con l'aeroporto Milano Malpensa e lo spostamento della stazione ferroviaria assurgerà a valore di porta di ingresso alla città. L'alta accessibilità legittima qui un rafforzamento delle funzioni produttive e collettive a scala urbana e sovraurbana.

I principi morfologici e paesaggistici tendono a definire un disegno unitario centrato sulla figura del parco agricolo attraversato dal Naviglio di Bereguardo. I bordi del parco sono rafforzati da terrapieni vegetali, quasi fossero opere di land art mediano le valenze paesaggistiche del sito con la morfologia di un contemporaneo parco scientifico.

- Parco lineare a ovest. Figura a grande scala, il Parco lineare è il nuovo limite simbolico e fisico del costruito, come lo furono le mura per la città storica. Così si configura: verso la città, segno verticale, filari di alberi ad alto fusto completano i limiti urbani sfrangiati; verso la campagna, orizzontali disegni a parterre si raccordano alla trama agricola e accolgono gli affacci della città sul Parco del Ticino. La nuova Strada parco, bisettrice di tali figure territoriali, con piste ciclabili e camminamenti favorisce la fruizione collettiva del nuovo paesaggio.

- Completamento del Centro a nord-est. Si dà forma qui a una parte urbana orientata alla residenza, al commercio e ai servizi. La