

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 precise 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

morfologia si declina in una versione contemporanea del centro storico: “Città quadrata” e “Fossato visconteo”. Sequenze di giardini lineari inglobano le infrastrutture esistenti e di progetto e delineano l’assetto del costruito. Gli spazi aperti si offrono come contemporanee allée, aperte verso il Naviglio Grande e la campagna. Le parti edificate si conformano come frammenti di tessuto urbano compatto strutturati sui tracciati che riprendono idealmente le scansioni della città storica. Il nuovo assetto insediativo si relaziona fisicamente e visivamente alla città attorno come ai fatti paesaggistici salienti, configurando un’entità urbana che esprime effetti di centralità.

In its adoption of the principles of construction of the compact city, the document defining the general framework of the Territorial Administration Plan for Abbiategrasso prefigured a comprehensive vision of completion of the forma urbis, and thereby set out to usher in a process of qualitative, and not just quantitative, transformation of the town.

The working tools of the document were the coordinated urban projects that outlined settled principles of settlement – layouts, open spaces, built borders, arrangement of infrastructures – capable of managing the phases of implementation in a flexible process and orienting subsequent architectural, landscaping and infrastructural projects.

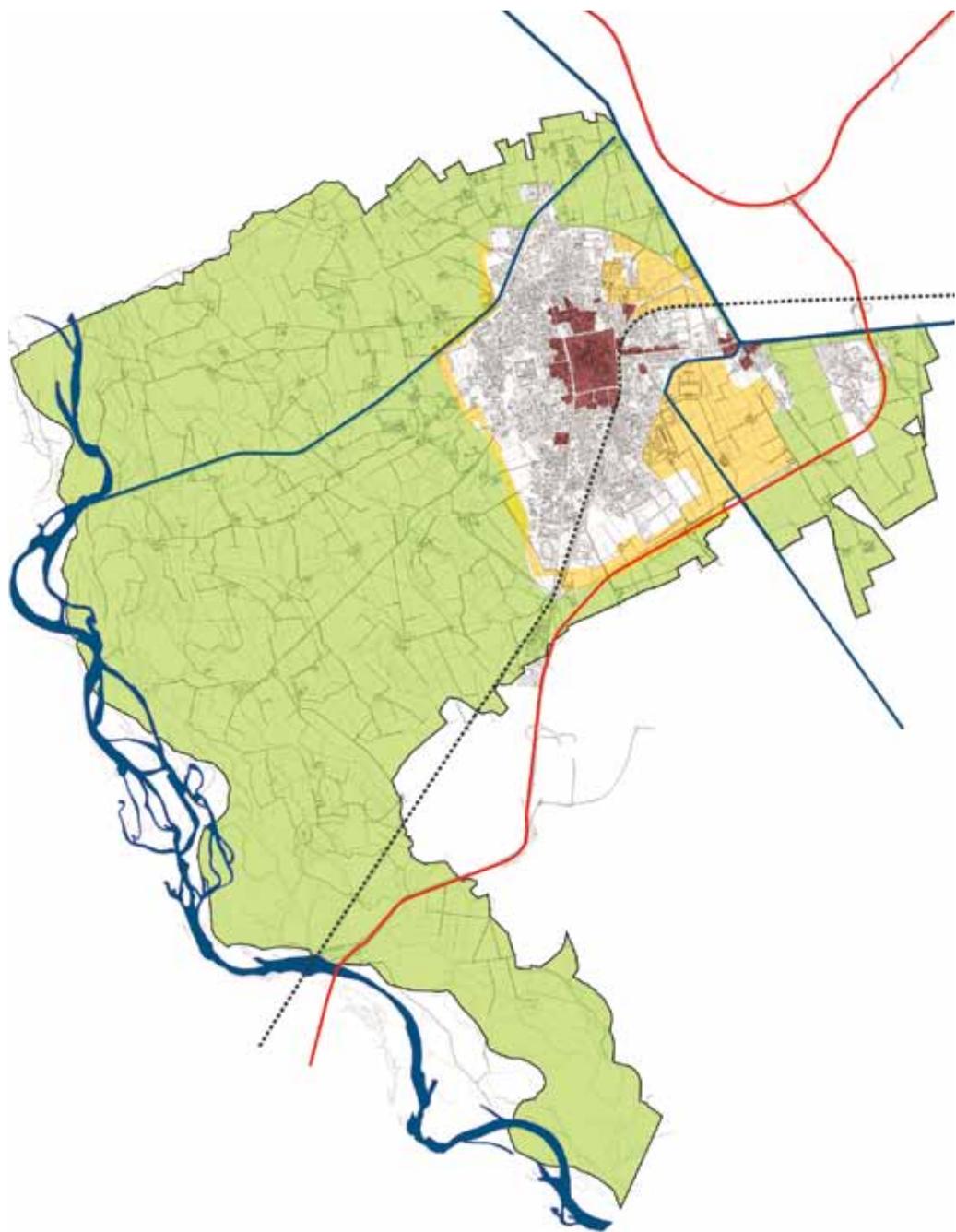
Three urban projects were identified to set about completion of the town.

- Urban and landscape renewal in the south-east. The presence of the town’s other canal, the Naviglio di Bereguardo, and farmland of particular environmental value confers great scenic quality on this part of the territory. With the passage of the new link road to Milan Malpensa airport and the change in the location of the railway station it will take on the role of a gateway to the city. The high degree of accessibility here justifies a reinforcement of manufacturing and collective functions on an urban and regional scale. The morphological and landscaping principles tend to define a unitary design centred on the figure of the agricultural park traversed by the Naviglio di Bereguardo. The edges of

the park are reinforced by planted embankments, which like works of land art mediate the landscape qualities of the site with the morphology of a contemporary science park.

- Linear Park and landscaped borders to the west. A figure on a grand scale, the Linear Park is the new symbolic and physical boundary of the built-up area, just as the ring of walls was in the past. It takes the following form: towards the town, a vertical sign made up of rows of tall trees completes the frayed urban limits; towards the countryside, horizontal parterre designs link up with the pattern of fields and house the town’s prospects onto the Parco del Ticino. The new Strada Parco bisecting these territorial figures, with its cycle tracks and footpaths, favours the collective enjoyment of the new landscape.

- Completion of the centre to the north-east. Here a part of the town oriented towards housing, commerce and services is shaped. The morphology is a contemporary version of the historic centre: “Square Town” and “Visconti Moat”. Sequences of linear gardens incorporate the existing and planned infrastructures and delineate the layout of the built-up area. The open spaces present themselves as contemporary allées, opening onto the canal called the Naviglio Grande and the countryside. The built parts take the form of fragments of compact urban fabric structured around the layouts which echo in concept the patterns of the historical town. The new structure of settlement is physically and visually related to the surrounding town as well as to the salient features of the landscape, shaping an urban entity that expresses effects of centrality.

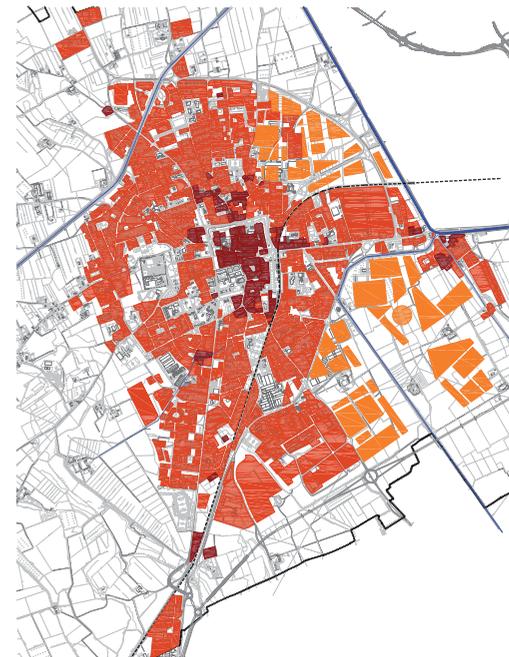


Planimetria generale del PGT
Ambiti di trasformazione nel fotopiano
Area plan of the PGT
Areas of transformation on the photomap



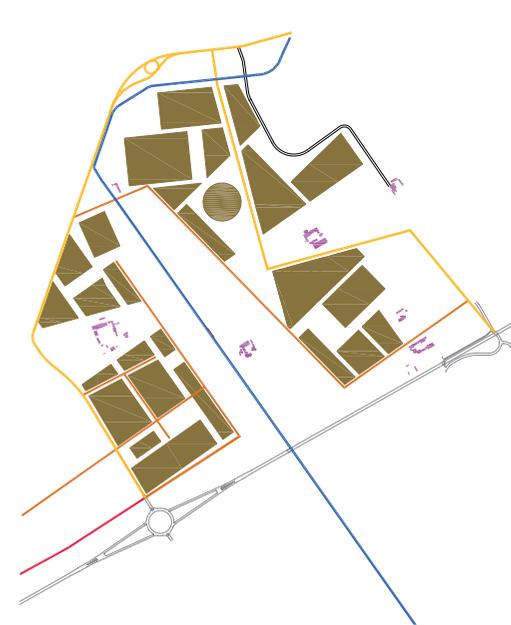


Progetto strategico di PGT - modello tridimensionale
Forma Urbis - stato di fatto e progetto
Spazi aperti - la nuova configurazione paesaggistica
Strategic project of the PGT - three-dimensional model
Forma Urbis - current state and project
Open spaces - the new configuration of the landscape

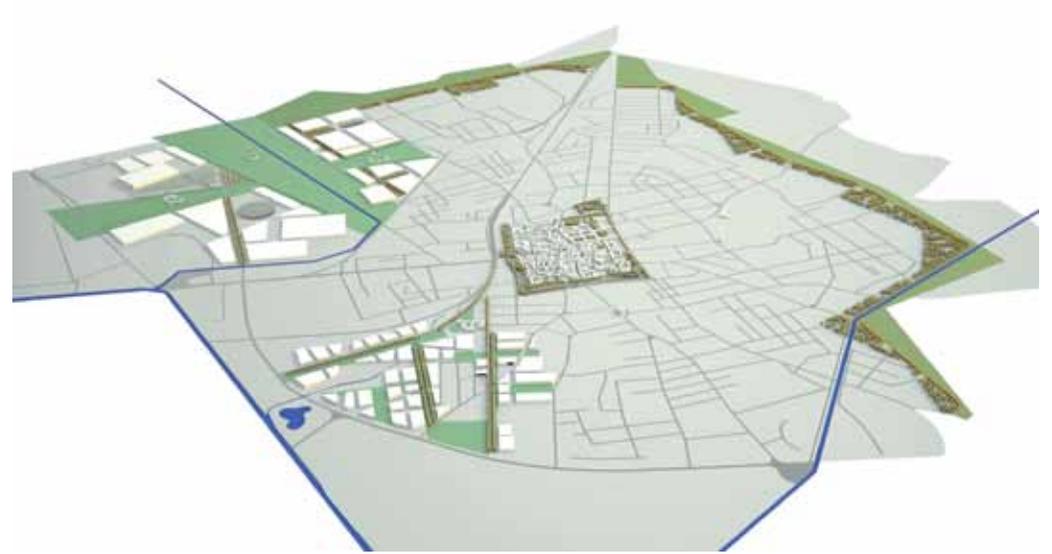


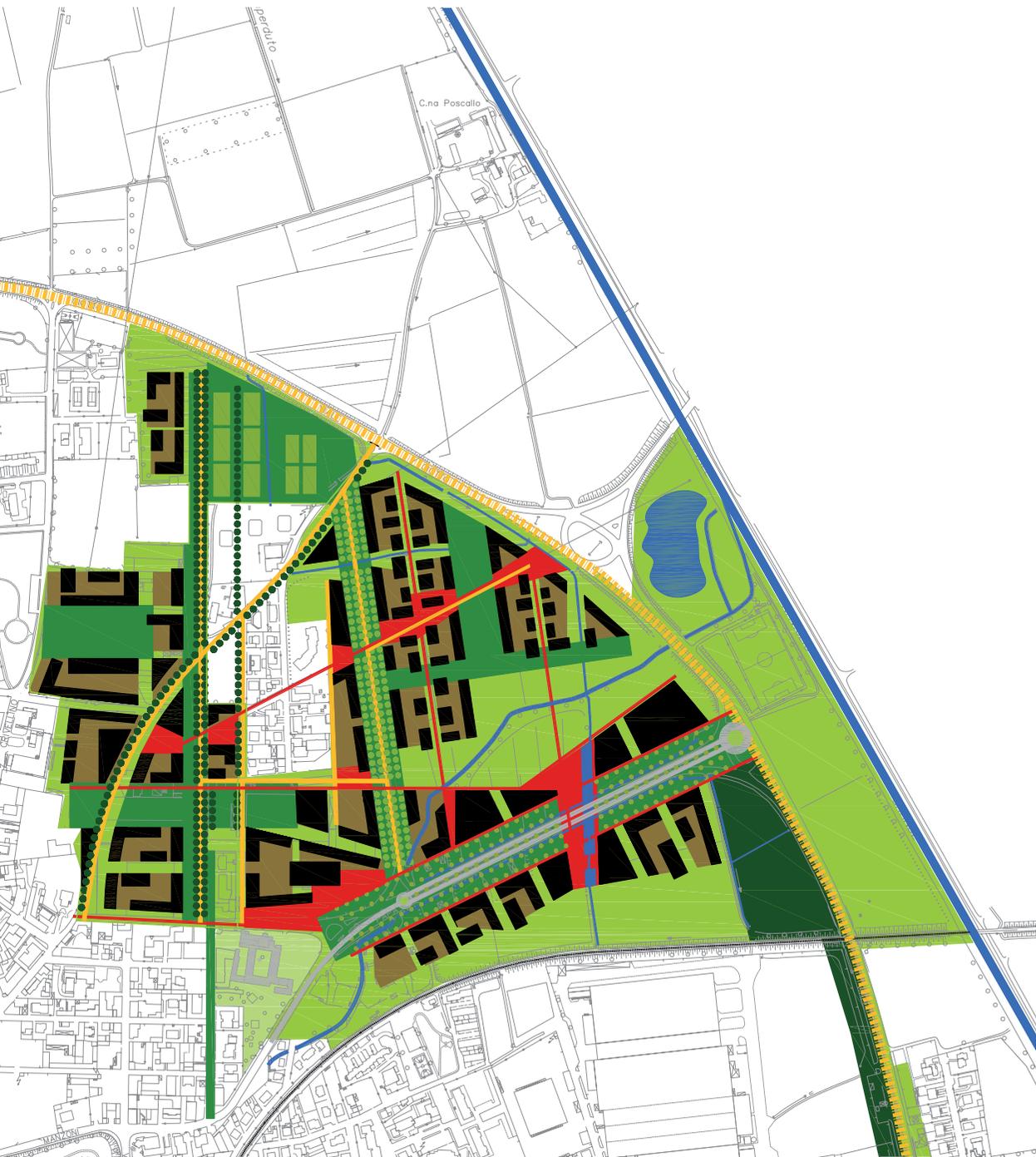


Porta paesaggistica:
 planimetria generale
 costruito
 spazi aperti
 Landscaped Gate:
 area plan
 built-up area
 open spaces



Veduta generale Porta paesaggistica
Sezioni del Parco lineare
Modello della strategia di trasformazione urbana e paesaggistica
General view of the Landscaped Gate
Sections of the Linear Park
Model of the strategy of urban and landscape transformation

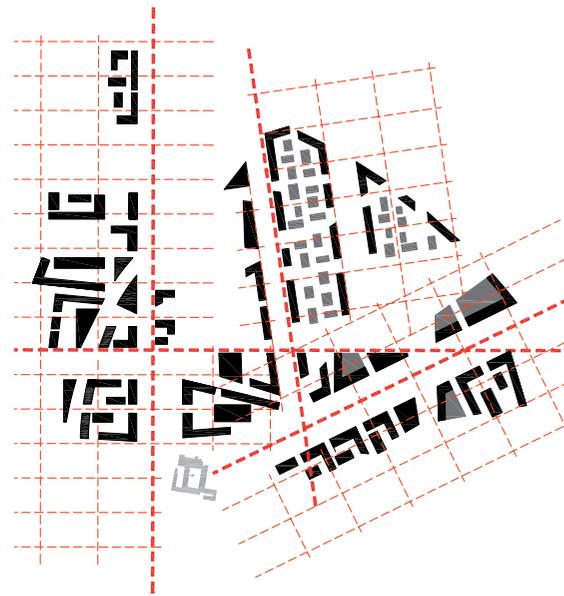




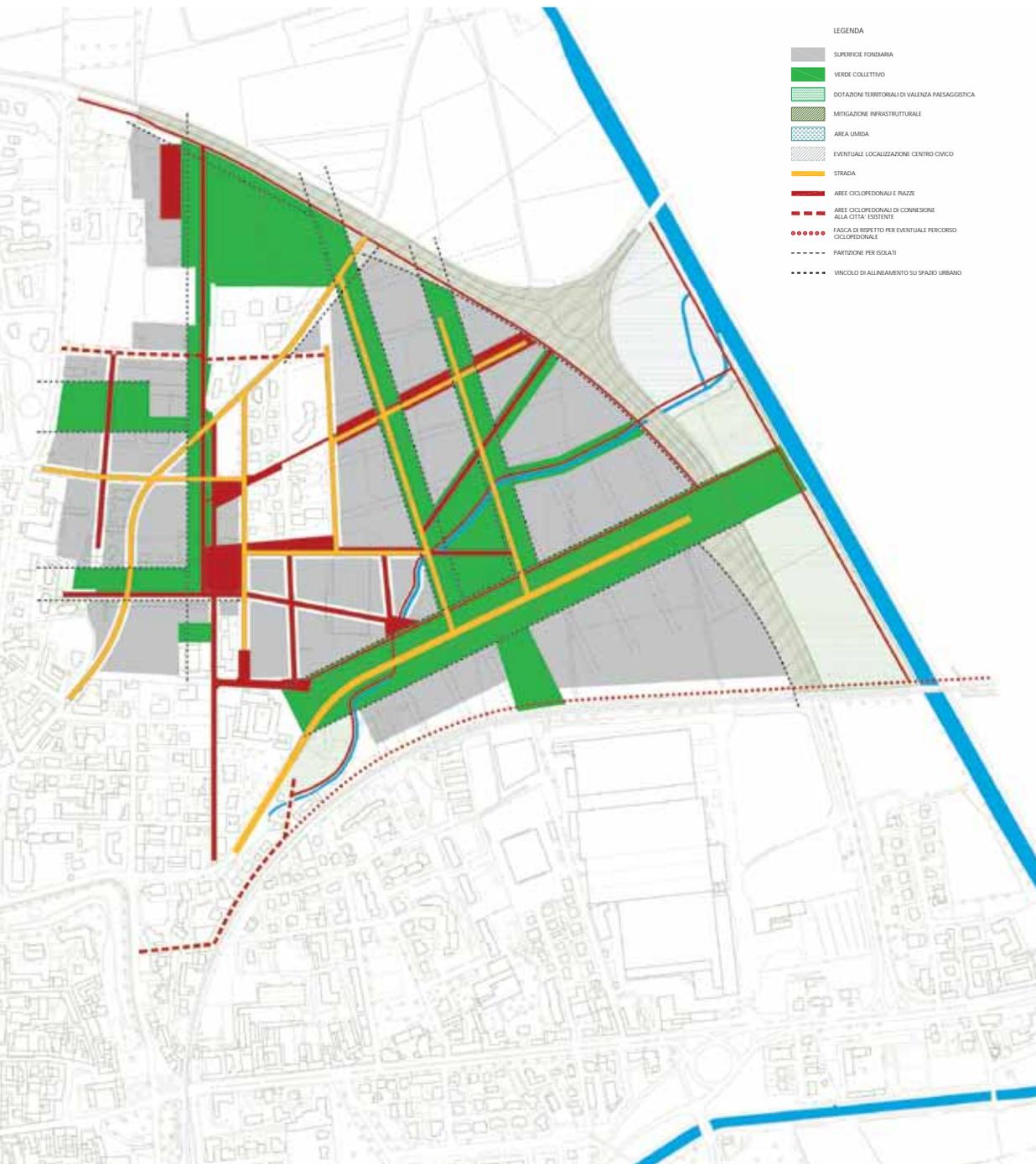
Completamento del Centro:
planimetria generale
veduta da nord
veduta da est
Completion of the Centre:
area plan
view from the north
view from the east



Tracciati
 Tracciati con costruito
 Spazi aperti: allée e infrastrutture
 Spazi aperti: piazze e giardini
 Layouts
 Layouts showing the built-up area
 Open spaces: allées and infrastructures
 Open spaces: squares and gardens



assi	tracciati	strade	costruito	allée	giardini	piazze
axes	layouts	roads	built	allées	gardens	squares



Completamento del Centro:
 planimetria generale dei principi urbani
 veduta del centro commerciale da ovest
 veduta del Nuovo Centro da sud
 Completion of the Centre:
 area plan showing the urban principles
 view of the shopping centre from the west
 view of the New Centre from the south





BERGAMO / 2006

Nuovo Centro della Grande Bergamo

New Centre of Greater Bergamo

Lo scalo ferroviario e le aree limitrofe dismesse a ridosso della Bergamo ideata da Marcello Piacentini lasceranno il posto al Nuovo Centro della Grande Bergamo. Il tema di configurare un polo intermodale ferroviario, tramviario e del trasporto pubblico su gomma e il collegamento con il vicino aeroporto Milano Orio al Serio in forte espansione hanno suggerito di guardare quest'area "dal territorio" e non più unicamente "dalla città". Riformulare un Nuovo Centro che fruisca di condizioni di alta accessibilità permette di pensare nuove forme di abitabilità e nuovi usi complementari e sinergici alla città esistente. Il ricorso al Progetto urbano coordinato ha permesso di implementare il progetto come processo, nella finalità di costruire una parte ampia di città nell'arco temporale di qualche decennio.

Perché il processo possa accogliere in itinere opportunità e cambiamenti, si è ritenuto necessario individuare principi insediativi stabili da reinterpretare mediante l'esercizio di progetti architettonici, infrastrutturali e paesaggistici successivi. I principi insediativi stabili riguardano qui la topografia, l'infrastruttura e la morfologia. La topografia reinterpreta le condizioni orografiche che orientano la stabilità della forma urbis: la grande piana inclinata da nord-ovest a sud-est, su cui si è strutturata la compagna irrigua tre-quattrocentesca e la città nei secoli, di cui l'addizione piacentiniana ne diviene, nel Novecento, significativa interpretazione. La concezione infrastrutturale trascende la scala locale per riconsiderare le infrastrutture stradali, ferroviarie e tramviarie a scala intermedia e territoriale.

I principi morfologici partono dall'assunto della necessità di superare la barriera ferroviaria – una fascia di 1500 metri di lunghezza per 80 metri di larghezza – innescando una complessità che sappia coniugare necessità infrastrutturali e valenze urbane. Un "nuovo suolo", steso sulla fascia dei binari in esercizio, permette la prosecuzione della città a sud e la sua ricongiunzione con la campagna e i parchi territoriali.

Il progetto è articolato in due parti complementari riunite dal nuovo suolo: Città compatta e Campus. La densità della Città compatta è tale da configurare spazialità urbane simili alla città esistente. Il Campus è invece concepito con un'edificazione a bassa densità ibridata a

parchi e giardini. Residenza, uffici, commercio e intrattenimento, polo intermodale, polo istituzionale sono le funzioni della Città compatta che esprime l'intensità delle forme di vita contemporanea. Istruzione, centri sportivi e grandi parchi sono invece gli usi del Campus, che fruisce delle valenze ambientali dei canali irrigui e del torrente Morla.

La Nuova Sede della Provincia di Bergamo, collocata a sud della balconata del nuovo suolo, è concepita come un cluster di edifici alti e bassi. Da una piattaforma rettangolare si innalzano quattro corpi edilizi che rispondono a diverse sollecitazioni: urbane, relazionandosi agli edifici circostanti; paesaggistiche, con requisiti di snellezza e porosità visiva per consentire le visuali su Bergamo Alta; simboliche, per segnare a distanza, come un obelisco, il Nuovo Centro.

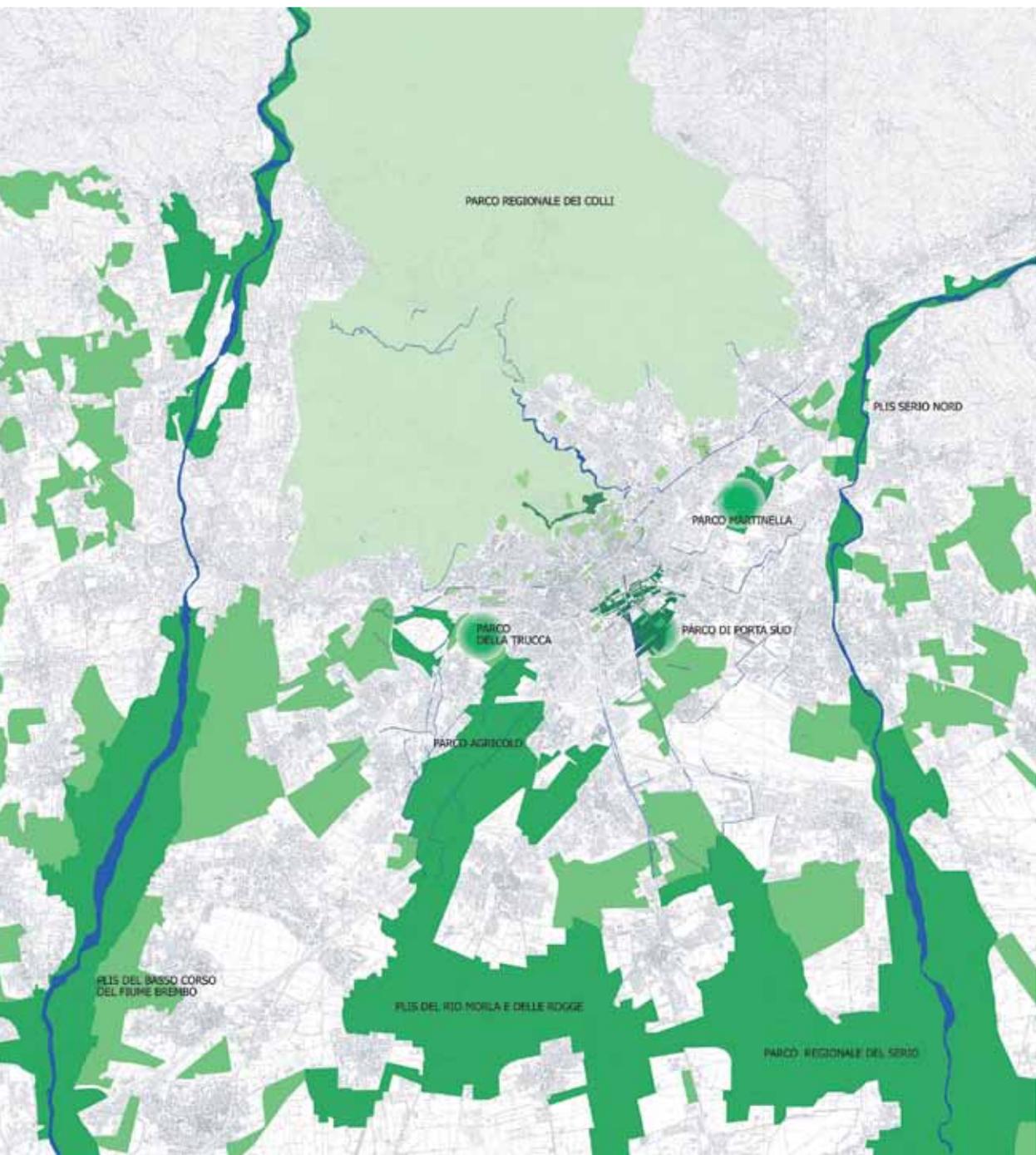
The railway yard and adjoining abandoned areas close to the Bergamo laid out by Marcello Piacentini will give way to the New Centre of Greater Bergamo. The theme of shaping an intermodal rail, tram and road transport hub and the link with the nearby and rapidly expanding Milan Orio al Serio airport have suggested looking at this area from the perspective of the region and no longer solely from that of the city. Reformulating a new centre that enjoys conditions of high accessibility makes it possible to think about new forms of habitability and new uses complementary to and synergic with the existing city. The recourse to a coordinated urban strategy has allowed the project to be implemented as a process, with the aim of constructing a large piece of city over the course of a few decades.

In order for the process to be able to seize opportunities and absorb changes in progress, it was considered necessary to identify fixed principles of settlement to be reinterpreted through the implementation of successive architectural, infrastructural and landscaping projects. Here the fixed principles of settlement concern the topography, the infrastructure and the morphology. The topography reinterprets the orographic conditions that orient the stability of the forma urbis: the great stretch of ground that slopes from the north-west to the south-east, on which the programme of irrigation carried out in the 14th to

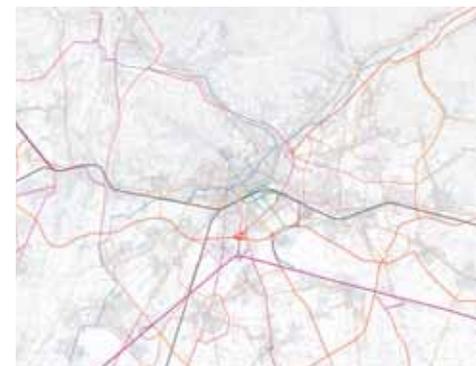
15th century and the city were structured over the centuries, of which Piacentini's addition became a significant interpretation in the 20th century. The conception of the infrastructure transcends the local scale in order to re-examine the road, rail and tram infrastructures on an intermediate and regional scale.

The morphological principles are based on the assumption of the need to overcome the barrier of the railway – a belt 1500 metres long by 80 metres wide – bringing about a complexity that is able to combine infrastructural necessities and urban values. A “new ground”, laid on top of the belt of tracks in operation, permits the continuation of the city to the south and allows it to be reunited with the country and the regional parks.

The project is divided into two complementary parts linked by the new piece of ground: Compact City and Campus. The Compact City is dense enough to form urban spaces similar to those of the existing city. The Campus on the other hand is conceived with a low density of building hybridised with parks and gardens. Housing, offices, commerce and entertainment, intermodal hub and institutional centre are the functions of the Compact City, which expresses the intensity of contemporary ways of life. Education, sports centres and large parks are the uses assigned to the Campus, which takes advantage of the environmental qualities of the irrigation canals and the Morla river. The new seat of the Provincial Government of Bergamo, located to the south of the balcony of the new piece of ground, is conceived as a cluster of high and low buildings. From a rectangular platform rise four blocks that respond to different requirements: urban ones, establishing a relationship with the surrounding buildings; landscape ones, with characteristics of slenderness and visual porosity that permit views of Upper Bergamo; symbolic, to mark at a distance, like an obelisk, the New Centre.



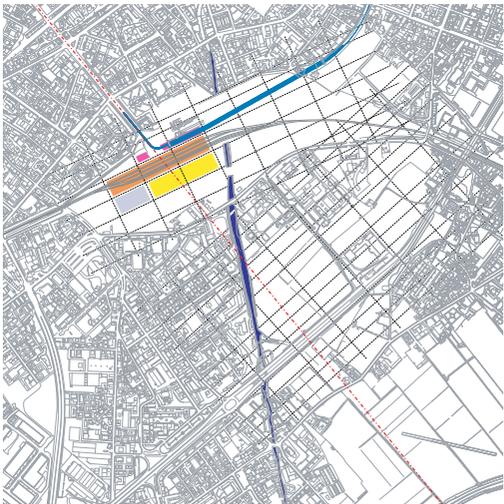
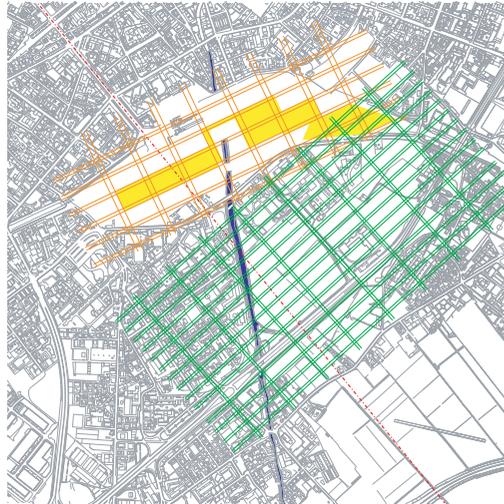
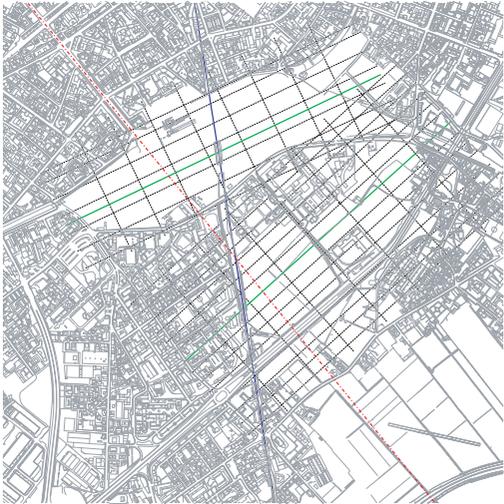
Il progetto paesaggistico nel sistema
dei parchi territoriali
Infrastrutture e mobilità
Fotopiano: Bergamo Alta, Bergamo Bassa,
Nuovo Centro della Grande Bergamo
The landscaping project in the system
of regional parks
Infrastructures and transport
Photomap: Upper Bergamo, Lower Bergamo,
New Centre of Greater Bergamo

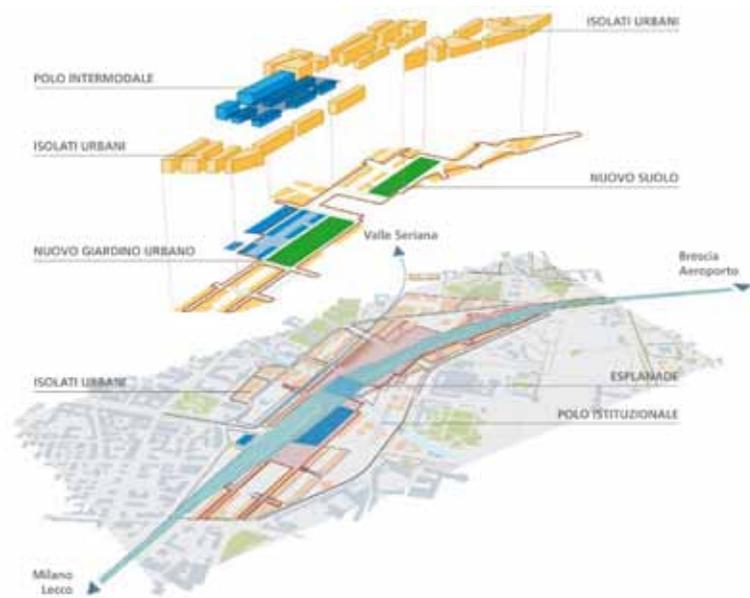


Destinazioni d'uso
Veduta generale
Planimetria generale
Uses
General view
Area plan



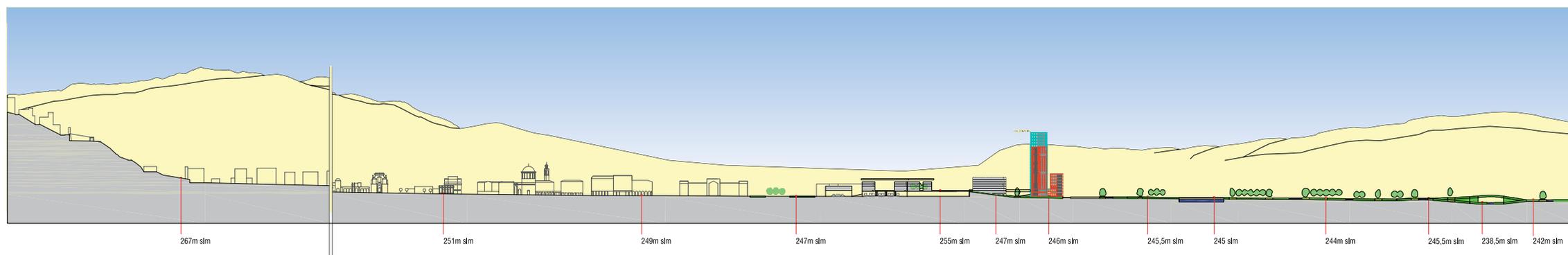
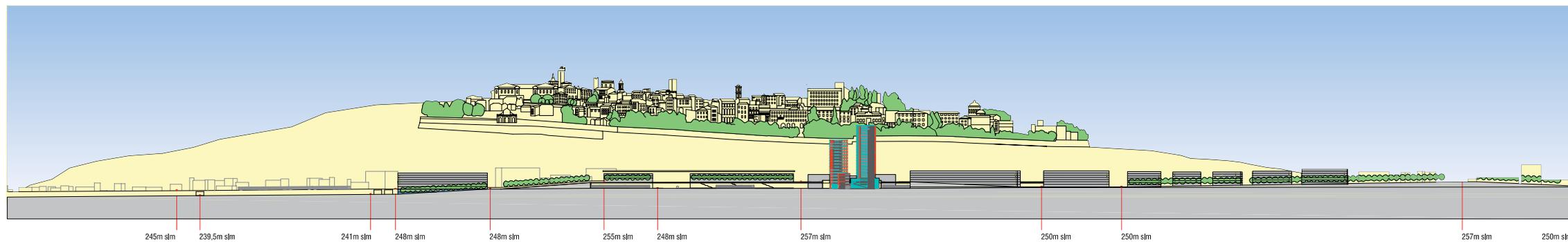
Tracciati
Città compatta, campus, nuovo suolo
Infrastrutture e accessibilità
Spazi aperti e giardini
Modello
Layouts
Compact City, Campus, New Ground
Infrastructures and accessibility
Open spaces and gardens
Model





Sistema funzionale
 Sezione generale da ovest a est
 Sezione generale da nord a sud
 Functional system
 General section from west to east
 General section from north to south

Veduta generale sul Nuovo suolo
 General view of the New Ground

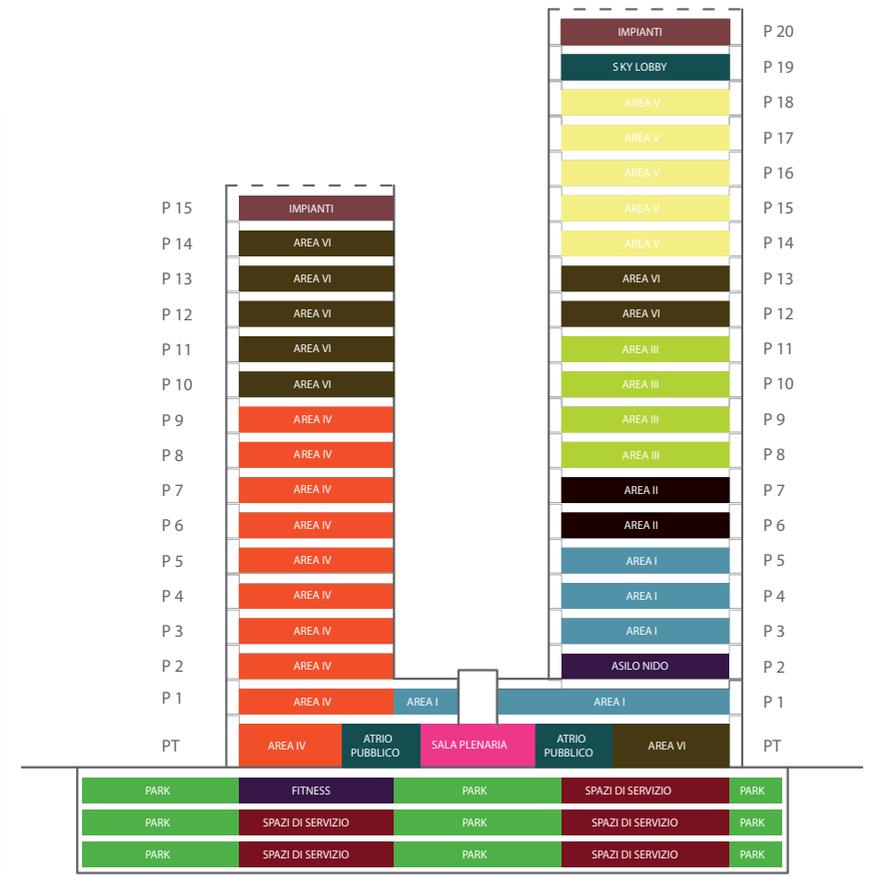
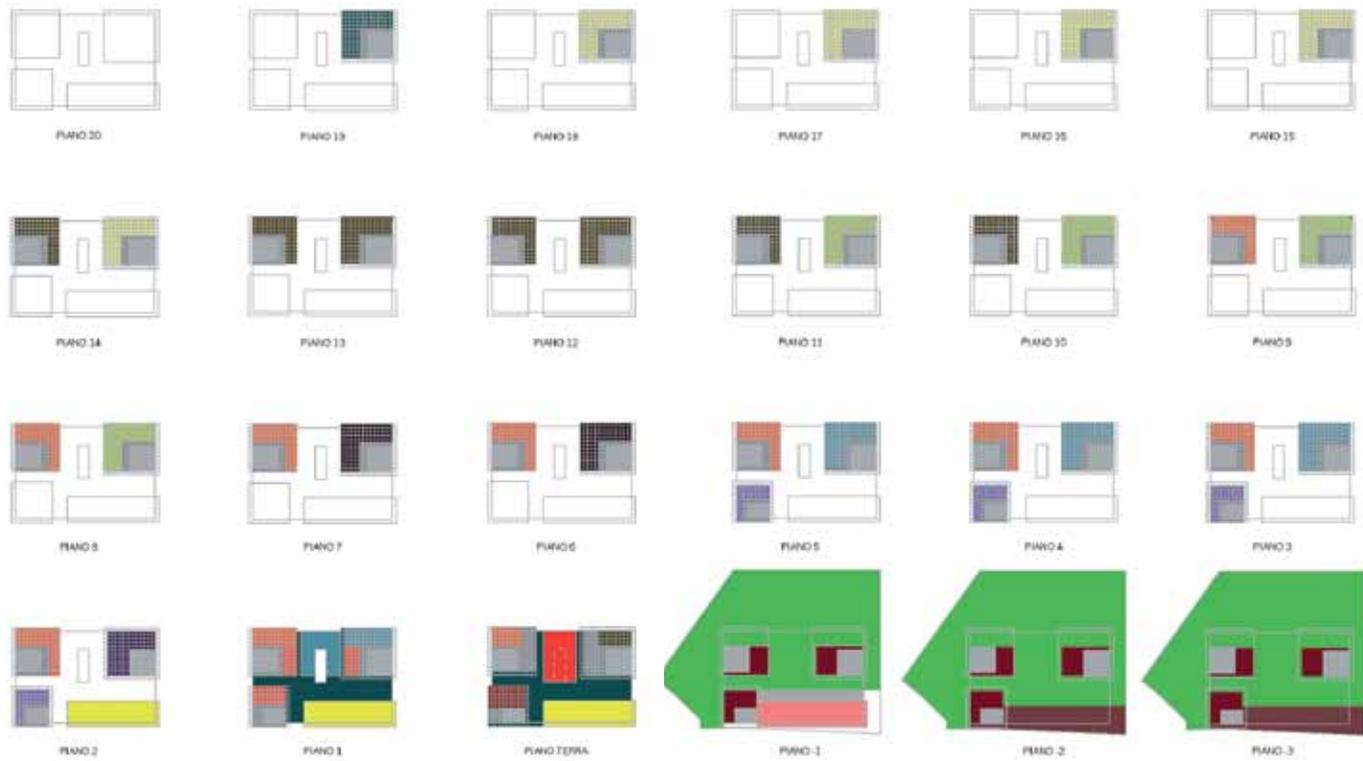




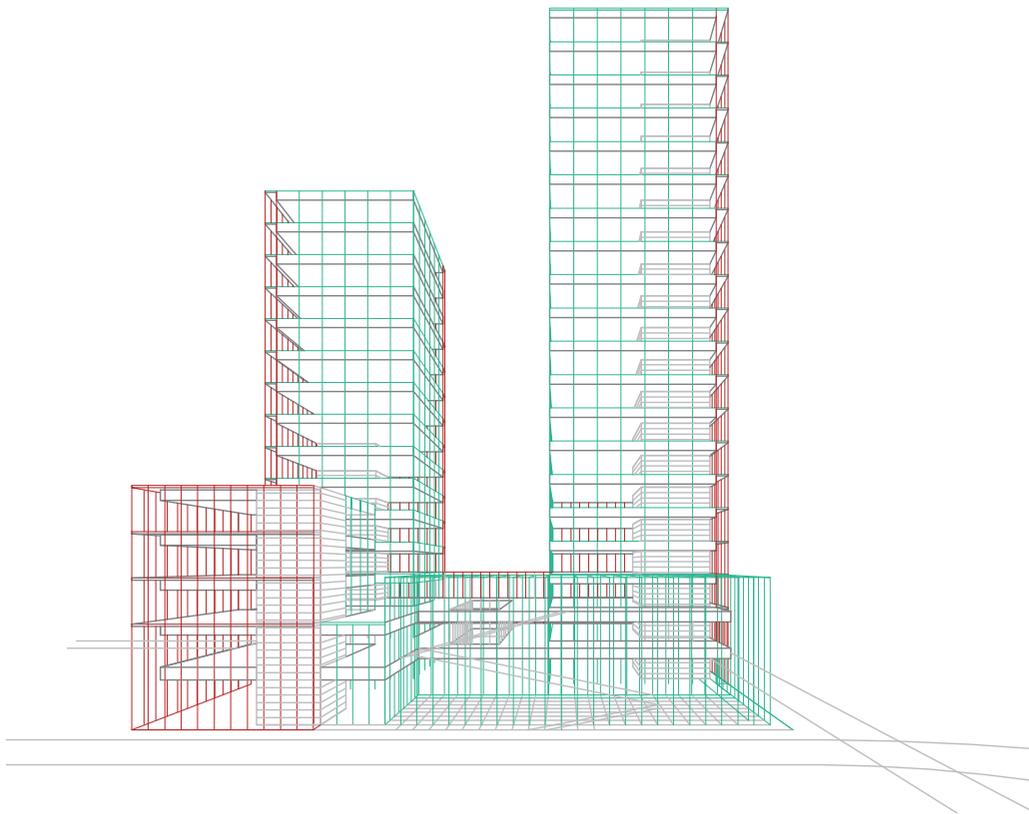
Veduta generale da ovest
Veduta generale da sud
General view from the west
General view from the south



Nuova sede della Provincia di Bergamo:
 piante ai diversi livelli
 sezione trasversale
 New seat of the Provincial Government of Bergamo:
 plans at the different levels
 cross-section



Nuova sede della Provincia di Bergamo:
prospettiva da sud
veduta generale da est
New seat of the Provincial Government of
Bergamo:
perspective from the south
general view from the east



FRANKFURT AM MAIN / 2004

Hafen am Main

Il tessuto urbano minuto di Francoforte sul Meno è sovrastato da un centinaio di grattacieli. Per questo, la città si è conquistata l'appellativo di Manhattan. Ma se a New York la geografia urbana così articolata in altezza è rigidamente regolata in pianta dalla Griglia, tanto da configurarsi come fatto unitario, qui a Francoforte la dislocazione dei grattacieli si attua senza principi e senza strategie, assecondando in una dimensione prevalentemente liberista le richieste avanzate dai diversi operatori. E la città si modifica solamente nell'immagine, nello skyline, e non nella struttura urbana profonda e nei suoi spazi.

Il progetto relativo all'area dei cantieri navali dismessi a sud della stazione ferroviaria – già oggetto di un precedente masterplan – assecondando le aspirazioni alla manhattanizzazione di Francoforte, ripropone una griglia e un'edificazione a blocchi. E reinterpreta così proprio quei principi insediativi che hanno generato la struttura urbana di Manhattan.

Un sistema di tracciati regolari a formare un griglia di 30 x 60 metri genera blocchi di 20 x 40 metri alti sei piani. I blocchi esprimono un carattere omogeneo, proprio per identificare un fatto urbano unitario, ma si articolano rispetto alle differenti condizioni in cui sono collocati: sul fronte strada, sui giardini, sull'acqua. Alcuni blocchi vengono inoltre ritagliati dagli assi provenienti dalla città attorno formando edifici di infill a pianta trapezoidale o triangolare.

Operato nel rigoroso modello proposto, un lavoro di diradamento e densificazione che innalza i blocchi sugli assi insediativi genera una struttura urbana regolare, ma variata, per definire spazi aperti, giardini e viali, e per rispondere alle sollecitazioni della città attorno. Torri in sequenza lungo il Meno, elevati dai blocchi a sbalzo sull'acqua, delineano una teoria ritmata che evoca l'immagine portuale di carroponti o di gigantesche gru stazionate. Due torri gemelle si innalzano invece a segnare il fondale del bacino portuale e porsi come nuovo ingresso sull'asse del Friedensbrücke della viabilità territoriale. Diverse le configurazioni dei blocchi, come plurali interpretazioni di un rapporto tra tessuto basso ed emergenza, in un gioco aperto a successive precisazioni programmatiche e funzionali. Una ricca varietà

di interpretazioni progettuali ferma alcuni assetti di base: l'unitarietà del "tessuto" di blocchi; l'articolazione di torri lungo il fiume e lungo gli assi principali; un'ordonnance per configurare il vuoto del bacino d'acqua esistente.

Quest'ultimo è infatti riassorbito nel progetto con il valore di un parco centrale in analogia al Central Park di New York, di cui ne riprende il disegno planimetrico – sia pure a scala ridotta – invertito nel rapporto acqua-terra: dove il rettangolo del Central Park è parco, qui è bacino fluviale, e dove la figura informale là è lago, qui è penisola verde raggiungibile dalle banchine con pontili e lingue di terra.

Around a hundred skyscrapers rise above the minute urban fabric of Frankfurt am Main. For this reason, the city has earned itself the nickname of Mainhattan. But while the great variety in height of New York's urban geography is strictly regulated in plan by the city's grid, giving it a unified form, here in Frankfurt the location of the skyscrapers has been determined without principles and without strategies, meeting the requests put forward by the different operators in a predominantly laissez-faire framework. And the city has been modified only in its image, in its skyline, and not in its underlying urban structure and its spaces.

The project relating to the area of the disused shipyards to the south of the railway station – already the subject of an earlier masterplan – going along with the aspirations to the Manhattanization of Frankfurt, again proposes a grid and a structure of blocks, reinterpreting the principles of settlement that have generated the urban structure of Manhattan.

A system of regular layouts forming a grid of 30 x 60 metres generates six-storey-high blocks of 20 x 40 metres. The blocks present a homogeneous character, precisely in order to create a unitary urban structure, but are articulated with respect to the different conditions in which they are located: on the street front, facing onto the gardens, onto the water. Some blocks are in addition cut by the axes coming from the surrounding city, forming infill buildings of trapezoidal or triangular shape.

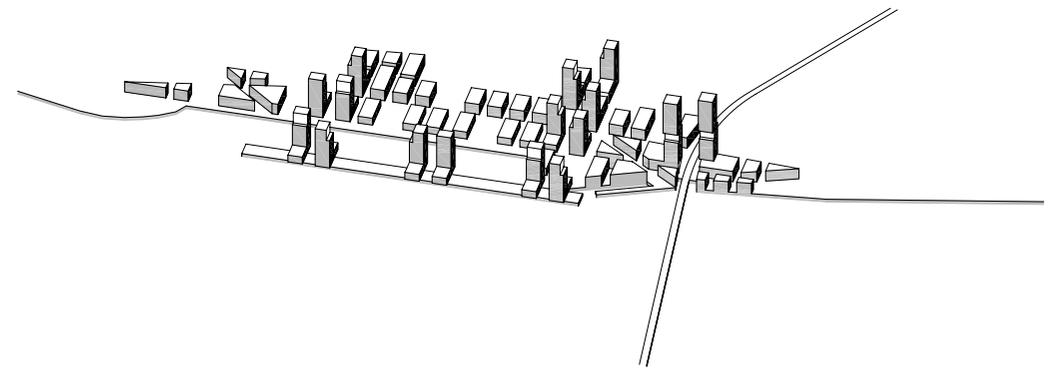
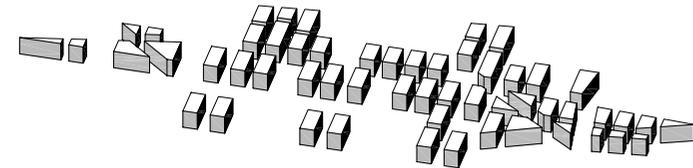
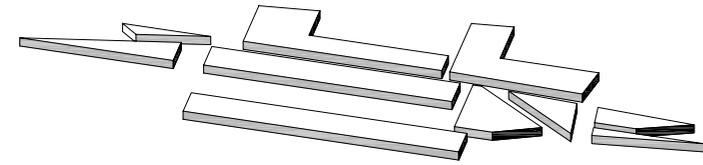
A work of thinning out and densification of the rigorous model proposed that raises the blocks above the axes of the city's layout generates a regular but varied urban structure, defining open spaces, gardens and avenues and responding to the stimuli of the surrounding city. A row of towers along the Main, rising from blocks overhanging the water, delineates a rhythmic sequence that evokes the image of gantries or gigantic cranes standing in a port. Twin towers rise instead to mark the backdrop of the harbour basin and form a new entrance to the Friedensbrücke axis of the regional road system.

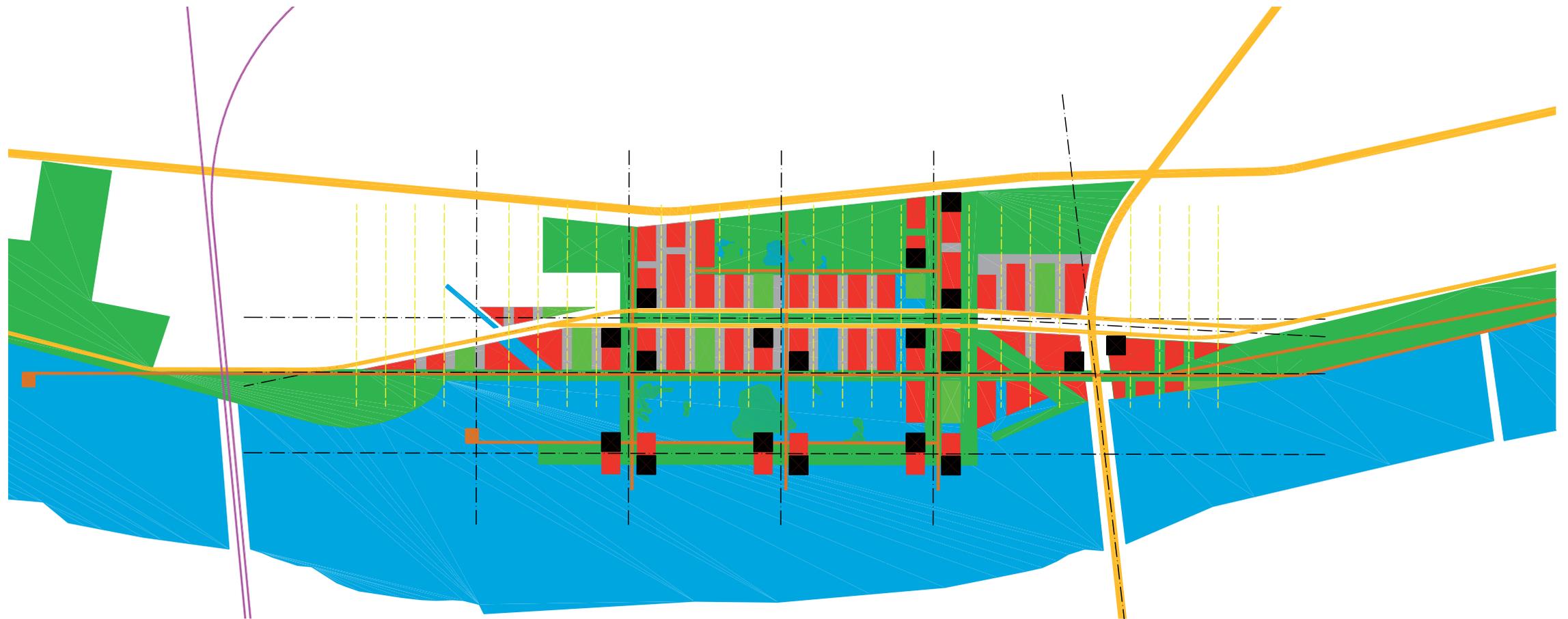
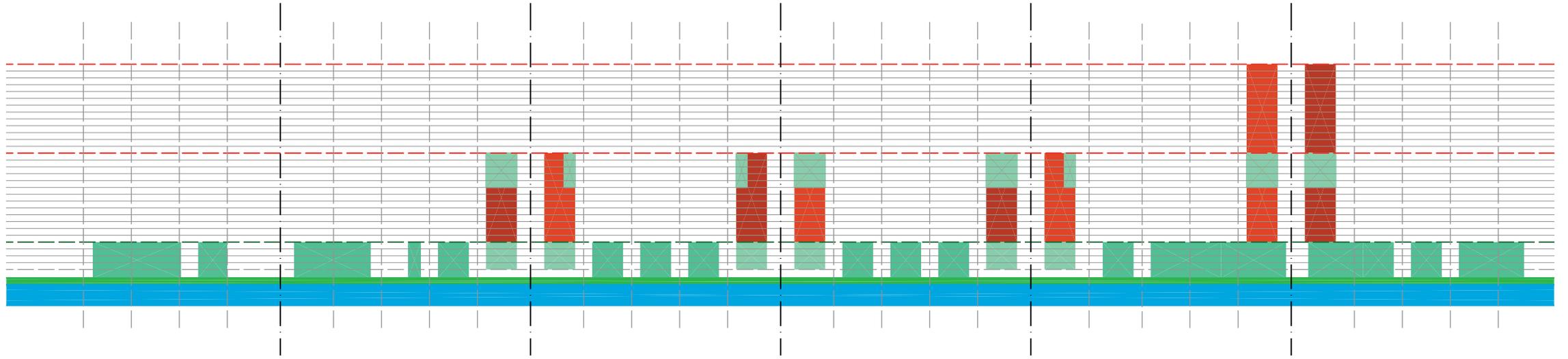
The shapes of the blocks are different, plural interpretations of a relationship between low fabric and emerging feature in a game open to subsequent specifications of programme and function. A rich variety of design interpretations fixes some basic structures: the unitary character of the "fabric" of blocks; the distribution of towers along the river and the main axes; an ordonnance to give shape to the void of the existing basin of water.

The latter is in fact reabsorbed into the project and given a role similar to that of Central Park in New York, whose plan is echoed – although on a reduced scale – in a reversal of the relationship between water and land: the rectangle of Central Park is the shape of the river basin here, and the irregular shape of its lake is here a peninsula of parkland accessible from the wharves with piers and tongues of land.

Tracciati di progetto nel fotopiano
Assonometrie di studio:
costruito, isolati, isolati e torri
Project layouts on the photomap
Study axonometric projections:
built-up area, blocks, blocks and towers

Profilo generale
Planimetria generale
General profile
Area plan





Tracciati e isolati - Assi e torri - Spazi aperti
 Veduta da est
 Layouts and blocks - Axes and towers - Open spaces
 View from the east

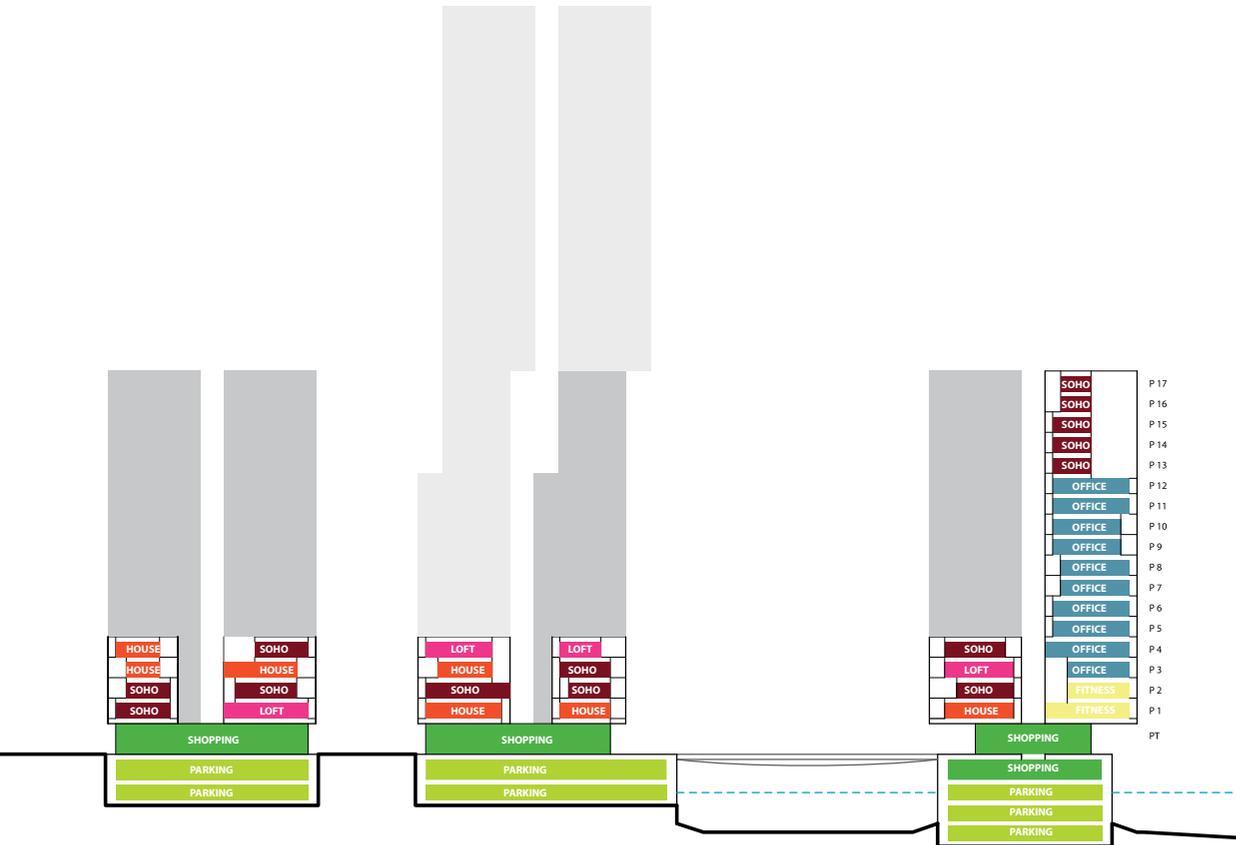


assi tracciati giardini isolati parco torri strade percorsi ferrovia
 axes layouts gardens blocks park towers roads paths railway



Sezione trasversale
Veduta delle torri da est
Cross-section
View of the towers from the east

Veduta da sud-ovest
View from the south-west





Al problema di conferire identità di “centro” alle aree portuali di Köln-Deutz dislocate per due chilometri lungo il Reno, il progetto risponde con due modelli urbani eloquenti, due poli di attrazione. Mentre un frammento di complessità metropolitana, in un affastellarsi di edifici in altezza, si erge sullo svincolo autostradale della L124 come Nuova Porta di ingresso alla città, è invece un esercizio di sintassi urbana attorno al tema del tessuto a bassa densità e del tracciato a dar forma a una Citygarden che affaccia sul Reno residenza, lavoro e attività ricreative.

Si dà insieme risposta a due diverse esigenze: una dotazione di uffici direzionali, alberghi e centro commerciale, che un mercato immobiliare alla scala della regione metropolitana Rhein-Ruhr chiede per l’alta accessibilità ferroviaria e automobilistica, e la localizzazione di nuove case e luoghi di lavoro concepiti come un contemporaneo parco tecnologico-residenziale collegato al centro città.

La proposta fa interagire due modelli di città e allo stesso tempo due modi diversi di vivere l’urbanità. Sullo svincolo, la metropoli congestionata intreccia edificazione ad alta densità a infrastrutture e luoghi di interscambio modale. Lungo il Reno, la città low-rise articola una sequenza di Höfe con spazi aperti e parchi in un’inedita versione urbana di città giardino.

Laddove in un circolo vizioso business centre, centri commerciali e quartieri residenziali a bassa densità usualmente alimentano lo sprawl contemporaneo consumando suolo, qui invece si concentra il costruito dove il territorio già è compromesso – lo svincolo autostradale e il porto in dismissione – e si genera una intensity city che vorrebbe, per frammenti, istillare ritualità urbane.

La Nuova Porta, piastra pedonale incisa dai plessi degli svincoli e sovrapposta ai parcheggi interrati, è un suolo suddiviso in “isolati” che ricalcano un “tessuto urbano” di torri e blocchi. Accogliendo le visioni della città-macchina, l’innesto degli edifici sui flussi viari e ferroviari tende a generare una concentrazione metropolitana con coesistenza di usi, di forme, di esperienze.

La Citygarden invece ibrida il modello della città per isolati con

un'edificazione a cluster. Si reinterpreta così in versione contemporanea la morfologia dell'isolato misto che ha caratterizzato le espansioni di Colonia agli inizi del Novecento, generando una proficua compresenza tra edifici residenziali e produttivi. La conformazione degli isolati, inoltre, si declina in riferimento al contesto paesaggistico: lungo il Reno si definisce un fronte ritmato e intervallato da giardini che collegano fruitivamente e visivamente il bacino portuale esistente con i bassi orizzonti fluviali; verso Deutz, invece, un fronte continuo delimita spazialmente il bacino stesso, accolto nell'insediamento come parco d'acqua. Un nuovo ponte sul Reno prosegue il Ring collegando il centro di Colonia alla Citygarden e alla Nuova Porta sullo svincolo.

To the problem of bestowing the identity of a "centre" on the port areas of Köln-Deutz that extend for two kilometres along the Rhine the project responds with two eloquent urban models, two centres of attraction. While a fragment of metropolitan complexity, in a piling up of buildings, rises on the junction of the L124 motorway as a New Gateway to the city, it is instead an exercise of urban syntax around the theme of low-density fabric and the layout that shapes a Citygarden in which housing, workplaces and recreational activities face onto the Rhine.

The project responds to two different requirements at once: it provides the managerial offices, hotels and shopping centre that a real-estate market on the scale of the metropolitan Rhein-Ruhr region needs for its high degree of accessibility by rail and road, and new housing and workplaces located in an area conceived as a contemporary technology-residential park connected with the city centre.

The proposal has two models of city, and at the same time two different ways of living in the urban environment, interact. At the junction, the congested metropolis interweaves high-density construction with infrastructures and places of modal interchange. Along the Rhine, the low-rise city articulates a sequence of Höfe with open spaces and parks in an unprecedented urban version of the garden city.

Where business centre, shopping centres and low-density residential districts usually foster contemporary sprawl in a vicious circle, consuming

land, here instead the buildings are concentrated where the territory is already compromised – the motorway junction and the disused port – and an intensity city is generated that sets out, by fragments, to instil urban rituals.

The New Gateway, a pedestrian slab cut through by the plexuses of the motorway interchanges and laid on top of the underground car parks, is a piece of ground subdivided into "city blocks" that follow the pattern of an "urban fabric" of towers and blocks. Embracing the visions of the city-machine, the grafting of the buildings onto the flows of road and rail traffic tends to generate a metropolitan concentration with a coexistence of uses, forms and experiences.

The Citygarden hybridises instead the model of the city divided into blocks with a structure of buildings in clusters. In this way the morphology of the mixed block that characterised the expansions of Cologne at the beginning of the 20th century is reinterpreted in a contemporary version, generating a fruitful contemporary presence of residential and manufacturing buildings. The blocks are shaped, moreover, in reference to the context of the landscape: along the Rhine a rhythmic front is defined, interspersed with gardens that connect the existing basin of the port visually with the low horizons of the river and open it up for use; in the direction of Deutz, on the other hand, an unbroken front spatially delimits the basin itself, included in the settlement as a park of water. A new bridge over the Rhine continues the Ring, linking the centre of Cologne to the Citygarden and the New Gateway on the junction.



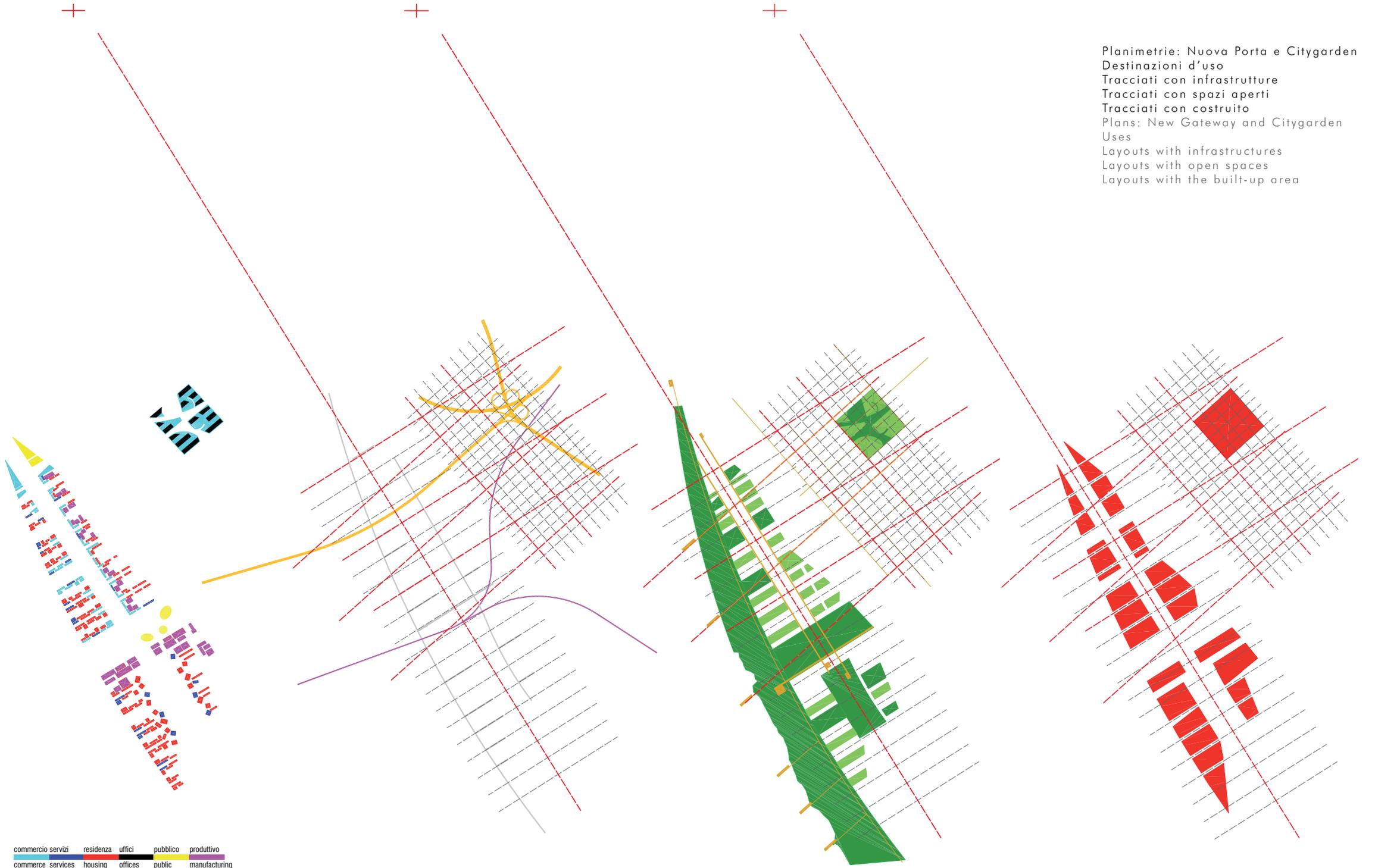
ferrovia	strade	parco	giardini	edifici	percorsi
railway	roads	park	garden	buildings	paths

Planimetria generale nel fotopiano
Area plan on the photomap

Planimetria: Nuova Porta e Citygarden
Plan: New Gateway and Citygarden

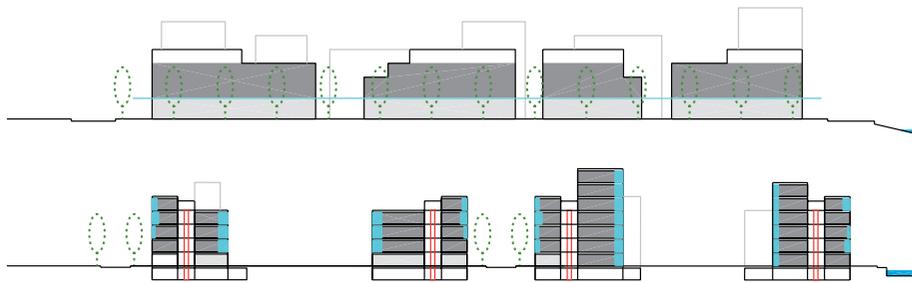


ferrovia	strade	parco	giardini	edifici	percorsi
railway	roads	park	garden	buildings	paths



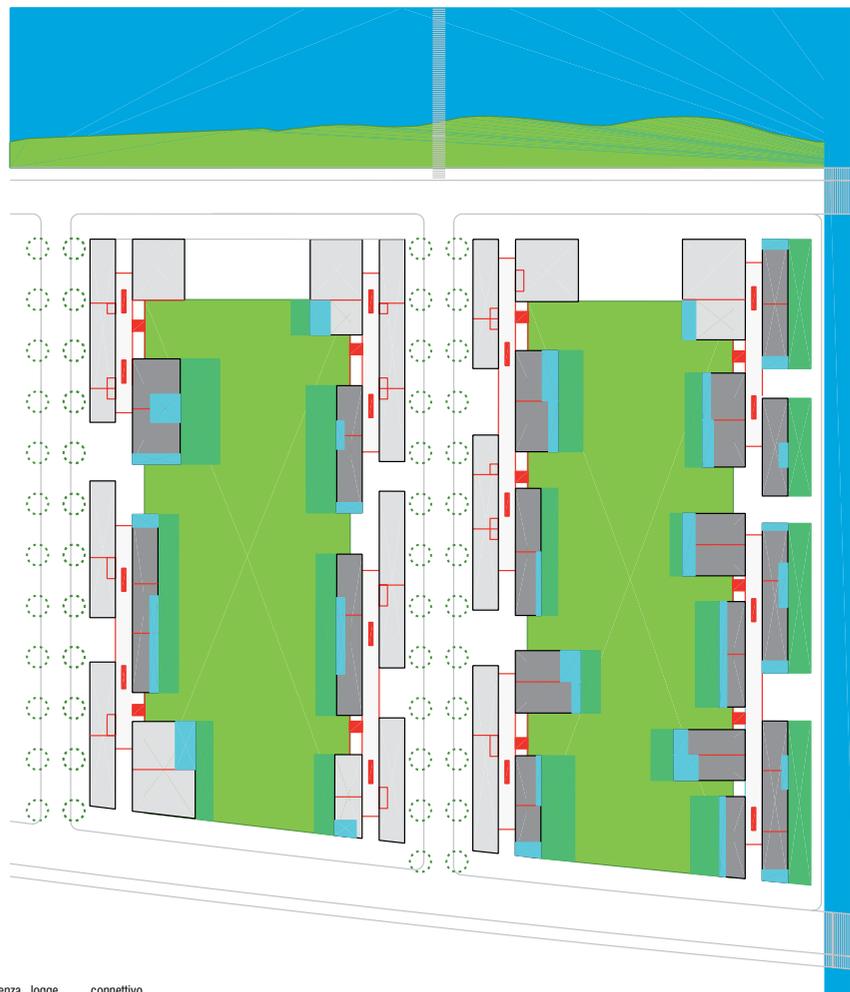
Planimetrie: Nuova Porta e Citygarden
 Destinazioni d'uso
 Tracciati con infrastrutture
 Tracciati con spazi aperti
 Tracciati con costruito
 Plans: New Gateway and Citygarden
 Uses
 Layouts with infrastructures
 Layouts with open spaces
 Layouts with the built-up area

commercio servizi residenza uffici pubblico produttivo
 commerce services housing offices public manufacturing



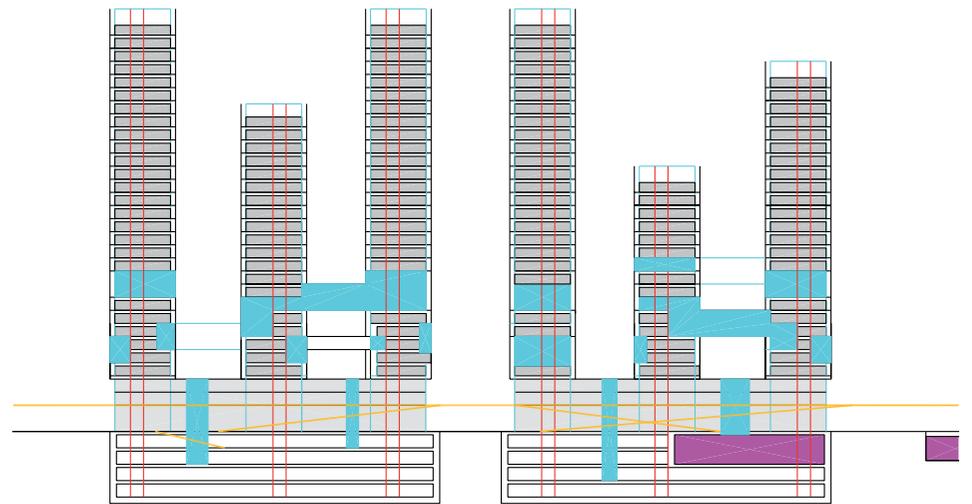
Citygarden: profili e sezioni, pianta piano terra, veduta da sud
 Citygarden: profiles and sections, ground-floor plan, view from the south

Nuova Porta: veduta da ovest, sezioni, pianta piano tipo
 New Gateway: view from the west, sections, standard floor plan



commercio residenza logge connettivo
 commerce housing loggia connective





ferrovia	strade	commercio uffici	hall	connettivo stazione
railway	roads	commerce offices	hall	connective railway station

MILANO / 2007

Centro paesaggistico della Grande Bicocca
Landscaped Centre of the Grande Bicocca

Bicocca e Ansaldo sono rimaste separate nonostante i continui processi di trasformazione che da tempo le investono.

Nel progetto di Gregotti Associati del 1986 una struttura d'ordine scandita sulla rete viaria circostante e sulla scala degli stabilimenti dismessi diviene la "spina centrale" che delinea gerarchie e riorganizza le relazioni interne. Un asse di simmetria lungo un chilometro inanna cinque superblocchi (la Deutsche Bank, la Siemens, i Dipartimenti universitari, il complesso Le torri e l'Università degli Studi) e determina la disposizione dei volumi edilizi.

Con il progetto urbano e paesaggistico di completamento della Grande Bicocca, una nuova centralità paesaggistica riunirà invece ora due parti di città, mettendo in relazione gli assi dell'insediamento Ansaldo e la grande scala delle sue fabbriche con quelli che strutturano la Bicocca. Innanzi tutto questo nuovo progetto dà valore fondativo allo spazio aperto e non più unicamente al costruito, introducendo elementi di continuità, ma anche di forte discontinuità, nel quartiere esistente. Tale inversione di campo si prefigge di produrre un assetto relativamente unitario, nella fruizione e nella percezione, degli spazi aperti concepiti con criteri paesaggistici.

I parterre vegetali sono tra loro collegati mediante percorsi pedonali che riprendono gli assi provenienti da Bicocca e da Ansaldo. La Diagonale relaziona le diverse percorribilità e introduce una fruizione "trasversale" dei nuovi fatti urbani: il giardino dell'Università, il giardino centrale, il giardino del centro commerciale, il giardino dell'isolato residenziale lungo viale Sarca. Tale configurazione di spazi aperti ingloba slarghi, marciapiedi e alberature esistenti, fino giungere alla struttura museale Hangar, che viene così riassorbita nella nuova compagine.

I nuovi tracciati fondativi hanno inoltre la forza per dislocare il costruito, oltre che dare struttura ai giardini. L'isolato al centro è un collage tra edifici alti intercettati da tali tracciati ed edifici bassi allineati sul fronte strada: questa articolazione permette un graduale passaggio tra la parte di Bicocca prevalentemente costruita per blocchi autonomi e il nuovo modello urbano che fruisce delle edificazioni per generare spazi aperti. Gli edifici alti sono allineati sulle strade, ma rispondono anche

alle accidentalità introdotte dai tracciati, come la Diagonale che ne sollecita rotazioni o spaccature da terra a cielo, a segnare, alla scala di tutto il quartiere, la nuova condizione paesaggistica. I basamenti lungo le vie, con negozi e ristoranti, proseguono fino a giungere al nuovo edificio commerciale di fronte al Bicocca Village. E si concepisce così un lungo fronte capace di configurare il giardino lungo viale Sarca. Da qui un isolato residenziale esprime, con una sezione che genera un compluvio, un fatto urbano unitario che si confronta con la scala degli edifici esistenti, mentre disassamenti producono articolazione di spazi aperti a piccola scala, tra isolato e città.

Bicocca and Ansaldo have remained separate despite the continual processes of transformation to which they have been subject for a long time.

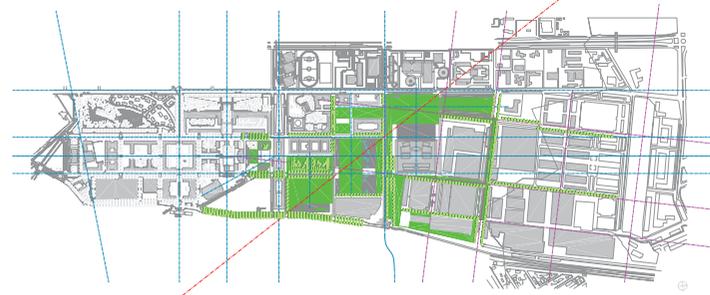
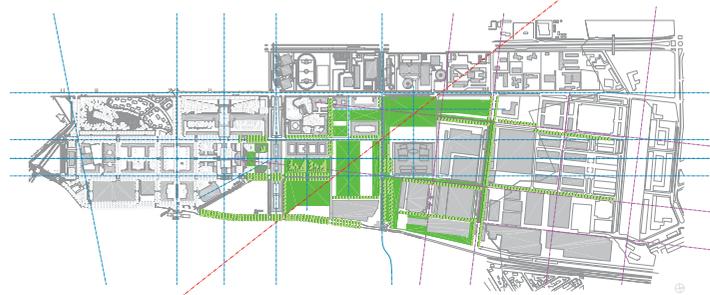
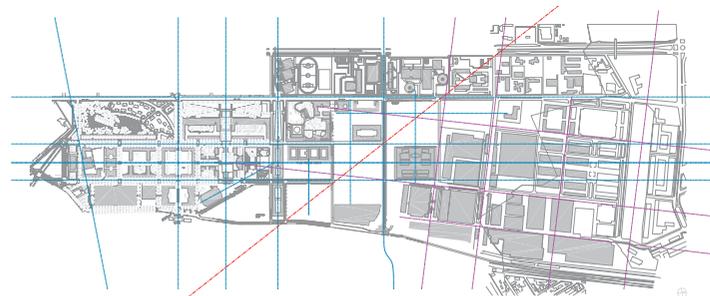
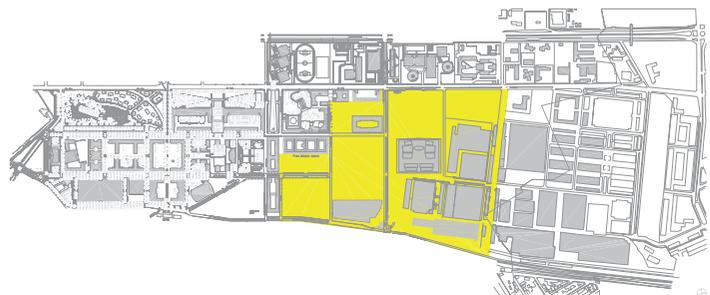
In the 1986 project by Gregotti Associati a structure of order organised around the surrounding road network and the scale of the disused plant became the “central backbone” that established hierarchies and reorganised the internal relations. A one-kilometre-long axis of symmetry strings together five superblocks (Deutsche Bank, Siemens, the university departments, the Le Torri complex and the university) and determines the arrangement of the building volumes.

With the urban landscape strategy employed in the project for completion of the Grande Bicocca, a new landscaped centre will instead join two parts of the city, connecting the axes of the former Ansaldo site and the large scale of its factories with the ones that structure the Bicocca. In the first place this new project assigns fundamental value to open space and no longer solely to the constructions, introducing elements of continuity, but also of strong discontinuity, into the existing district. The aim of this shift in emphasis is to produce a relatively unitary layout, in use and perception, of the open spaces conceived with landscaping criteria.

The parterres of vegetation are linked together by footpaths that continue the axes coming from Bicocca and Ansaldo. The Diagonal connects up the different routes and introduces a “transverse” use of the

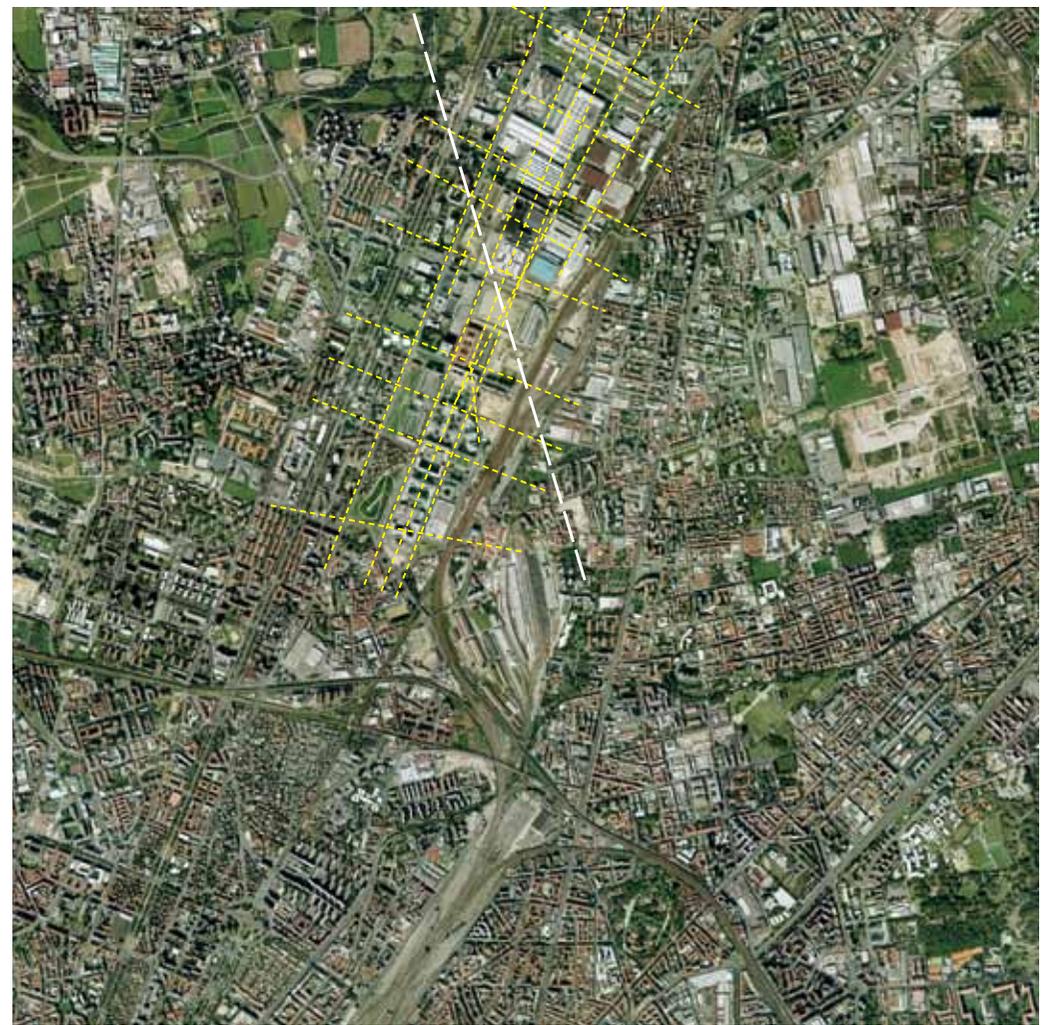
new urban features: the garden of the university, the central garden, the garden of the shopping centre, the garden of the residential block along Viale Sarca. This configuration of open spaces incorporates plazas, pavements and existing plantings of trees and stretches as far as the Hangar museum, which is made part of the new structure.

The new layouts also have the power to position the constructions, as well as giving structure to the gardens. The block in the centre is a collage of high-rise buildings intercepted by these layouts and low buildings aligned with the street front: this articulation permits a gradual passage between the part of Bicocca predominantly made up of independent blocks and the new urban model that uses the buildings to generate open spaces. The tall buildings are aligned with the streets, but also respond to the fortuitous patterns introduced by the layouts, such as the Diagonal which prompts them to rotate or split from top to bottom, marking the new condition of the landscape on the scale of the whole district. The bases along the streets, with shops and restaurants, continue as far as the new commercial building opposite the Bicocca Village. And in this way a long front is created that is capable of shaping the garden along Viale Sarca. From here a block of housing forms, with a section that generates a valley, a unitary urban feature that competes with the scale of the existing buildings, while shifts out of alignment produce an articulation of the open spaces on a small scale, between block and city.

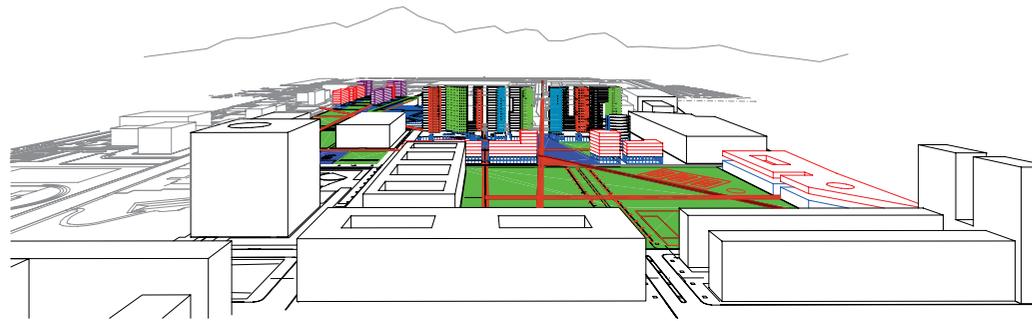


Area di progetto - Tracciati - Spazi aperti - Spazi aperti e costruito
Tracciati di progetto nel fotopiano
Area of project - Layouts - Open spaces - Open spaces and built-up area
Project layouts on the photomap

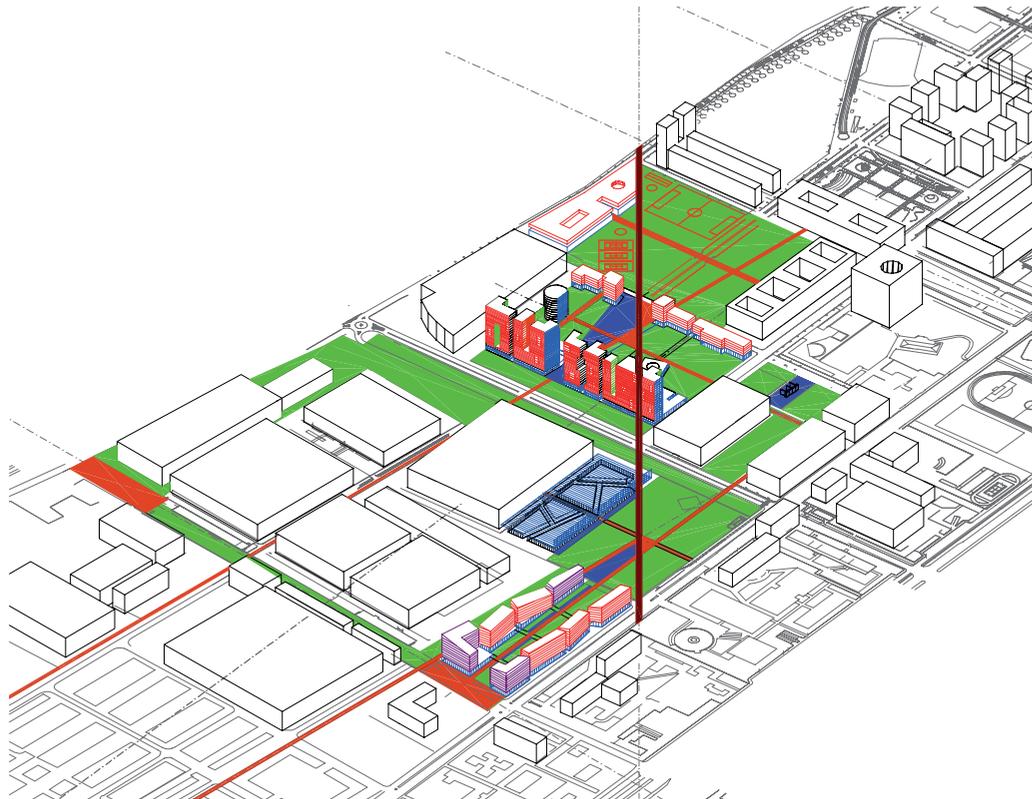
Planimetria generale
Area plan



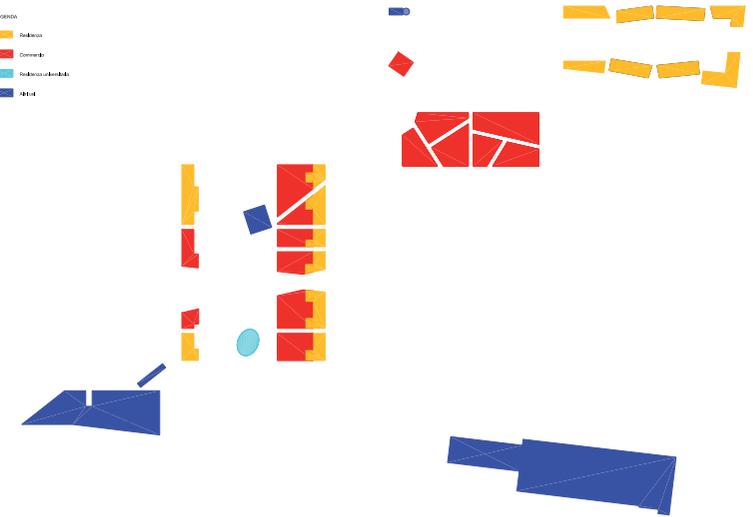




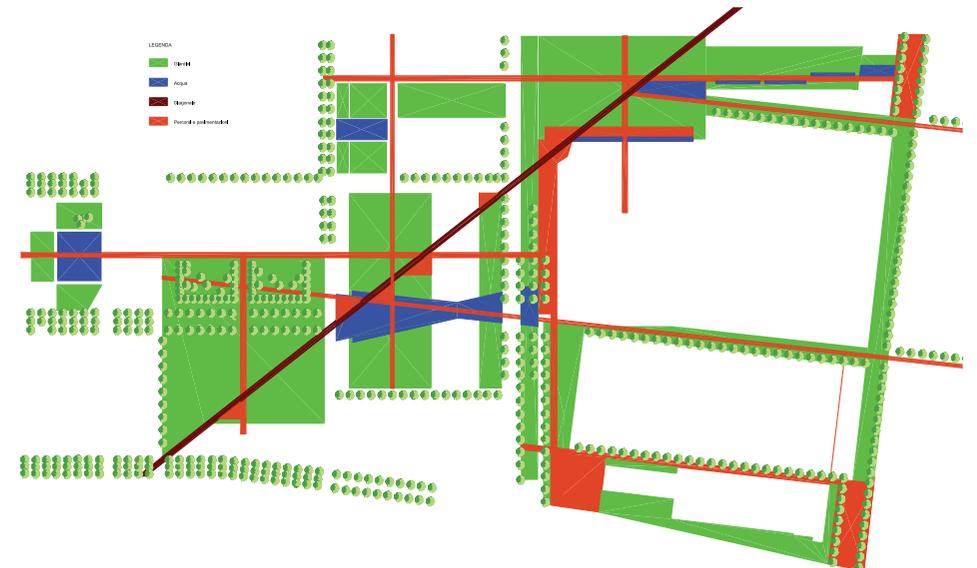
Prospettive generali
 Costruito
 Spazi aperti
 General perspective views
 Built-up area
 Open spaces



LEGENDA
 ■ Edificio
 ■ Comunità
 ■ Edificio a struttura
 ■ Pista



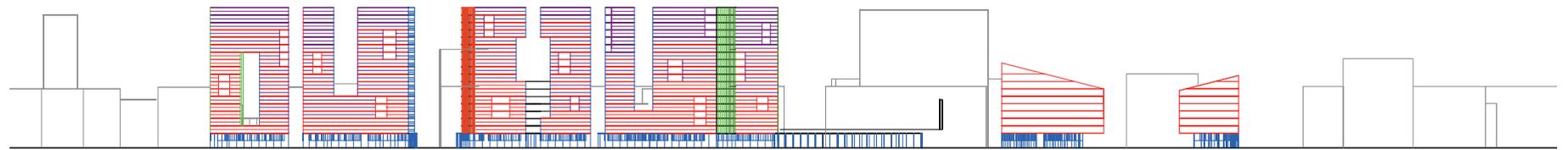
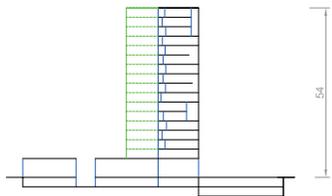
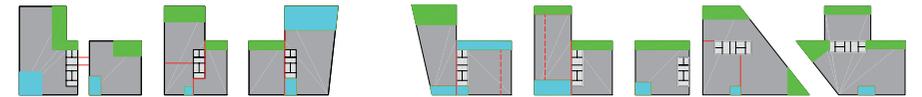
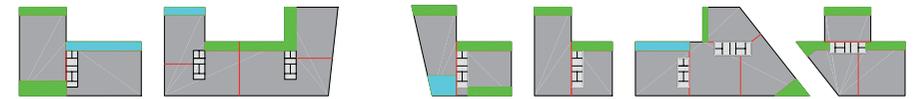
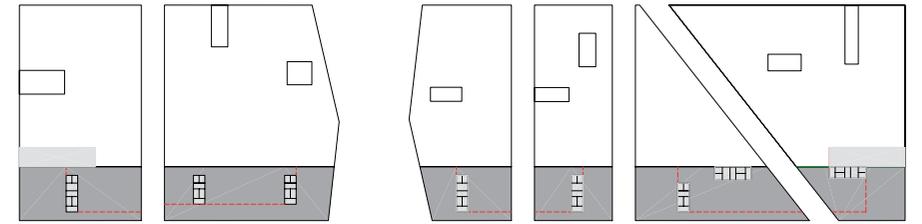
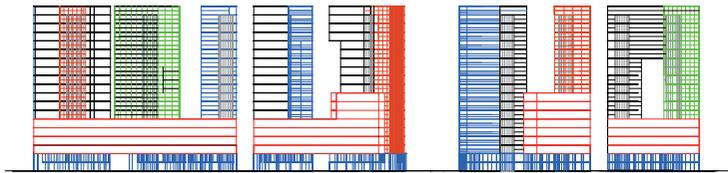
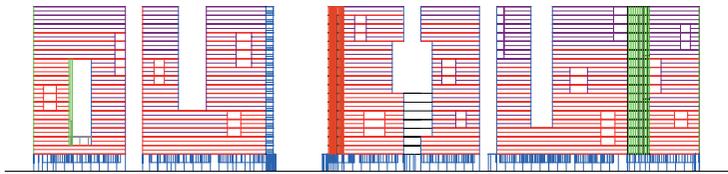
LEGENDA
 ■ Verde
 ■ Area
 ■ Strada
 ■ Pista e pedonalità



Isolato centrale:
veduta generale da sud
veduta generale da nord-ovest
Central block:
general view from the south
general view from the north-west

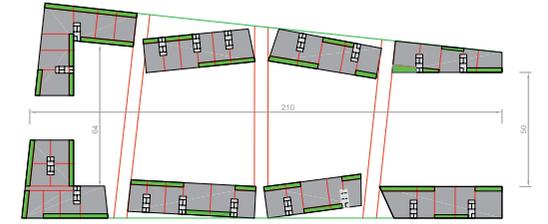


Isolato centrale:
profili e sezioni
pianche ai diversi piani
Central block:
profiles and sections
plans on different storeys

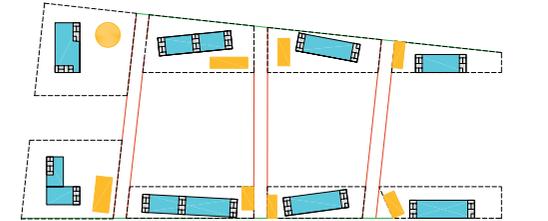




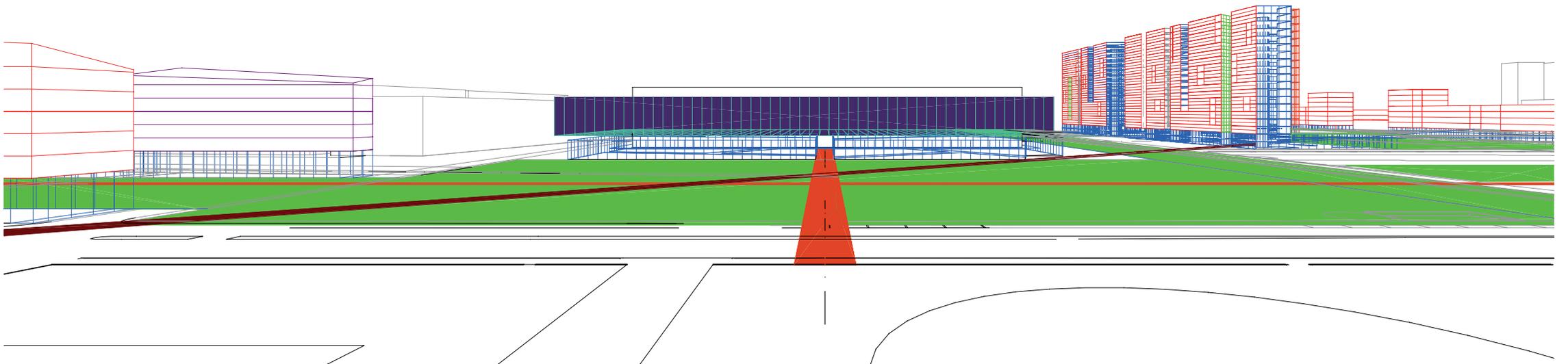
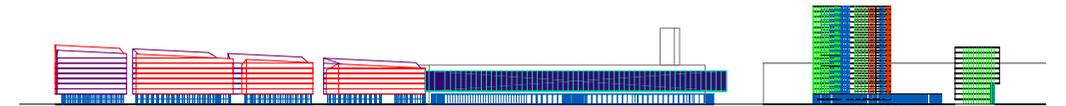
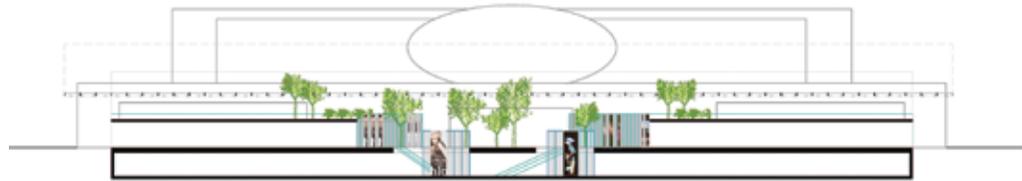
Centro commerciale:
 vedute generali
 sezione longitudinale
 Isolato residenziale:
 piante e profili
 veduta generale da ovest
 Shopping centre:
 general views
 longitudinal section
 Residential block:
 plans and profiles
 general view from the west



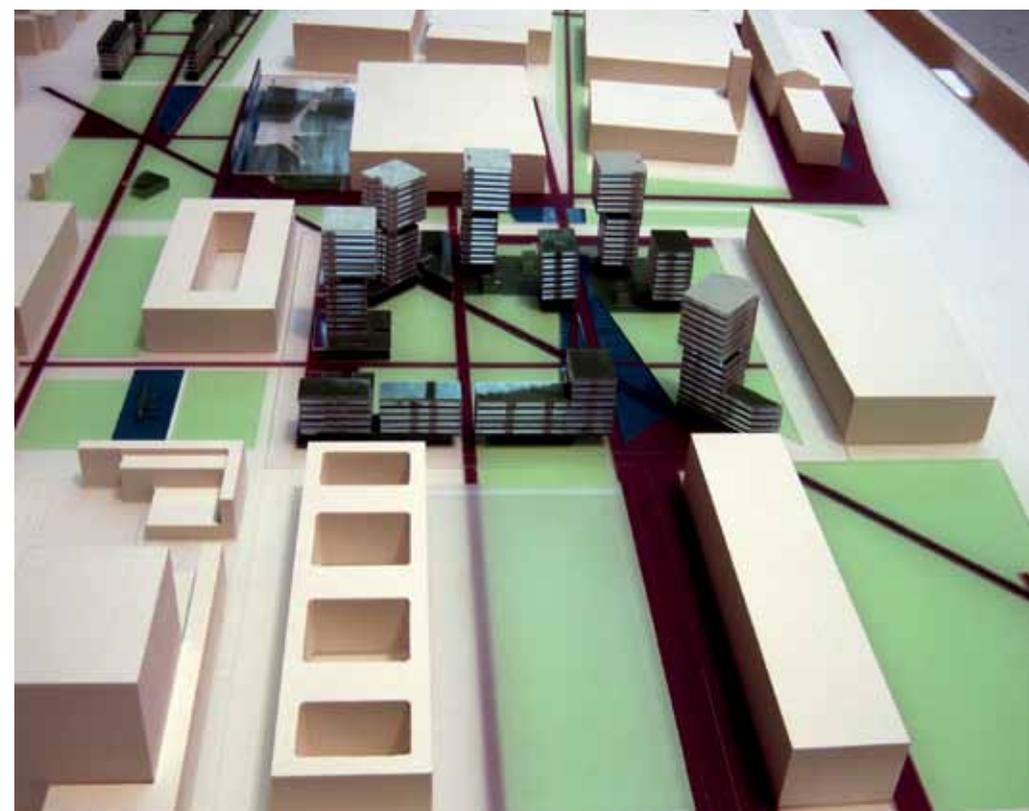
Piano tipo



Piano terra



Vedute del modello della versione B
Views of the model of version B



MILANO / 1996 – 2007
Porte Metropolitane
Metropolitan Gateways

Nuove centralità metropolitane, collocate tra città e conurbazione circostante, permettono di avviare una strategia di riequilibrio del monocentrismo di Milano, sollecitandone la pluricentricità necessaria per compiere un salto di scala da città a metropoli.

Collocate sugli svincoli delle tangenziali, queste nuove centralità sono interconnesse ai grandi parchi territoriali e al sistema del trasporto pubblico. Acquisendo valenza di Porte Metropolitane, esse sono contraddistinte da molteplici potenzialità: consentono di concentrare funzioni che necessitano un'alta accessibilità contribuendo a decongestionare le aree centrali; costituiscono elementi di riconoscibilità nel passaggio tra territorio a città; promuovono l'interazione tra edificato, infrastrutture e grandi parchi; attivano sinergie intermodali tra mezzo pubblico e privato, tra mobilità territoriale e urbana.

I vantaggi di configurare nuove centralità "sulle" infrastrutture della mobilità, e non solo "in prossimità" ad esse, sono evidenti e riguardano l'opportunità di riqualificare o completare le infrastrutture esistenti, di acquisire per la collettività le rendite di posizione generate dalla topografia dell'accessibilità, di tutelare il territorio – si costruisce laddove il suolo già è consumato e compromesso. Parte delle plusvalenze immobiliari generate possono essere reinvestite nella costruzione di grandi attrezzature collettive (parchi territoriali, impianti sportivi, parcheggi di interscambio) o di infrastrutture della mobilità pubblica per potenziare i collegamenti tra il territorio e la città (tratti di metropolitana, tramvie veloci, piste ciclabili).

Sette sono gli ambiti individuati dove configurare le Porte Metropolitane: gli svincoli di Gobba, Linate, Opera, Assago, Baggio, Figino, Fiorenza. Concepita per la consultazione a inviti alla XIX Triennale di Milano, la proposta per lo svincolo di Linate è compatibile anche con il progetto del parco Forlanini del gruppo Byrne, vincitore del concorso successivamente indetto dal Comune di Milano.

Prevedendo parziali riforme dell'infrastruttura esistente, si propone un'edificazione negli interstizi tra i raccordi della tangenziale est con viale Forlanini. L'ibridazione edificato-infrastruttura-paesaggio conferisce valore insediativo all'autostrada con il costruito che prende forma dai

plessi stradali. Una grande sezione, il cui compluvio virtuale è su viale Forlanini, produce una figura ambivalente: un viale urbano che anticipa la spazialità della città e insieme un accumulo paesaggistico di blocchi polarizzati attorno allo svincolo.

La favorevole concomitanza di più fattori (le valenze ambientali e paesaggistiche del Lambro e dei parchi a est di Milano, la vicinanza all'aeroporto Linate e al centro città, l'alta accessibilità e il previsto passaggio della metropolitana) sollecita a configurare una nuova centralità, dove mescolanze di usi e di forme possano generare un modello di intensity city competitivo nel mercato internazionale delle attrazioni urbane.

New metropolitan centralities, located between city and surrounding conurbation, make it possible to embark on a strategy of rebalancing of Milan's monocentric structure, fostering the multicentricity needed to make the leap in scale from city to metropolis.

Located on the junctions of the ring roads, these new centres are interconnected with the large regional parks and the public transport system. Taking on the value of Metropolitan Gateways, they are characterised by multiple potentialities: they permit the concentration of functions that require a high degree of accessibility, contributing to the decongestion of the central areas; they constitute elements of recognisability in the passage between hinterland and city; they promote interaction between buildings, infrastructures and large parks; they activate intermodal synergies between public and private transport and between transport at the regional and urban level.

The advantages of configuring new centralities "on" transport infrastructures, and not just "near" them, are evident and regard the expediency of upgrading or completing the existing infrastructures, of acquiring for the community the benefits stemming from the topography of accessibility, of protecting the territory – building takes place where the land is already consumed and compromised. Part of the capital gains generated from the real estate can be reinvested in the construction of major communal facilities (regional parks, sports facilities, car

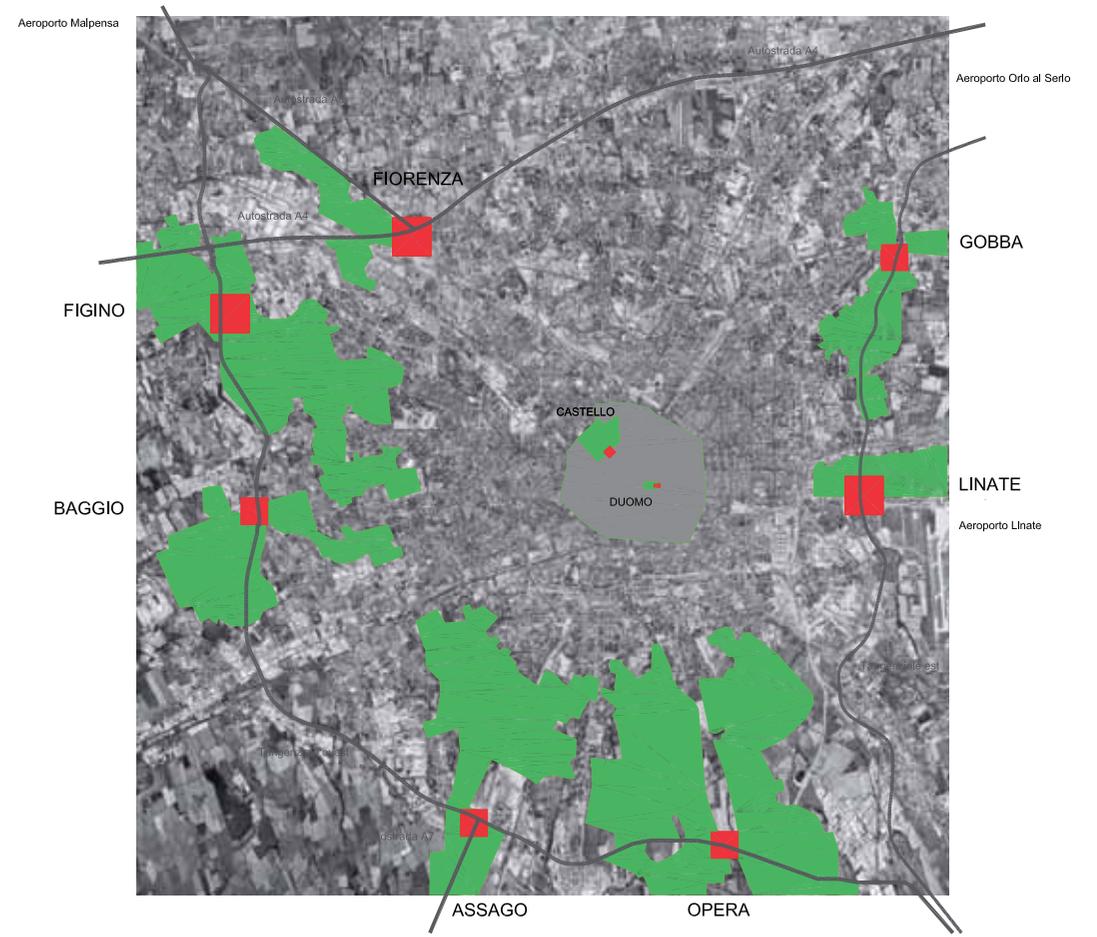
parks at interchanges) or public transport infrastructures to improve the connection between the city and its environs (underground or light railway lines, fast tramways, cycle tracks).

Seven locations have been identified for the Metropolitan Gateways: the Gobba, Linate, Opera, Assago, Baggio, Figino and Fiorenza junctions. Conceived for the consultation by invitation at the 19th Milan Triennale, the proposal for the Linate junction is also compatible with the Byrne Group's project for the Parco Forlanini, winner of the competition held subsequently by the municipality of Milan.

Envisaging partial reforms of the existing infrastructure, the proposal was to build in the gaps between the junctions of the eastern bypass with Viale Forlanini. The hybridization of construction, infrastructure and landscape confers the value of a settlement on the motorway with the built-up area taking its shape from the road junctions. A large section, whose virtual valley is on Viale Forlanini, produces an ambivalent figure: an urban avenue that anticipates the spatiality of the city and at the same time a landscaped accumulation of blocks polarised around the interchange.

The favourable combination of several factors (the environmental and landscape qualities of the Lambro river and the parks to the east of Milan, the proximity to Linate airport and the city centre, the high level of accessibility and the planned passage of the underground railway) urges the configuration of a new centrality, where mixes of uses and of forms can generate a model of intensity city that can compete in the international market of urban attractions.

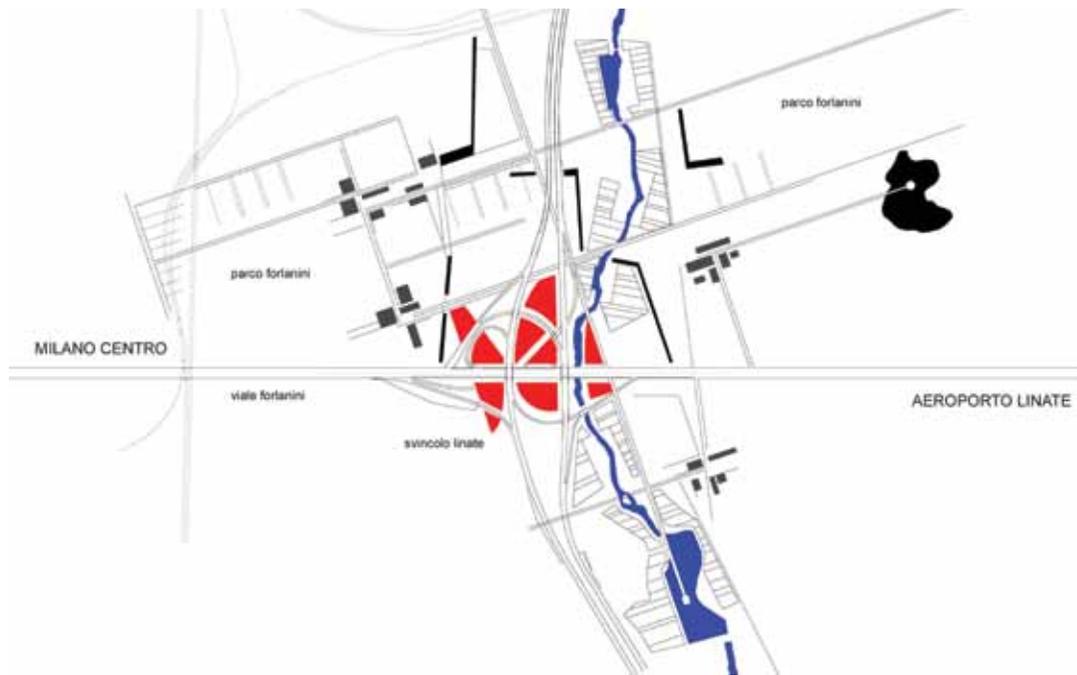
Le Porte Metropolitane nella scala territoriale
The Metropolitan Gateways on the territorial scale



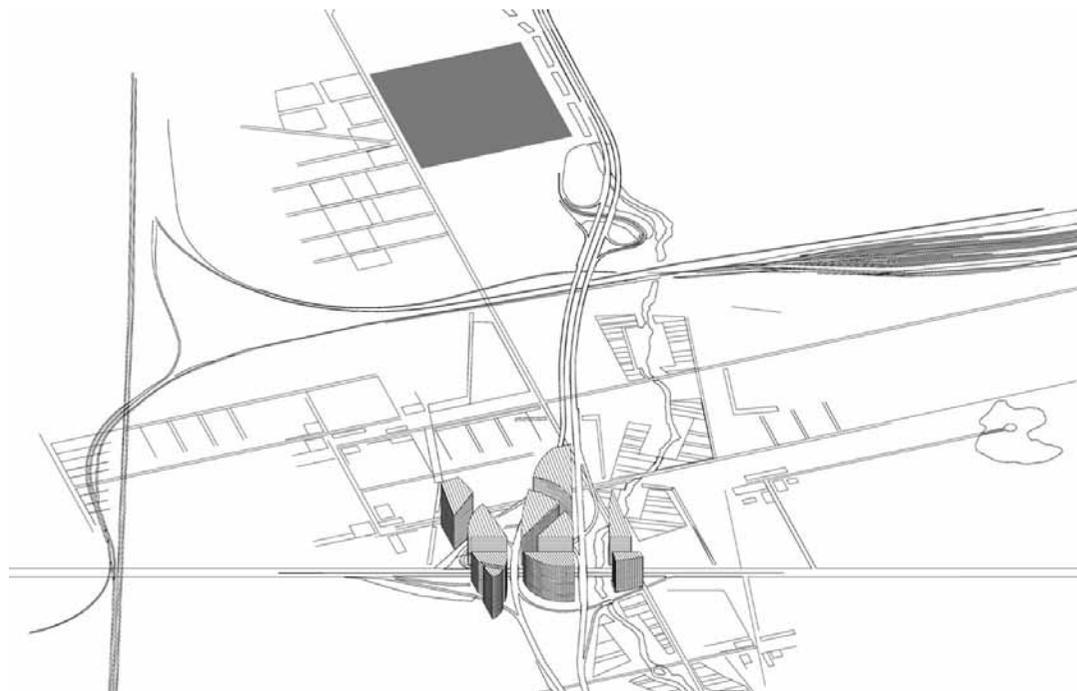
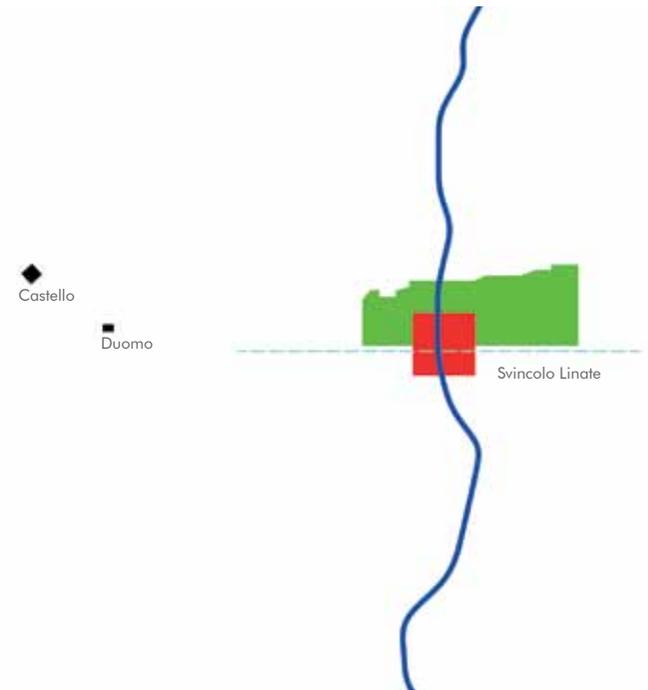


Gli svincoli di Firenze, Gobba, Opera, Assago, Baggio, Figino
Svincolo di Linate con identificazione dell'area di progetto
The Firenze, Gobba, Opera, Assago, Baggio and Figino junctions
Linate junction showing the project area

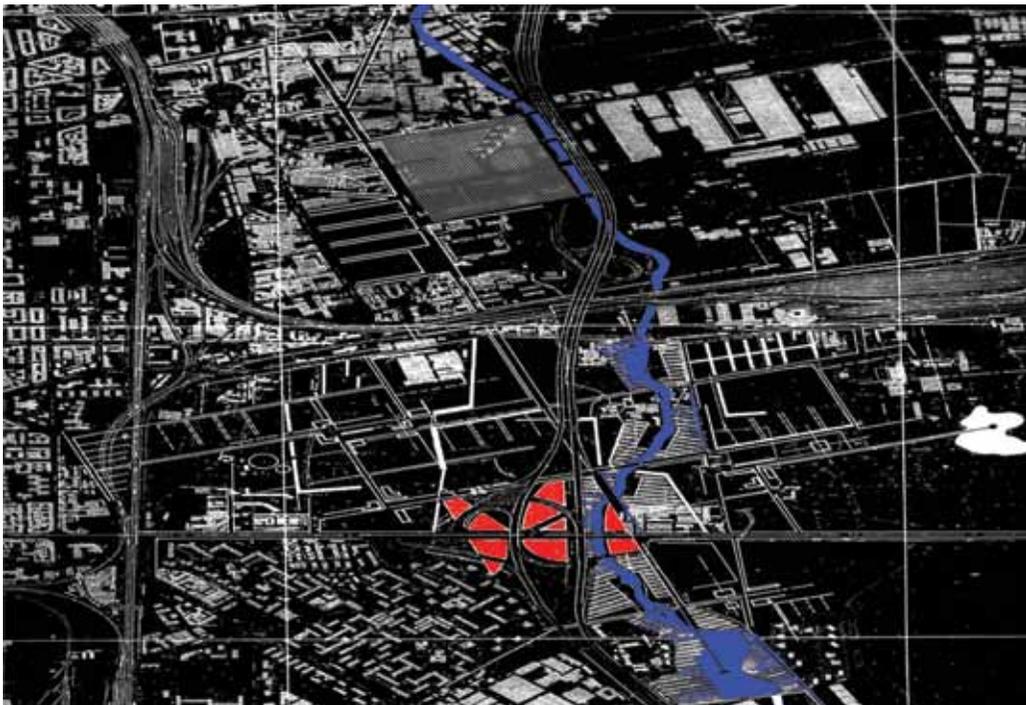
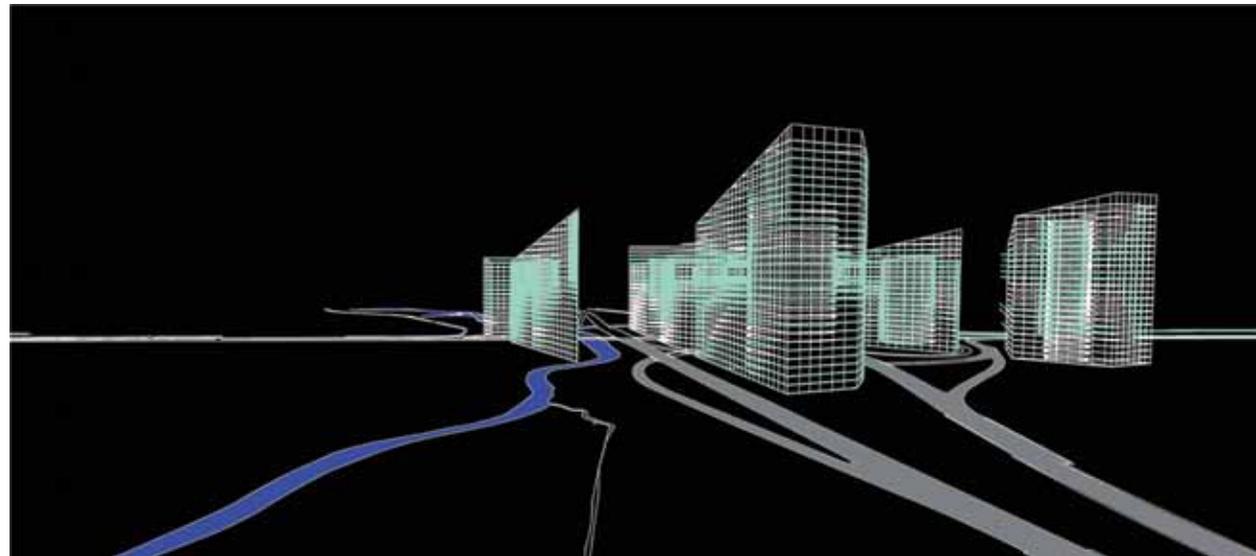
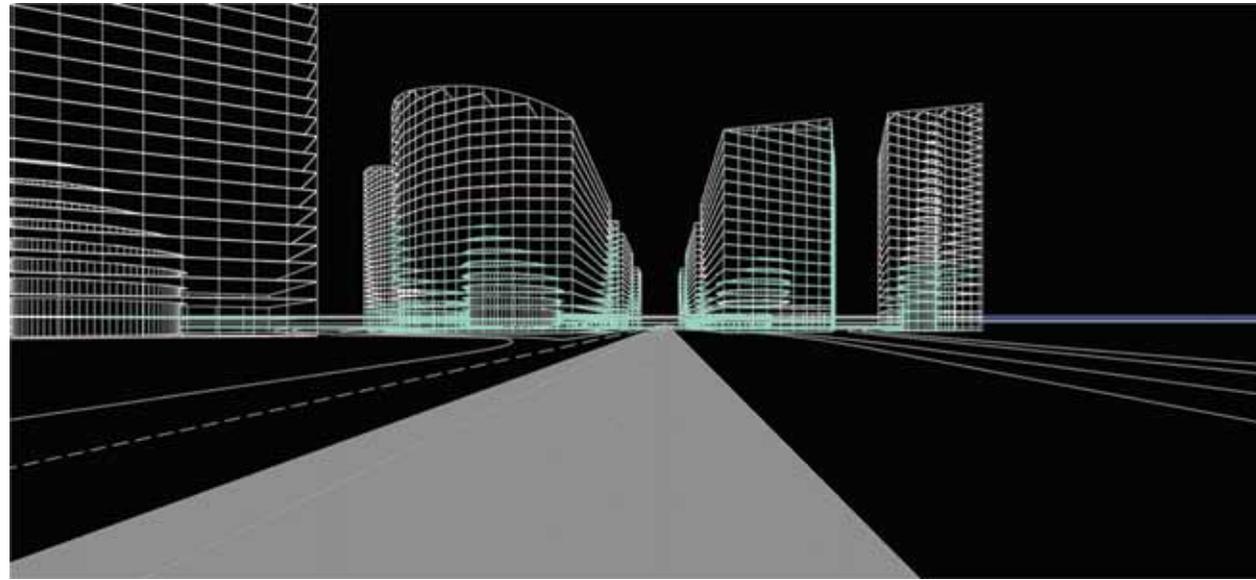
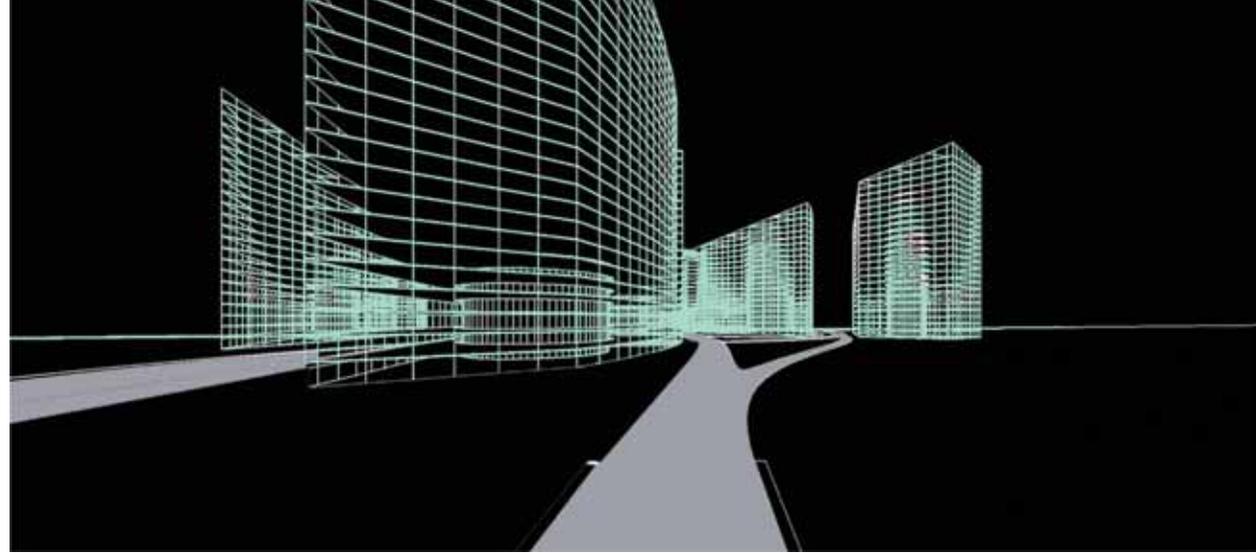
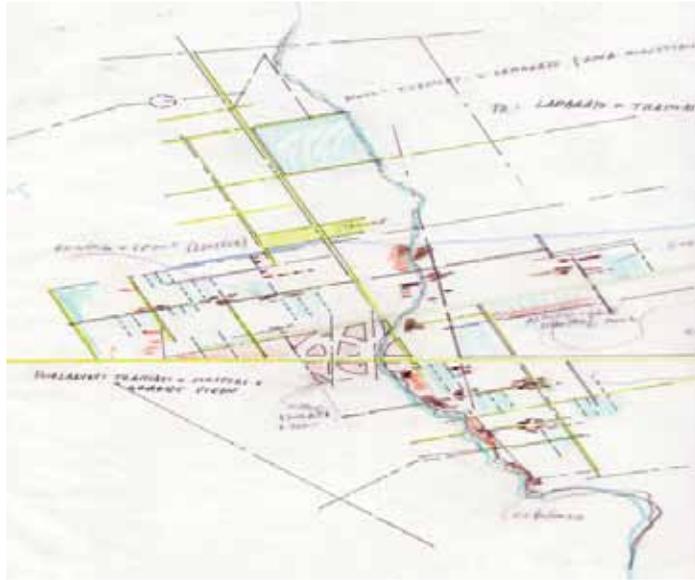




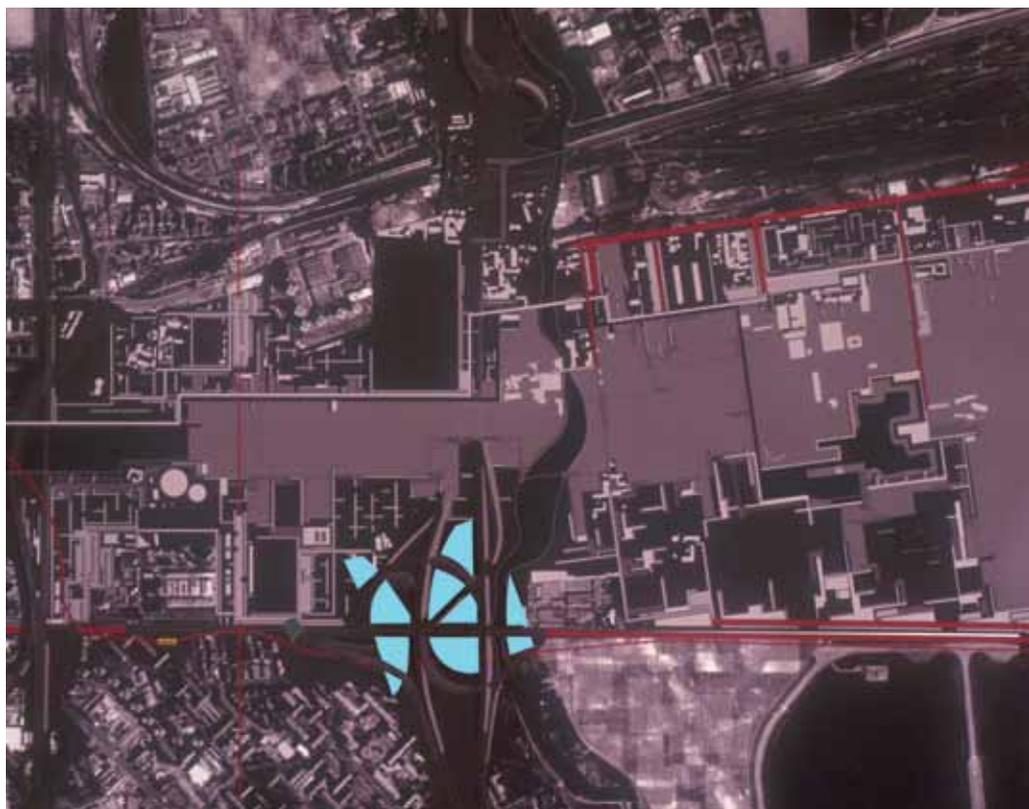
Planimetrie generali
 Assonometria di progetto
 Profili generali
 Area plans
 Axonometric projection of the project
 General profiles



Schizzo assonometrico
Planimetria assonometrica
Prospettive di progetto
Axonometric sketch
Axonometric plan
Perspective views of the project



Inserimento del progetto nel Parco Forlanini:
planimetria generale
veduta da nord-ovest
Insertion of the project in the Parco Forlanini:
area plan
view from the north-west



MILANO / 2007

Villaggio Expo 2015 a Cascina Merlata

Expo Village 2015 at Cascina Merlata

Strategicamente a cerniera tra città e conurbazione a nord-ovest di Milano, questa porzione di territorio agricolo dismesso può giocare un ruolo significativo nella riqualificazione di una parte di periferia ancora in attesa di stabilità insediativa. E la sua valenza si coglie anche a scala extraurbana, in relazione al Polo fieristico Rho-Però, al Parco Expo 2015, ai progetti di rinnovamento del quartiere Bovisa.

La prossimità alle infrastrutture territoriali – l'alta velocità ferroviaria, l'autostrada A4, i collegamenti con l'aeroporto Milano Malpensa – è uno dei pregi dell'area, ma anche causa di enorme degrado territoriale e insediativo. In particolare le strade extraurbane precedentemente previste sull'area possono essere elemento di forte penalizzazione se non vengono coinvolte in una nuova compagine. I principi insediativi e morfologici adottati partono proprio dall'assunto di integrare tali fasci infrastrutturali nel disegno urbano e paesaggistico complessivi.

La scelta strategica è quindi quella di interrare la viabilità di attraversamento solo parzialmente, senza occultarla del tutto. Una grande balconata circolare e incisioni nel terreno illuminano e aerano infatti le strade sottostanti lasciandole partecipare allo spazio del Parco centrale soprastante. Sorta di "bassorilievo" ricavato con un lavoro topografico, fruendo delle differenze di quota dell'attuale piano di campagna, esso lascia riaffiorare per parti, come opere di land art, le infrastrutture previste e si ricongiunge alle sistemazioni paesaggistiche attorno al Cimitero Musocco e ai parchi territoriali a nord-ovest di Milano.

Gli assi visivi, le passeggiate, la dislocazione del costruito e degli spazi aperti sono concepiti per configurare una nuova parte di città protetta ma, al contempo, aperta ai fatti urbani prossimi.

In termini morfologici e insediativi il progetto, reinterpretando la topografia del sito, è articolato su tre principali giaciture: nord-ovest/sud-est, la grande inclinata geografica di strutturazione della campagna irrigua; est-ovest, l'asse autostradale; nord-est/sud-ovest, la trama agricola e la Cascina Merlata.

Tre giaciture generano sistemi di tracciati tra loro perpendicolari: un'ideale maglia che informa differenti tessuti urbani, relativamente

autonomi quanto chiaramente interrelati. Le differenti giaciture interferiscono reciprocamente, dando origine al Parco centrale, dalla forma irregolare ma dalla forte iconicità planimetrica e spaziale. I tracciati individuano allineamenti di edifici, strade di accesso e spazi aperti. L'estrema flessibilità di tale principio consente di delineare isolati di grande dimensione, fino a identificare, per successive divisioni, la fondiaria di edifici puntiformi.

Città compatta, Down town, Bosco abitato, Città sull'acqua, Città dell'intrattenimento sono modelli di città che esprimono densità edilizie differenti per diversi stili di vita. L'insieme si configura come collage morfologico di differenti identità insediative, ma anche collage di forme abitative, riunite attorno al parco, identificato a distanza dagli edifici alti che ne esprimono l'unitaria identità.

Strategically hinged between city and conurbation to the north-west of Milan, this portion of abandoned farmland can play a significant role in the upgrading of a part of the outskirts still awaiting permanent settlement. And its value is also apparent on an extra-urban scale, in relation to the Rho-Pero Trade Fair district, the Expo 2015 Park and the projects for renewal of the Bovisa district.

Its proximity to regional infrastructures – the high-speed railway line, the A4 motorway, the links with the Milan Malpensa airport – is one of the advantages of the area, but also a cause of enormous territorial and urban degradation. In particular the suburban roads previously envisaged in the area may be a considerable drawback if they are not absorbed into a new structure. The principles of settlement and morphology adopted start out from just this proposal to integrate these belts of infrastructure into the overall urban and landscape design. So the strategic choice is to locate the roads passing through only partially underground, without concealing them completely. In fact a large circular balcony and cuts in the ground illuminate and ventilate the roads underneath, letting them participate in the space of the central park above. A sort of "bas-relief" carved through a work on the topography and exploiting the differences of level in the existing stretch

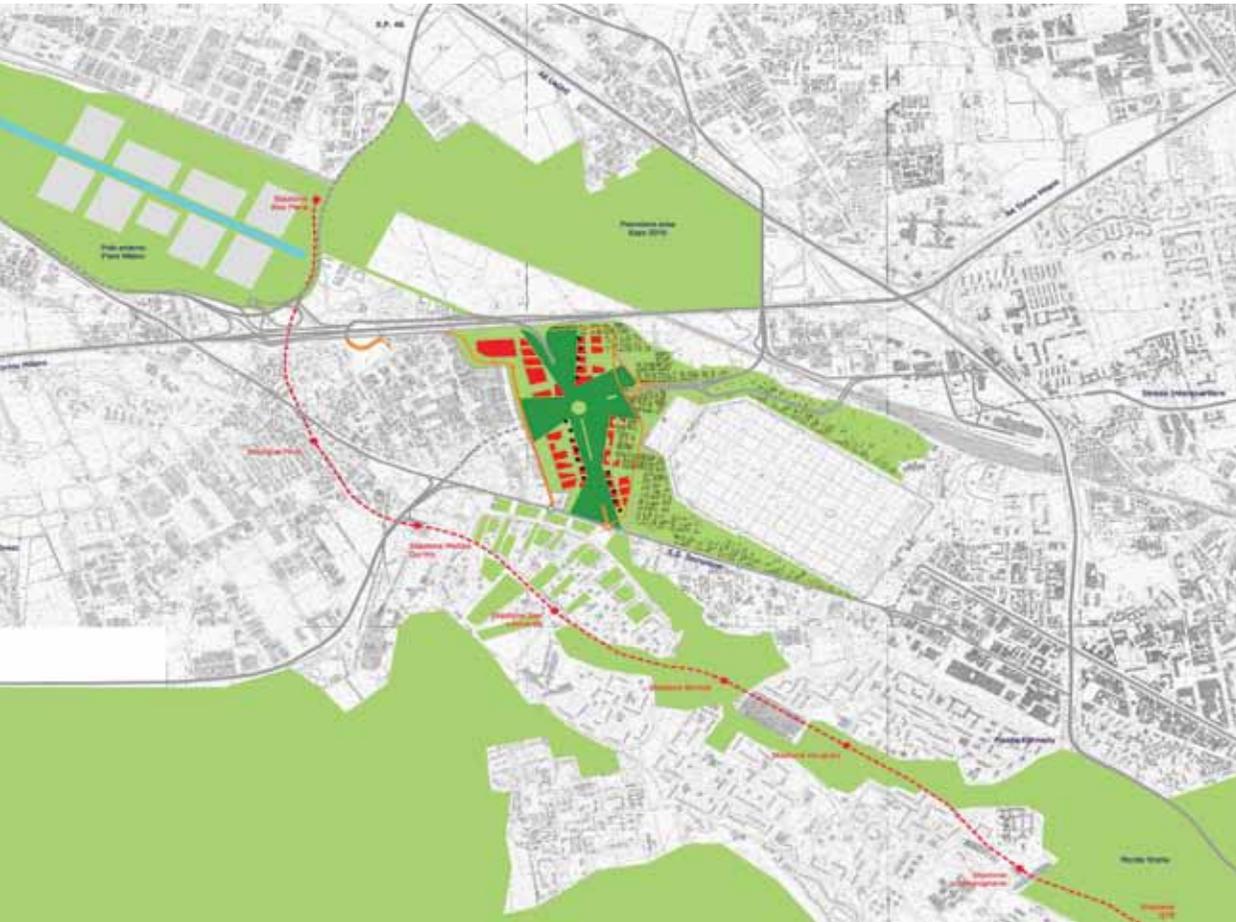
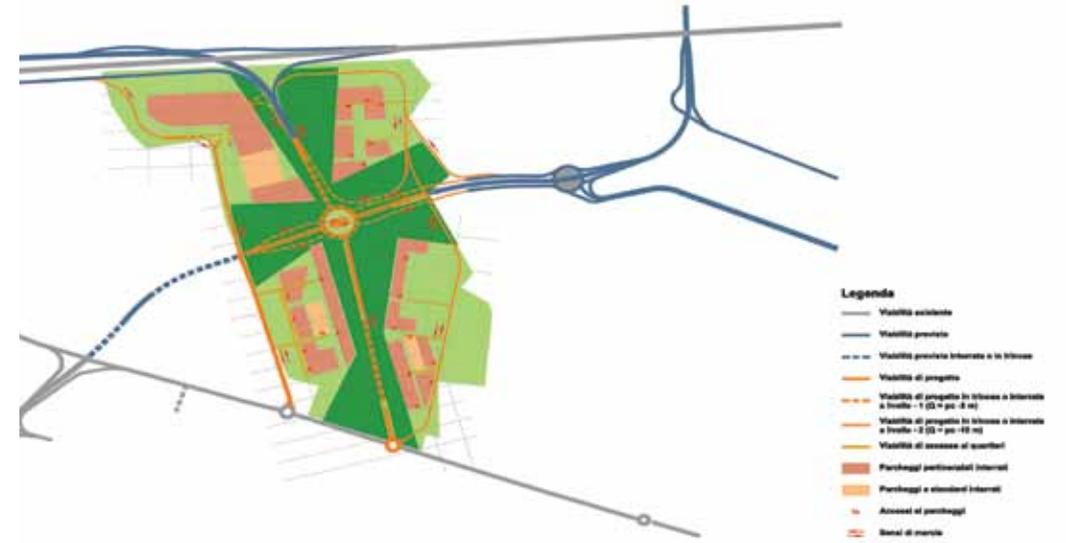
of countryside, it allows parts of the planned infrastructures to emerge, like works of land art, and links up with the landscaping around the Musocco Cemetery and the regional parks to the north-west of Milan. The visual axes, the footpaths and the distribution of the buildings and open spaces are designed to shape a new piece of city that is protected but at the same time open to the nearby urban features.

In morphological and settlement terms the project, reinterpreting the topography of the site, is divided into three main dispositions: north-west/south-east, the great sloping expanse of irrigated countryside; east-west, the motorway axis; north-east/south-west, the pattern of farmland and the Cascina Merlata area.

The three dispositions generate systems of layouts perpendicular to one another: an ideal grid that shapes different urban fabrics, relatively independent and yet clearly interrelated. The different dispositions interfere with one another, giving rise to the central park, irregular in shape but with a powerful planimetric and spatial iconicity. The layouts characterise alignments of buildings, access roads and open spaces. The extreme flexibility of this principle makes it possible to delineate blocks of large size, to the point of identifying, by successive divisions, the individual parcels of buildings.

Compact city, downtown, inhabited wood, city on the water, city of entertainment: these are urban models that adopt different densities of construction to suit different styles of life. The whole thing takes the form of a morphological collage of different kinds of settlement, as well as a collage of forms of habitation, gathered around the park and identified from a distance by the tall buildings that express its unitary identity.

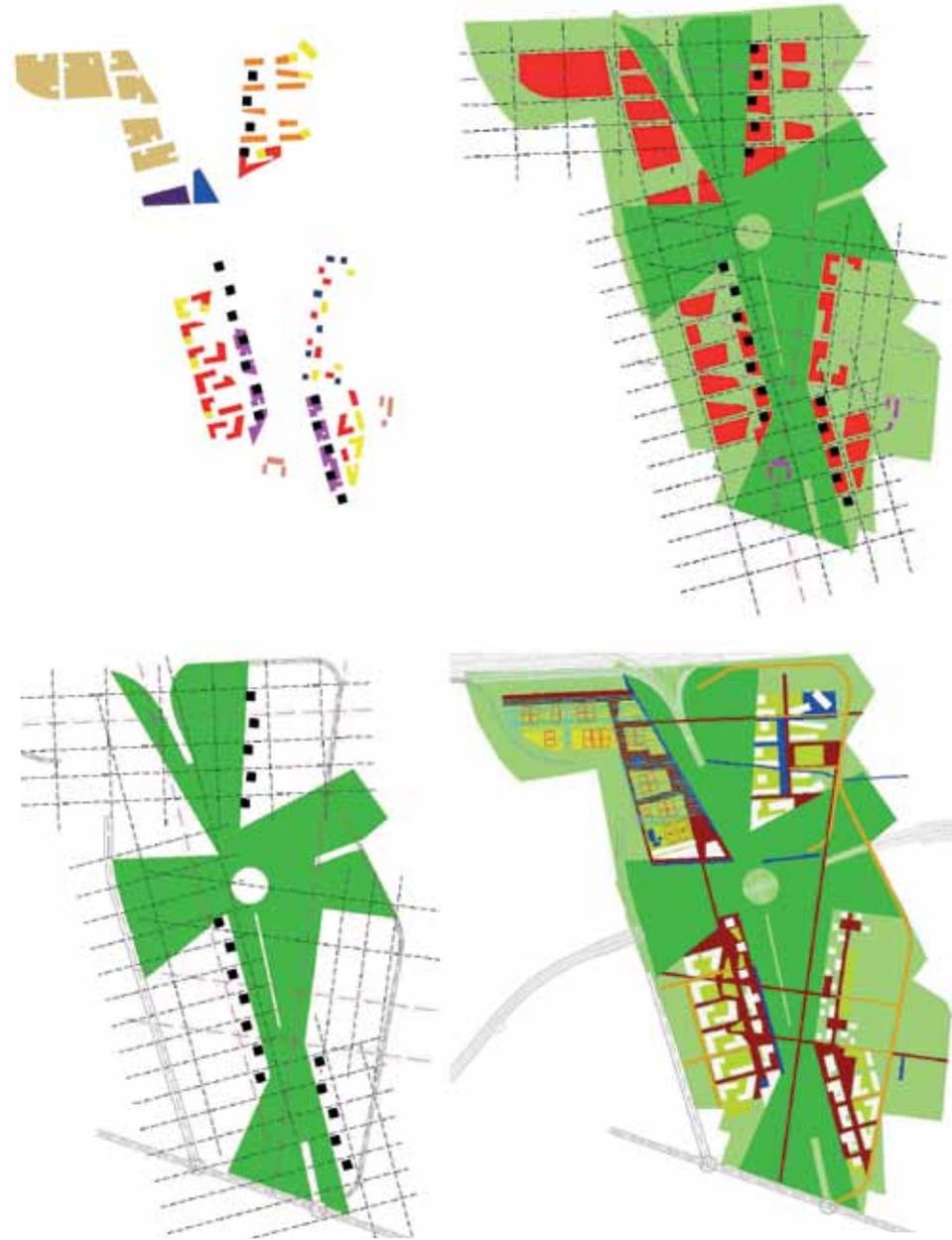
Planimetria di inquadramento territoriale
 Infrastrutture e mobilità
 Tracciati di progetto nel fotopiano
 Plan showing the location in the territory
 Infrastructures and transport
 Project layouts on the photomap



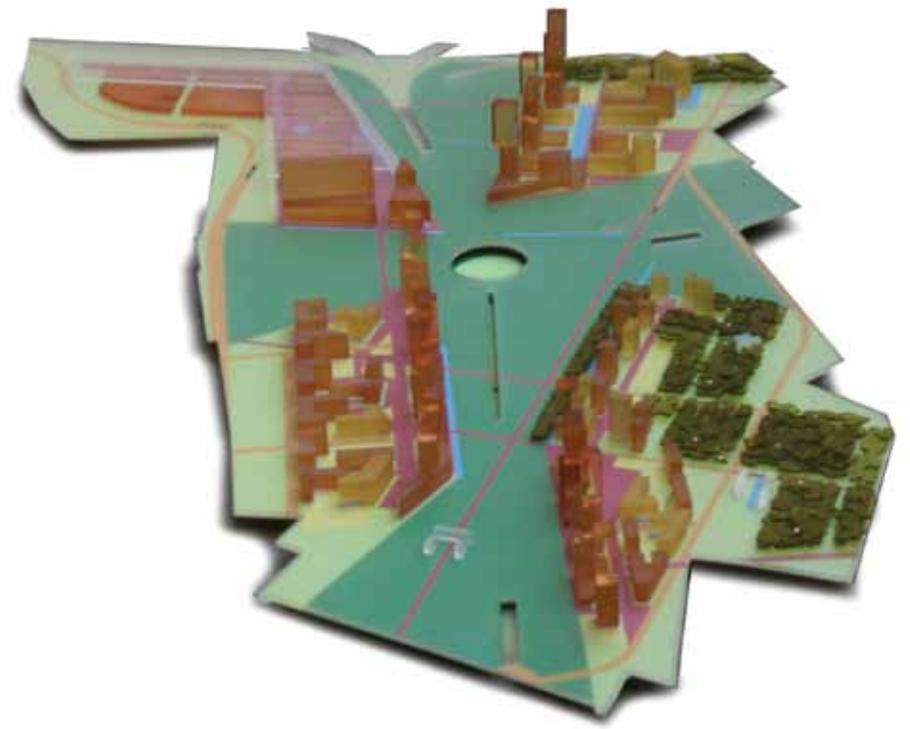


Planimetria generale
Veduta generale
Area plan
General view





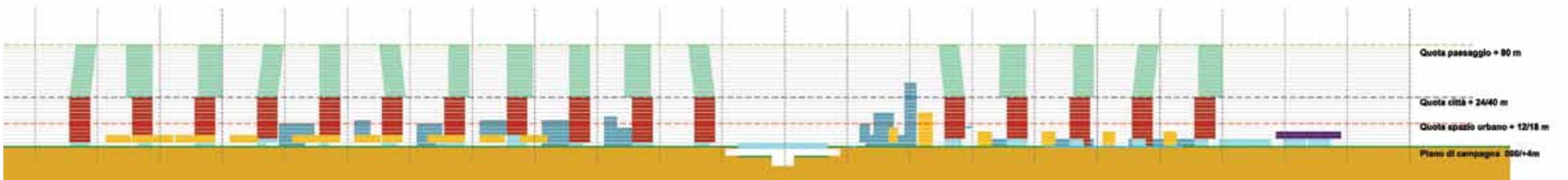
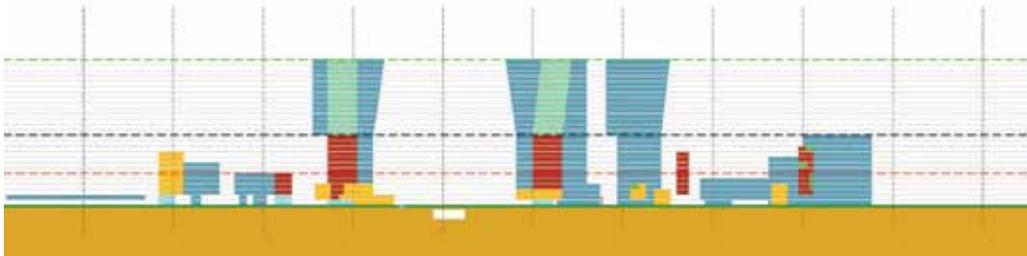
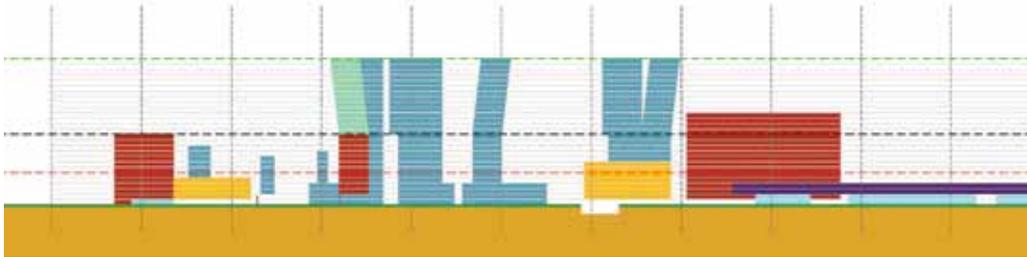
Costruito
 Parco e isolati
 Parco e torri
 Spazi aperti
 Modello
 Built-up area
 Park and blocks
 Park and towers
 Open spaces
 Model



assi tracciati strade torri allée giardini piazze isolati
 axes layouts roads towers allées gardens square blocks

Profili generali
Veduta generale da nord
General profiles
General view from the north

Veduta generale da nord-est
General view from the north-east





MONZA / 2009

Riqualificazione urbana e paesaggistica di

Bettola Casignolo

Urban and landscape renewal of Bettola Casignolo

A determinare il degrado del territorio a sud della città di Monza concorrono fenomeni locali e fattori dipendenti da una scala più estesa. Per esempio, il fenomeno della dismissione agricola e della sospensione di usi di questa porzione di territorio è conseguente alle diverse opere infrastrutturali che si sono succedute con criteri autonomi, senza considerare le peculiarità dei luoghi e le valenze presenti. La sua riqualificazione attraverso un processo di riurbanizzazione è la via da percorrere per risolvere uno scadimento che non può essere colmato con semplici operazioni di salvaguardia ambientale o mitigazione infrastrutturale.

L'autostrada Torino-Venezia e la tangenziale Rho-Monza, come la via Borgazzi, "strada mercato" e asse storico proveniente da Milano, sono elementi di degrado, se osservati in un'ipotesi conservativa dei territori, ma possono essere opportunità se coinvolti nei processi di trasformazione qualitativa innescati a scala adeguata.

Rispetto alla parte nord della città, storicamente "nobile" e definita nei suoi aspetti insediativi con il Centro storico, la Villa Reale e il Parco di Monza, la parte sud, considerata "periferia", presenta aree in cerca di definizione morfologica e ruolo urbano e può esprimere potenzialmente vocazione di cerniera, di scambio tra metropoli milanese e territorio brianteo.

La riqualificazione urbana e paesaggistica di Bettola Casignolo intende generare una nuova centralità morfologica e di usi, capace di offrire servizi urbani e territoriali: ampi spazi aperti fruibili dalla collettività, attrezzature sportive e ricreative, strutture di accessibilità e interscambio modale, luoghi di lavoro, commercio e residenza. Il progetto si ancora alla stabile giacitura della campagna e si origina da un sistema di tracciati tra loro perpendicolari. Come città di fondazione, i tracciati informano due tessuti urbani autonomi, ma interrelati. Un tracciato in diagonale riunisce le due parti urbane scavalcando l'autostrada sottostante. E prende la forma di un mall pedonale e ciclabile che dal polo intermodale si dirige verso il centro di Monza accogliendo al suo passaggio slarghi, piazze e giardini ai piedi degli edifici.

I tracciati, con una scansione di 100 x 65 metri, individuano

allineamenti di edifici, strade di accesso e spazi pubblici. Evidente è la flessibilità di tale principio, che consente di delineare isolati di grande dimensione, adatti a ospitare nel centro l'outlet integrato all'insediamento, fino a identificare, per successive divisioni, la fondiaria ridotta degli edifici alti. Ritagli, erosioni, frammentazioni dell'isolato permettono di ricavare piccoli lotti di intervento, così come l'articolazione degli spazi aperti che relazionano l'edificato. Se la parte nord, con cluster e torri lungo le strade, è maggiormente connotata da residenza, la parte sud, con un sistema di blocchi e torri, ospita attività terziarie, ricettive e commerciali. Le torri, articolate sulla struttura dell'isolato secondo i principi della città compatta, configurano uno skyline visibile a distanza, a segnare il ruolo di nuova centralità dell'insediamento.

The degradation of the territory to the south of the city of Monza is due to a combination of local phenomena and factors dependent on a wider scale. For example the phenomenon of the abandonment of farming and the discontinuation of other uses of this area is a consequence of the many works of infrastructure that have followed one another on the basis of autonomous criteria, without considering the distinctive character of the places and the values present in them. Its renewal through a process of reurbanization is the way forward to halt a decline that cannot be resolved through simple operations of environmental protection or mitigation of the effects of the infrastructure. The Turin-Venice autostrada and the Rho-Monza bypass, along with Via Borgazzi, a "market road" and historical axis coming from Milan, are elements of this degradation, if viewed from the perspective of a possible conservation of the territory, but they can be opportunities if involved in processes of qualitative transformation set in motion on an appropriate scale.

In comparison with the northern part of the city, historically "noble" and defined in its patterns of settlement with the historic centre, the Villa Reale and the Parco di Monza, the southern part, considered "outskirts", presents areas in search of morphological definition and an urban

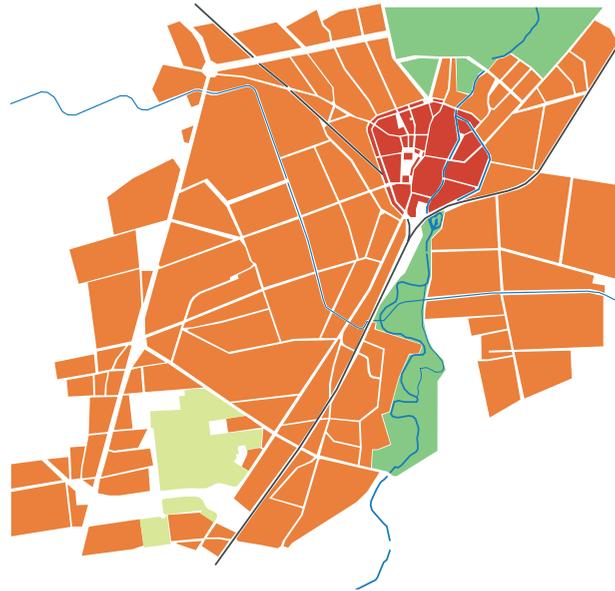
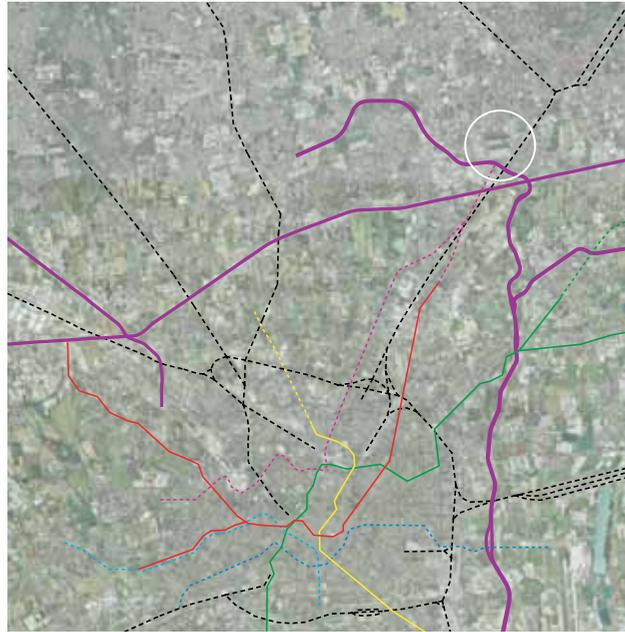
role, and potentially could play the part of a hinge, of an interchange between the metropolis of Milan and the region of Brianza.

The urban and landscape renewal of Bettola Casignolo is intended to generate a new centrality of morphology and use, capable of offering urban and regional services: large open spaces that can be exploited by the community, sports and recreational facilities, structures of accessibility and modal interchange, places of work, commerce and residence. The project is anchored to the permanent disposition of the countryside and originates from a set of layouts perpendicular to one another. As a new town, the layouts shape two autonomous but interrelated urban fabrics. A diagonal route links the two urban parts, spanning the motorway beneath. And it takes the form of a mall open to pedestrians and cyclists that leads from the modal interchange to the city centre of Monza, with a series of plazas, squares and gardens at the foot of the buildings.

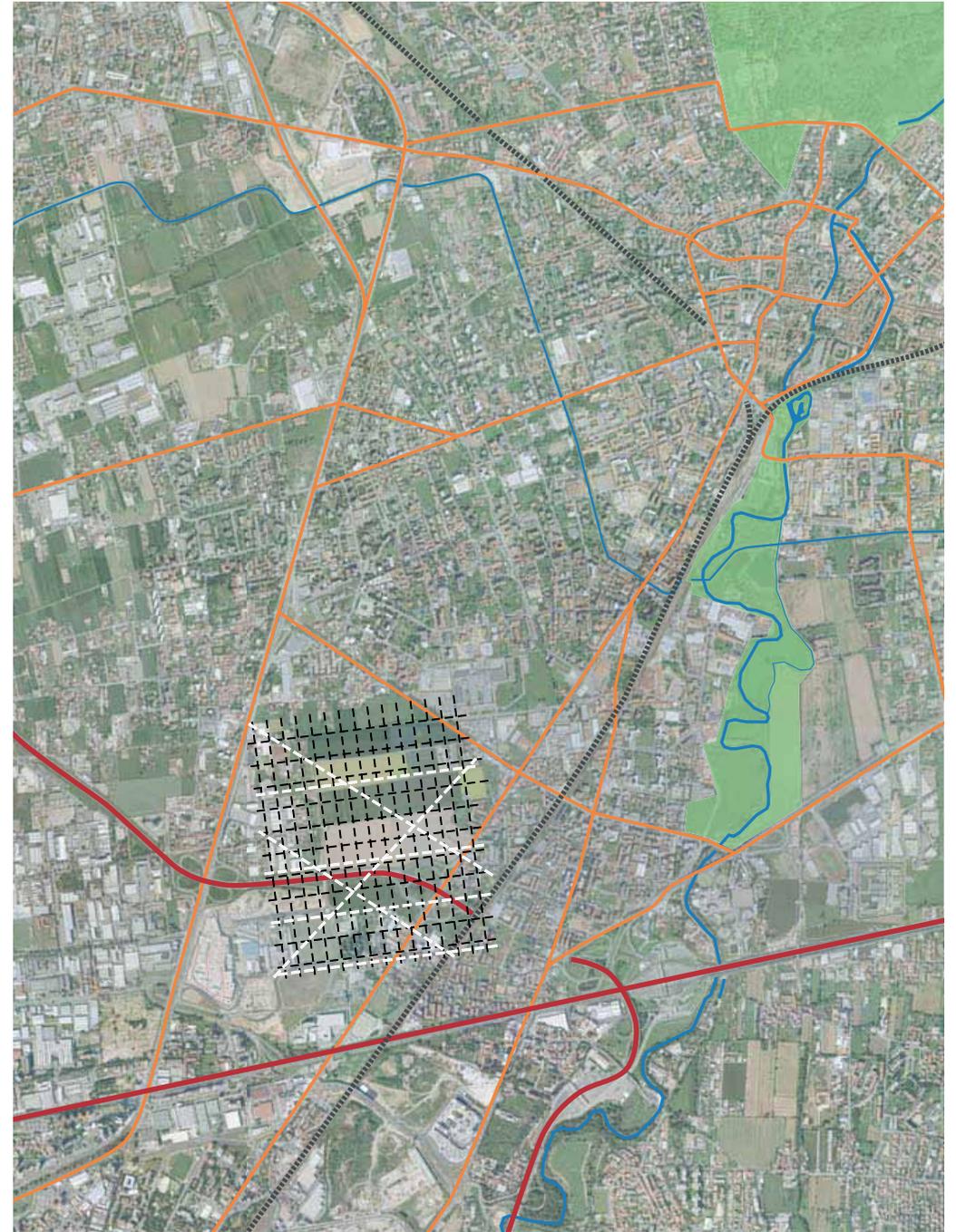
The layouts, on a grid of 100 x 65 metres, determine building alignments, access roads and public spaces. The flexibility of this principle is evident, permitting the delineation of blocks of a large size that can house retail outlets in the centre, integrated with the settlement, and go on to identify, by successive divisions, the small number of individual parcels of high-rise buildings. Cuts, erosions and fragmentations of the block allow the creation of small lots of intervention, as well as articulation of the open spaces that connect up the buildings. While the northern part, with clusters and towers along the streets, is characterised more by residence, the southern part, with a system of blocks and towers, houses service, accommodation and commercial activities. The towers, organised around the structure of the urban block in accordance with the principles of the compact city, form a skyline visible from a distance, marking the new central role of the settlement.

Infrastrutture e accessibilità
Forma Urbis
Tracciati di progetto nel fotopiano
Infrastructures and accessibility
Forma Urbis
Project layouts on the photomap

Planimetria generale
Modello
Area plan
Model

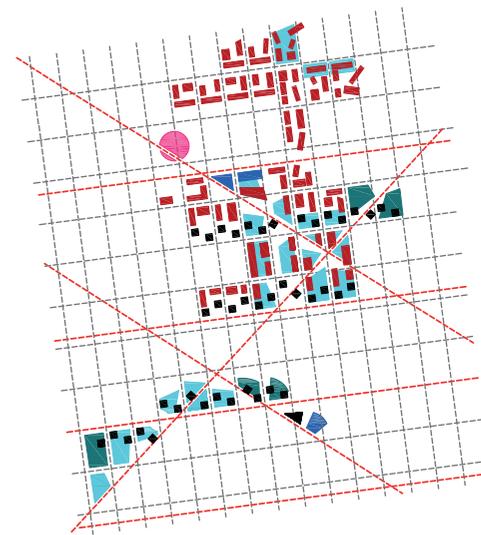
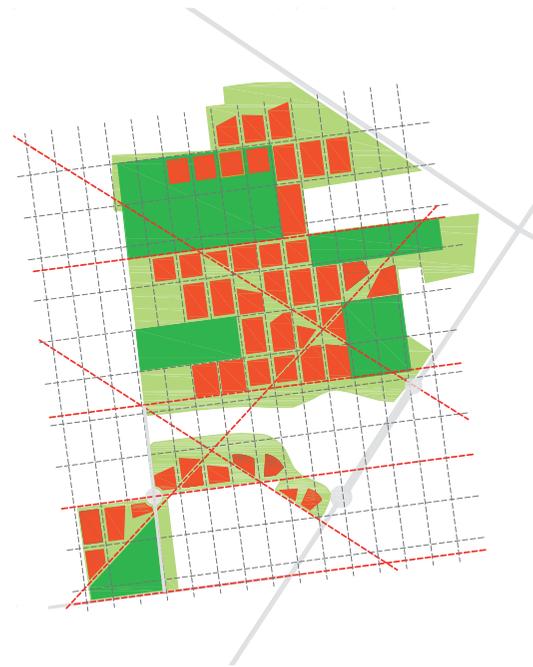
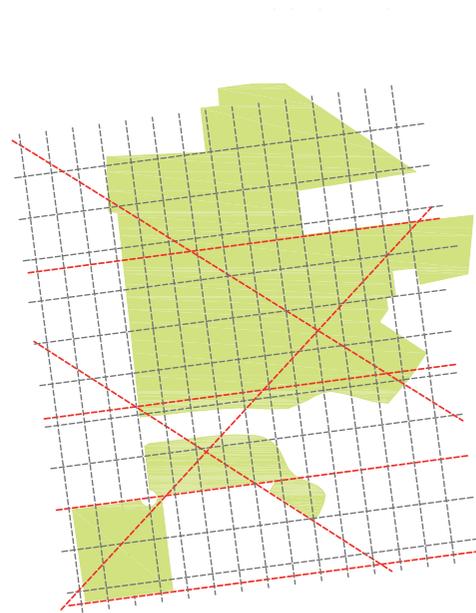


parchi centro città isolati progetto
park city center blocks project



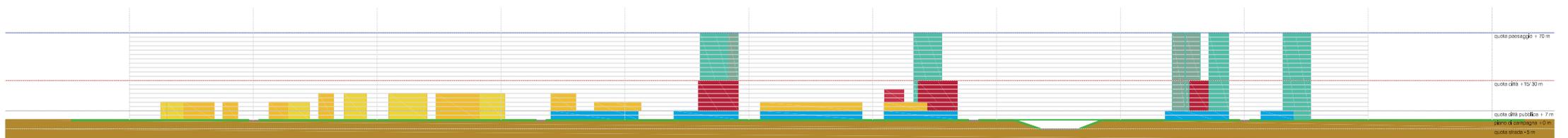
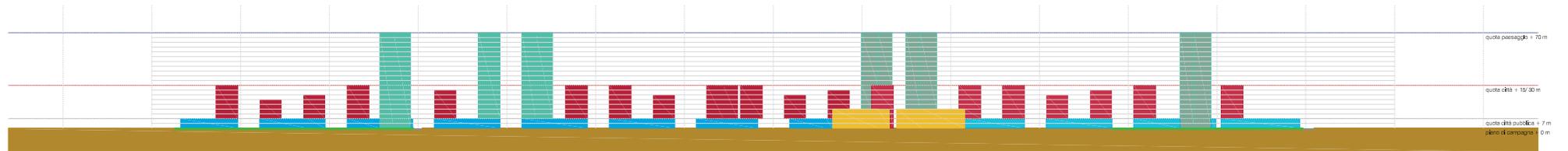


Tracciati
 Tracciati e isolati
 Tracciati e costruito
 Spazi aperti
 Layouts
 Layouts and blocks
 Layouts and built-up area
 Open spaces



assi	tracciati	area	isolati	giardini	piazza	commercio uffici	residenza	servizi	produttivo
axes	layouts	area	blocks	gardens	square	commerce offices	housing	services	manufacturing

Modello e profili generali
Model and general profiles



NOVARA / 2007

Polo intermodale MoviCentro

MoviCentro Intermodal Hub

Configurare un sistema di accessibilità locale capace di interagire con quello a scala continentale è il comune obiettivo delle regioni del Nord Italia e delle società ferroviarie. Opportunità, questa, legata al rafforzarsi delle reti dell'accessibilità internazionale che vede aeroporti e stazioni dell'alta velocità protagonisti della rivoluzione della mobilità di massa, oltre che, con l'insieme del trasporto pubblico, significative componenti del polimorfico "spazio collettivo" della città contemporanea.

I poli intermodali devono però essere configurati in parti di città, e non depositati nel territorio come monumenti autoreferenziali. Il valore simbolico che essi possono esprimere deve tener conto delle valenze e delle specificità dei luoghi in cui si collocano. Le città di medie dimensioni, con qualità urbane speciali come Novara, sono infatti entità particolarmente reattive. Occorre interpretare con equilibrio le istanze di continuità e le aspirazioni al rinnovamento anche simbolico che soggiacciono a interventi di riorganizzazione urbana con forte componente infrastrutturale.

Il MoviCentro di Novara è sì un dispositivo che facilita lo scambio tra flussi di trasporto pubblico e privato, ma soprattutto vuole essere occasione per riqualificare la parte di città in cui si colloca, e per configurarsi come porta urbana per pendolari, cittadini, visitatori diretti ai molteplici luoghi della città.

A partire dal PRG del 2004, si è elaborato questo studio di fattibilità individuando differenti scenari che esplorano scelte morfologiche e infrastrutturali, verifiche economico-finanziarie, ipotesi dimensionali. Anziché concepire il MoviCentro come nodo unitario, date anche la dislocazione delle attuali stazioni delle Ferrovie dello Stato e delle Ferrovie Nord e la disponibilità di aree operabili non prossime alle stazioni stesse, si è ideato il dispositivo di interscambio come articolazione complessa, che trascende la scala meramente edilizia e infrastrutturale per aprirsi alla scala urbana. Obiettivo cardine è riqualificare la morfologia di un'ampia parte di città e configurare un fulcro urbano in continuità con la città esistente, ma, al contempo, capace di aprirsi a usi e rituali contemporanei.

Gli scenari hanno in comune il tema della ricucitura urbana nell'ambizione di esprimere i valori simbolici di un pezzo di centralità. Attorno ai sedimi ferroviari, si segna "lato città" e "lato paesaggio". Su via Manzoni si allineano edifici sulla strada, su via Leonardo da Vinci si dislocano blocchi porosi. Il completamento del sottopasso permette di accedere alla piastra interrata nel triangolo delle stazioni, dove collocare l'arrivo delle autolinee e il parcheggio kiss-and-ride. Una strada in trincea, concepita con qualità paesaggistiche, collega la piastra e la stazione delle autolinee con i parcheggi localizzati nell'area prospiciente i binari. Verso il centro storico, un'edificazione di edifici commerciali e terziari forma un nuovo fronte urbano che chiude idealmente il "quadrato delle percorribilità".

Configuring a system of local accessibility able to interact with the one on a continental scale is the common goal of the regions of North Italy and the railway companies. An opportunity linked to the strengthening of the networks of international accessibility that sees airports and stations of high-speed railway lines playing a leading role in the revolution in mass transport, as well as, along with the local public transport system, significant components of the polymorphic "communal space" of the contemporary city.

However, modal interchanges have to be shaped into pieces of city, and not deposited in the territory as self-referential monuments. The symbolic value that they can express has to take account of the values and specific character of the places in which they are located. Medium-sized cities, with special urban qualities like Novara, are in fact particularly reactive entities. It is necessary to interpret in a balanced way the expectations of continuity and aspirations to renewal, on a symbolic level as well, that underlie interventions of urban reorganization with a strong infrastructural component.

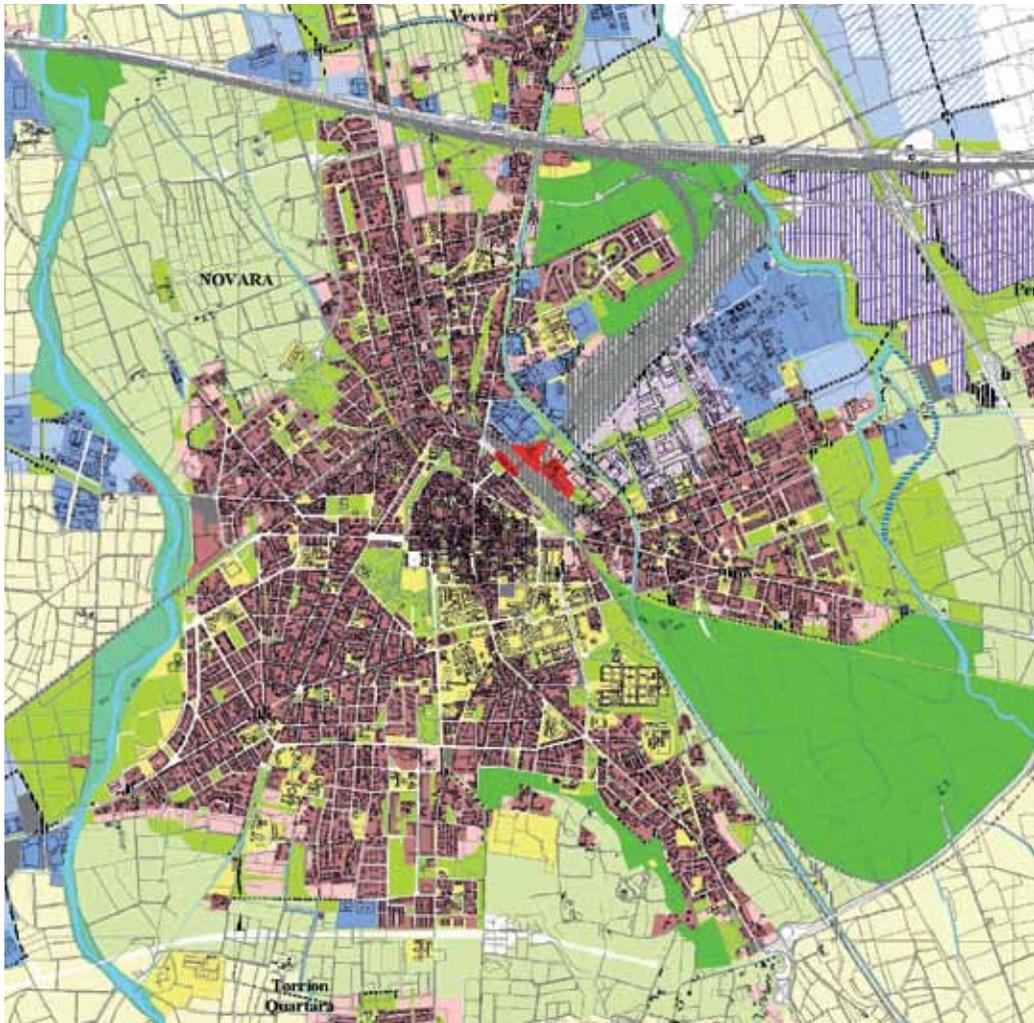
The MoviCentro in Novara is of course designed to facilitate the interchange between flows of public and private transport, but above all it is an opportunity to renew the area of the city in which it is located, and to take on the role of an urban gateway for commuters, residents

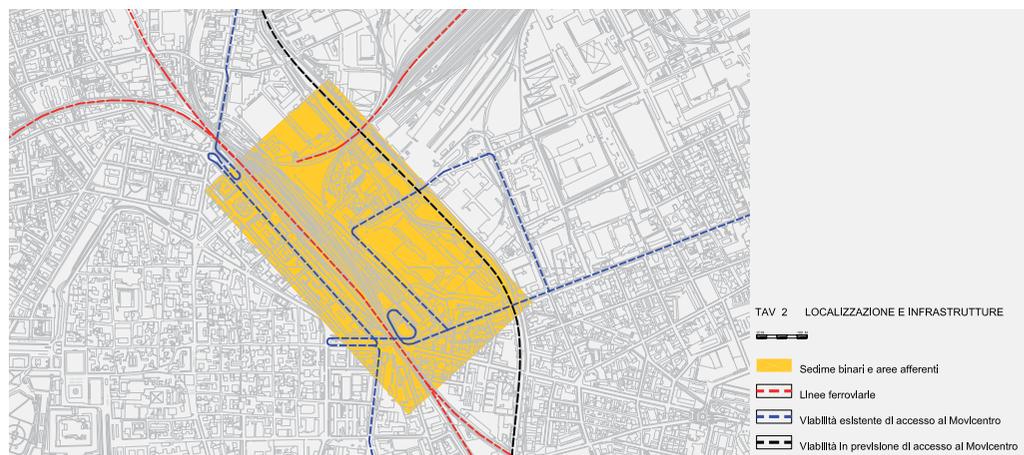
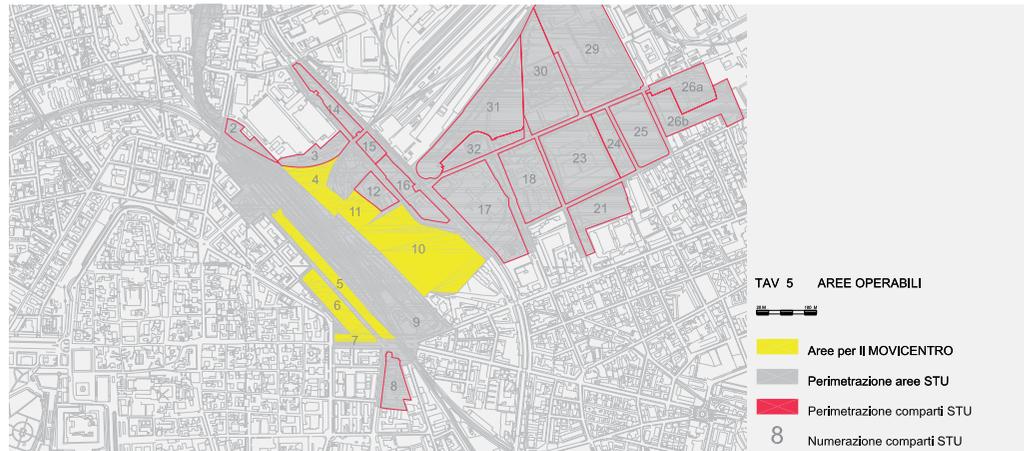
and visitors heading for different parts of the city.

Starting out from the Town Plan of 2004, this feasibility study was drawn up to identify different scenarios that explore morphological and infrastructural choices, economic and financial audits, dimensional hypotheses. Rather than conceiving the MoviCentro as a unified junction, in view of the location of the existing stations of the Ferrovie dello Stato and the Ferrovie Nord and the availability of areas in which to operate that are not close to those stations, the system of interchange has been designed as a complex articulation that transcends the scale of mere building and infrastructure to open up to the urban dimension. The key objective is to upgrade the morphology of a large piece of city and shape an urban hub in continuity with the existing city but at the same time able to take on board contemporary uses and rituals.

The scenarios have in common the theme of mending the urban fabric with the aim of expressing the symbolic values of a piece of centrality. A "city side" and a "landscape side" have been identified around the area of the railway tracks. On Via Manzoni buildings are aligned with the street, while porous blocks are located on Via Leonardo da Vinci. The completion of the underpass provides access to the underground plaza in the triangle of the stations, where the bus terminal and kiss-and-ride drop-off area are located. A sunken road conceived with landscape qualities connects the plaza and the bus station with the car parks in the area facing the tracks. Towards the historic centre, a series of commercial and service buildings form a new urban front that symbolically closes the "square of accessibility".

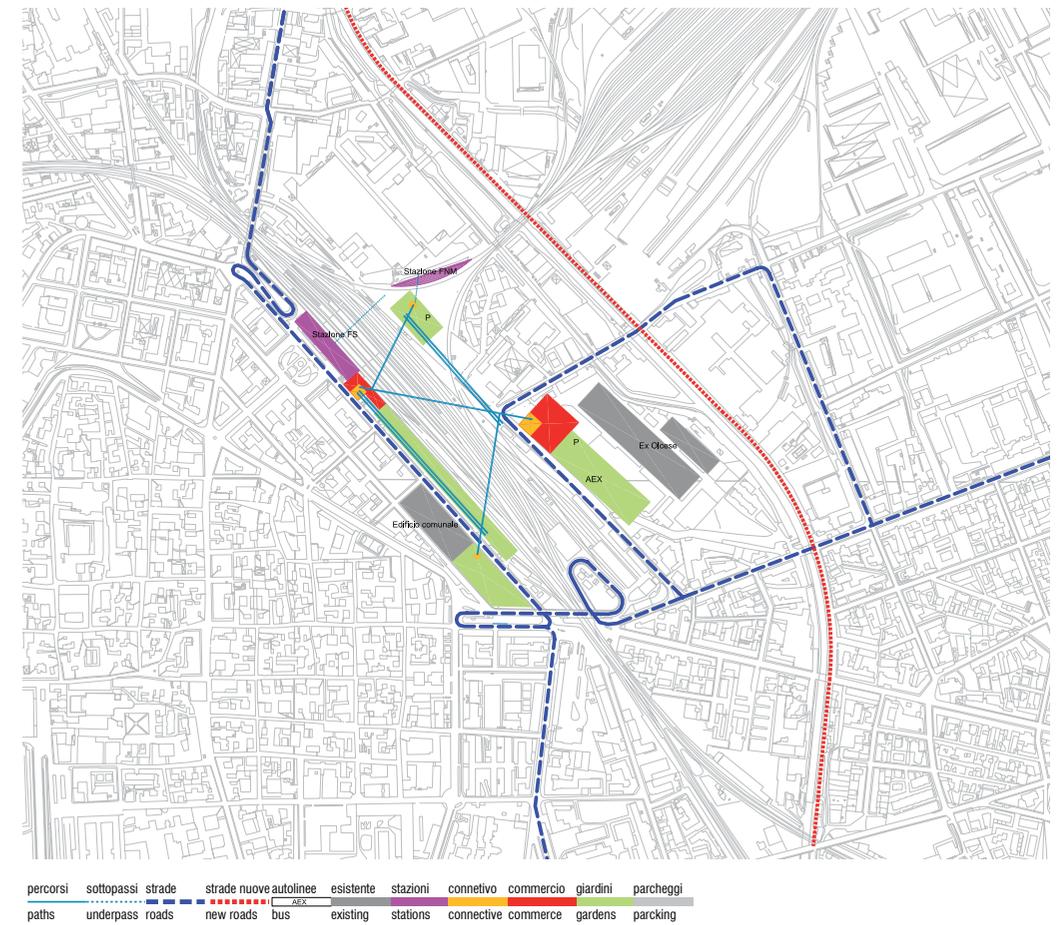
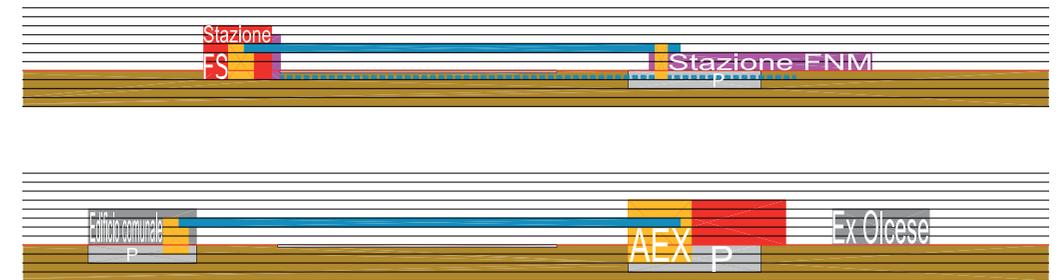
Area di progetto nel fotopiano
Area di progetto nel PRG
Project area on the photomap
Project area on the PRG



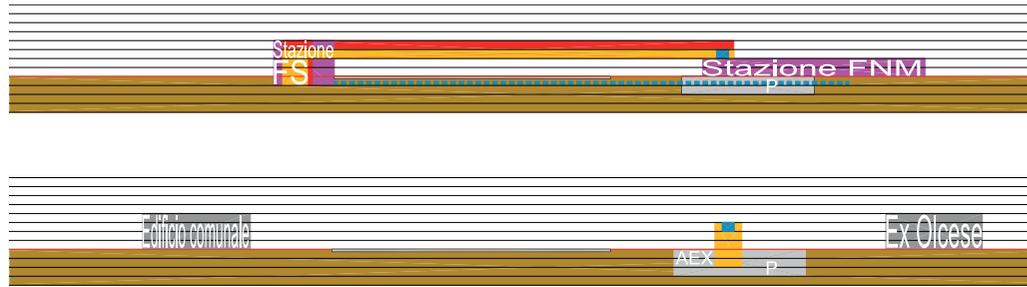


Mappe tematiche di analisi
Thematic maps of analysis

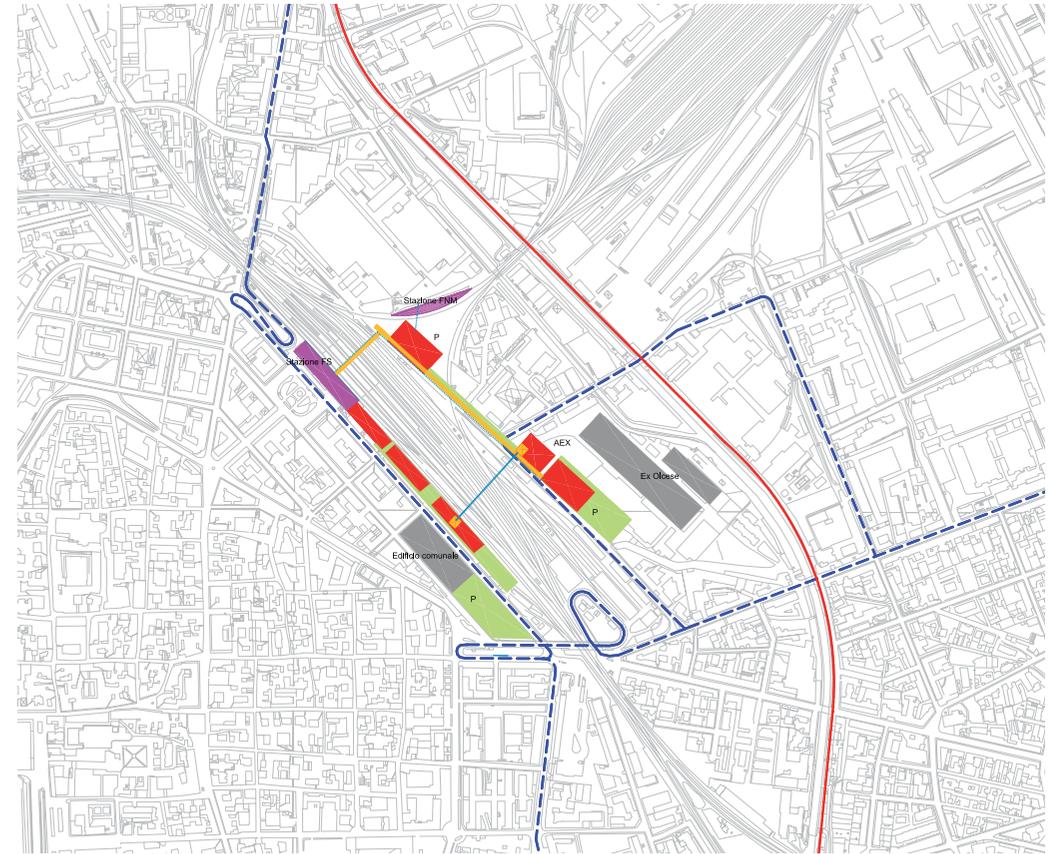
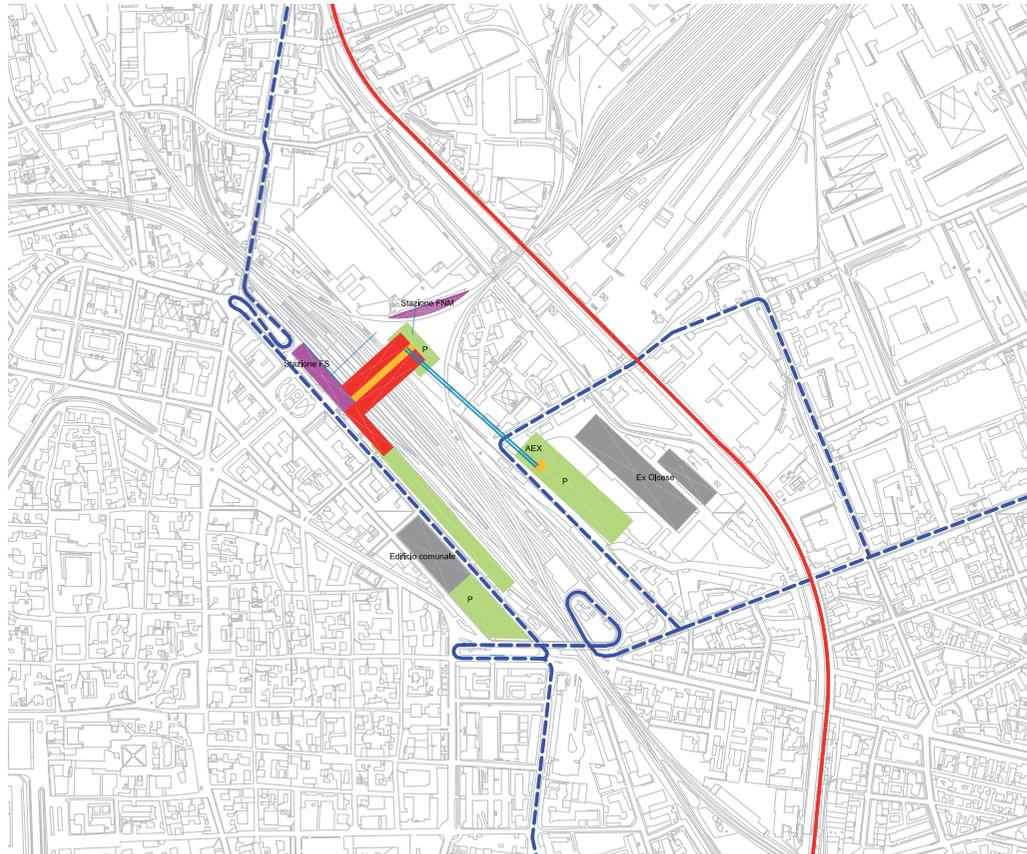
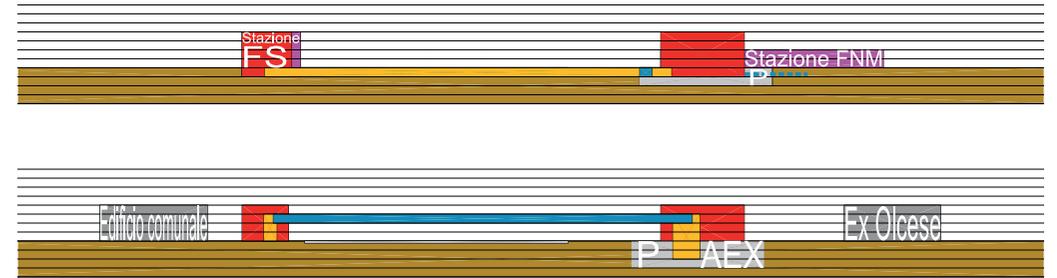
Scenario A



Scenario B



Scenario C



percorsi sottopassi strade strade nuove autolinee esistenti stazioni connettivo commercio giardini parcheggi
 paths underpass roads new roads bus existing stations connective commerce gardens parking

percorsi sottopassi strade strade nuove autolinee esistenti stazioni connettivo commercio giardini parcheggi
 paths underpass roads new roads bus existing stations connective commerce gardens parking

SARONNO / 2008
Campus Cantoni
Cantoni Campus

L'ampia enclave industriale dismessa della Cantoni preclude da tempo le relazioni urbane tra il centro storico di Saronno e i quartieri residenziali sorti dagli anni Sessanta verso la campagna a est. Lo stabilimento si configura come un compatto monolite edilizio che occupa quasi tutto il lotto trapezoidale lungo via Miola, strada di strutturazione urbana e asse viario di collegamento con i comuni limitrofi. Collocato dagli inizi del secolo scorso nella campagna ai margini del borgo, questo recinto industriale si trova ora al centro di un'ampia parte urbana, tra il vitale centro storico e il paesaggio agricolo del Parco delle Groane.

Il progetto di riconversione si propone di riqualificare l'area industriale seguendo cinque criteri: frammentare la monoliticità degli stabilimenti esistenti; configurare un insediamento poroso e attraversabile visivamente e fruitivamente; estendere i principi di qualità insediativa che contraddistinguono la vitalità urbana del centro storico; relazionare il nuovo insediamento ai quartieri circostanti riqualificando gli spazi urbani adiacenti; ibridare le valenze urbane con i valori paesaggistici proprio in questa parte di città soglia tra centro storico e parco agricolo. I principi insediativi seguiti mirano a configurare un sistema di isolati dislocati paesaggisticamente lungo le direttrici principali di attraversamento, proseguendo i tracciati urbani afferenti. Gli isolati hanno il compito di delimitare l'ampio spazio pubblico interno al nuovo insediamento e aperto ai quartieri attorno.

La valenza paesaggistica è espressa dall'articolato giardino che si insinua tra il costruito; la valenza urbana, invece, da sequenze di edifici organizzati lungo i principali assi di attraversamento visivo e pedonale. Una contemporanea riedizione della varietà spaziale della città storica si mescola qui, come in un campus, alle aperture di visuale offerte da un giardino continuo che attraversa l'insediamento: a un grande pieno si contrappone un grande vuoto.

La configurazione dello spazio avviene seguendo tre principi: definire con i fronti degli edifici un townscape, sequenza fluida e articolata capace di evocare in chiave contemporanea la complessità spaziale dei centri storici; delimitare ampie parti coperte in prossimità delle attività

commerciali per favorirne la fruizione durante tutto l'anno; articolare un disegno del suolo alternando pavimentazioni secche a parterre vegetali per evocare al contempo valenze urbane e valori paesaggistici. Il costruito mutua, in veste contemporanea, il modello dell'isolato della città compatta. L'attacco a terra avviene con un basamento vetrato che lascia intravedere in trasparenza la continuità dei giardini e delle pavimentazioni. Nel basamento trovano collocazione usi collettivi: commercio, servizi, bar, ristoranti e gli atri di accesso agli edifici soprastanti. Questi sono articolati per generare variate spazialità nel rapporto tra esterno e interno e per definire alcuni punti urbani nevralgici: l'incrocio tra due strade, il fondale di una vista in relazione agli assi provenienti dalla città, la sequenza spaziale che immette nel giardino centrale.

The large disused industrial enclave of the former Cantoni site has long precluded urban relations between the historic centre of Saronno and the residential districts built from the sixties onwards towards the countryside in the east. The Cantoni works have the configuration of a compact monolith of buildings that occupies almost the whole of the trapezoidal lot on Via Miola, a street of urban structuring and axis of connection with the adjoining municipalities. Constructed at the beginning of the last century in the countryside on the edges of the town, the industrial site is now located at the centre of a large urban area, between the flourishing historic centre and the agricultural landscape of the Parco delle Groane.

The project of conversion sets out to upgrade the industrial area on the basis of five criteria: breaking up the monolithic character of the existing works; configuring a porous structure that can be traversed visually and functionally; extending the principles of urban quality that characterise the vitality of the historic centre; connecting the new settlement with the surrounding districts and renewing the adjoining urban spaces; hybridising urban values with landscape values, in this part of the city that lies on the threshold between historic centre and agricultural park. The principles of settlement followed aim to configure a system of

blocks of buildings located scenically along the main lines of traversal, continuing the related urban layouts. The blocks are given the task of constructing the ample public space created inside the new settlement and open to the surrounding districts.

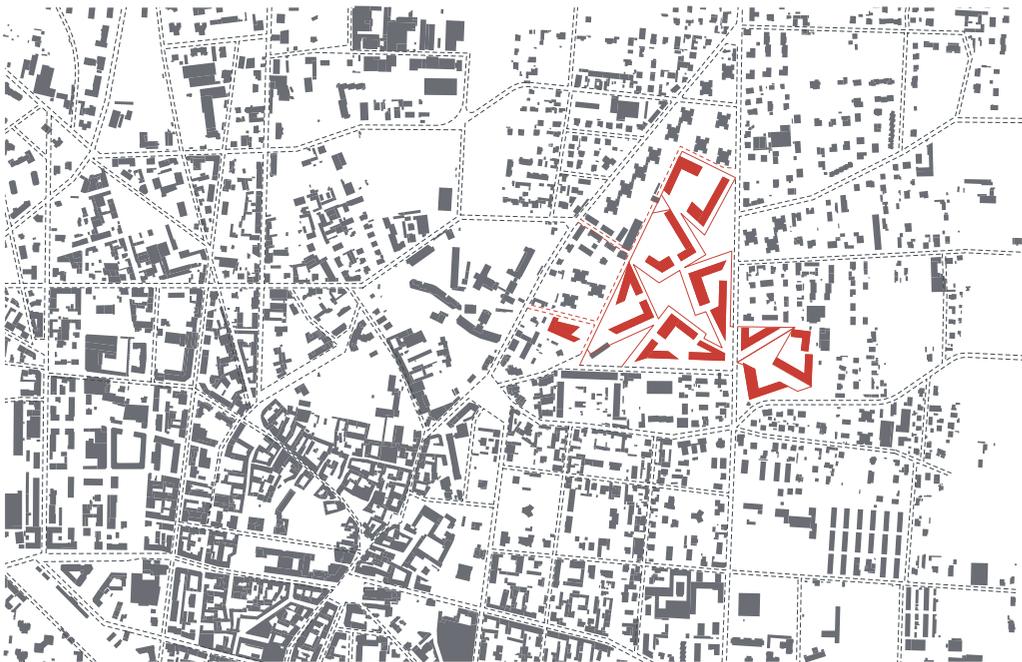
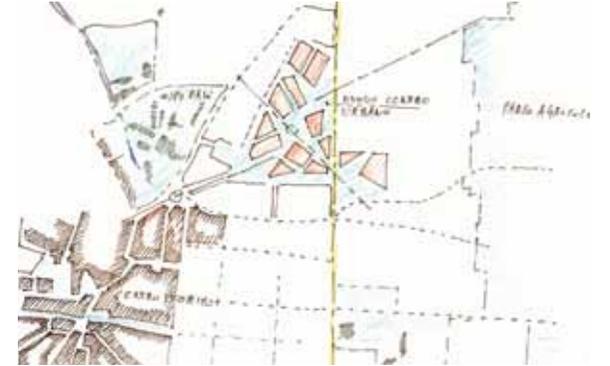
The landscape value is expressed by the irregular garden that squeezes between the blocks; the urban value, instead, by sequences of buildings organised along the main axes of visual and pedestrian traversal. A contemporary version of the spatial variety of the historical city is mixed here, as on a campus, with the opening up of a vista by a continuous garden that runs through the area: a large solid is contrasted with a large void.

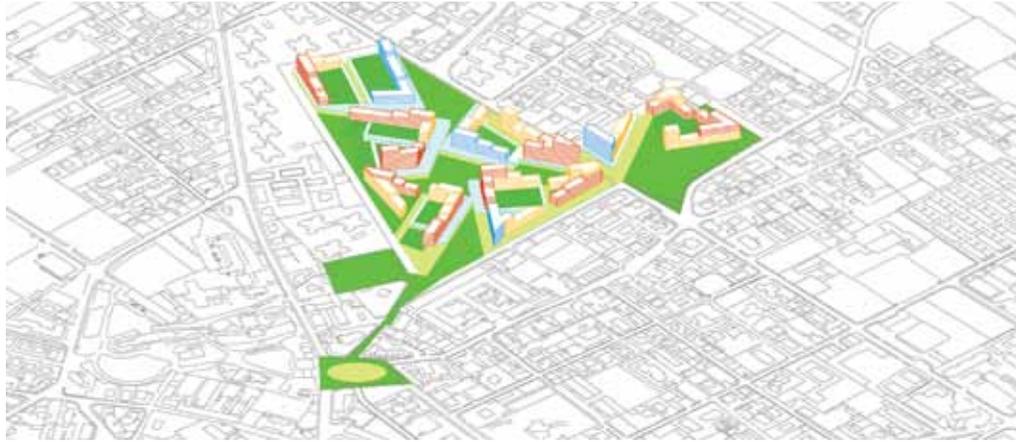
Three principles have been followed in the configuration of the space: defining a townscape with the fronts of the buildings, a fluid and articulated sequence able to evoke the spatial complexity of historic centres in a contemporary key; delimiting ample covered parts in the vicinity of commercial activities to favour its use all year round; organising a design of the ground that alternates arid areas of paving with planted parterres to evoke urbane and landscape values at one and the same time.

The built-up area adopts, in contemporary guise, the model of the block of the compact city. The bases of the buildings have glass walls that offer a glimpse of the continuity of the gardens and the paving. Common uses are located in the base: commerce, services, bars, restaurants and the entrance halls of the buildings above. These are articulated to generate a varied spatiality in the relationship between outside and inside and to define a number of key urban points: the intersection of two streets, the backdrop of a vista in relation to the axes coming from the city, the spatial sequence that leads into the central garden.

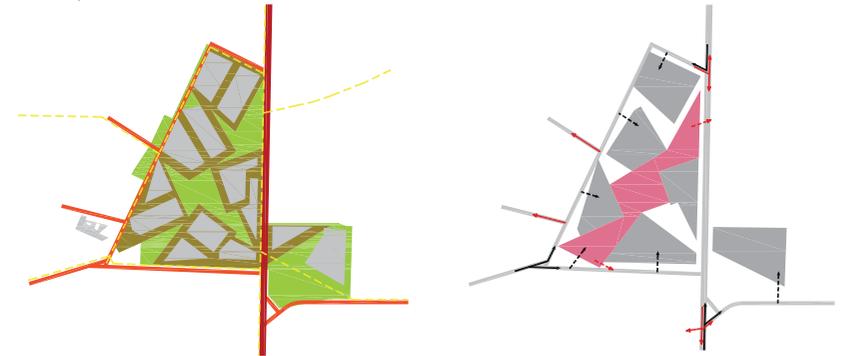


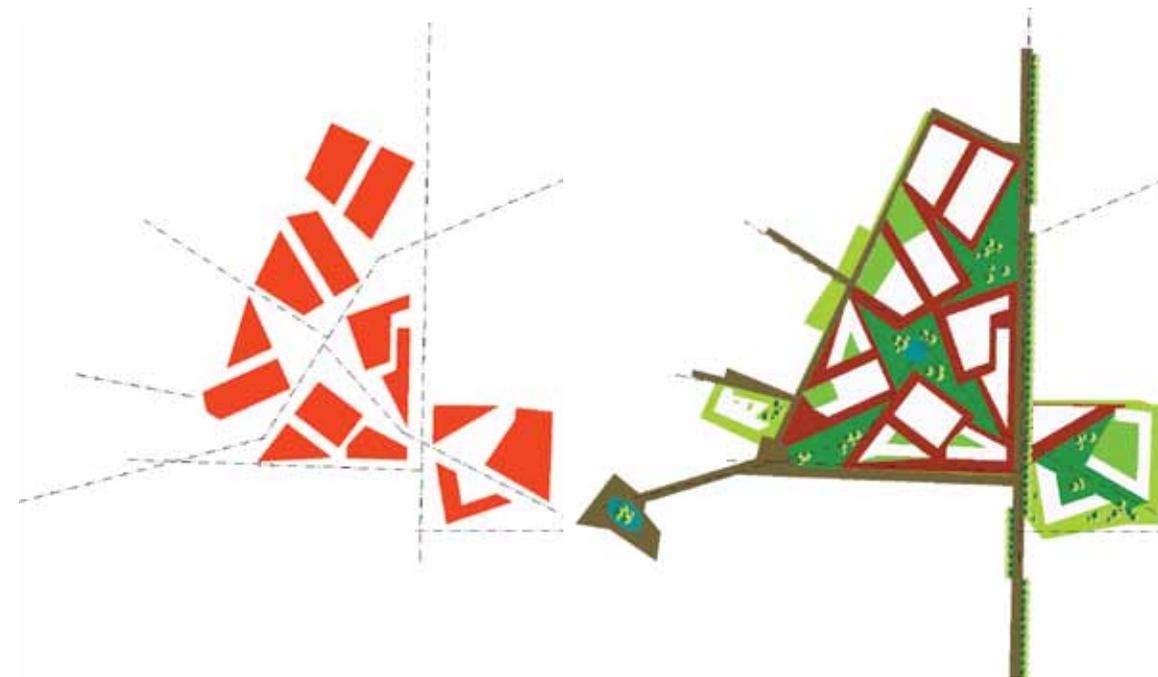
L'area di progetto tra il centro urbano
e il Parco delle Groane
Gli isolati del progetto
Schizzo di studio
Costruito e spazi aperti
The project area between the urban
centre and the Parco delle Groane
The blocks of the project
Study sketch
Built-up area and open spaces





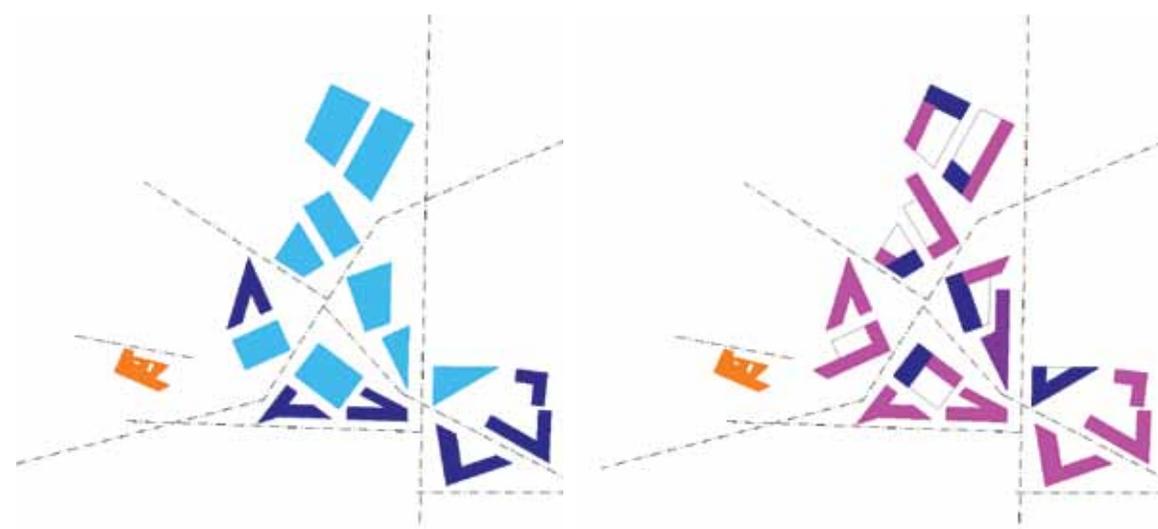
Assonometrie di studio
Isolati
Accessibilità e parcheggi
Planimetria generale
Study axonometric projections
Blocks
Accessibility and car parks
Area plan





Costruito
 Spazi aperti
 Usi commerciali del piano terra
 Usi residenziali e terziari dei piani superiori
 Veduta da sud-ovest
 Built-up area
 Open spaces
 Commercial uses of the ground floor
 Residential and service uses of the upper floors
 View from the south-west

Veduta da nord-est
 View from the north-east



assi	area	isolati	giardini	percorsi	commercio uffici	residenza	servizi
axes	area	blocks	gardens	paths	commerce offices	housing	services



SEVESO / 2009

Strategia urbana e paesaggistica

Urban and landscape strategy

La Strategia urbana e paesaggistica di riqualificazione del centro di Seveso coinvolge gli edifici industriali in dismissione e le frange ferroviarie nel cuore della città. Le aree Schwarzenbach e Allocchio Bacchini, il sedime dei binari ferroviari delle tratte Milano-Camnago-Asso delle Ferrovie Nord, di cui si prevede l'interramento, verranno riconvertiti e immessi nella fruibilità urbana collettiva.

Seveso, a differenza di altre città della Brianza, è riuscita ancora a mantenere un significativo equilibrio tra edificazione, spazi aperti e parchi. La sua peculiare morfologia urbana è il risultato dello stratificarsi nel tempo su tessuti di vecchia formazione di edilizia a bassa densità intervallata da significative aree non edificate, tale da configurare, nell'insieme, una sorta di città giardino. Tali valenze sono accompagnate però da elementi di forte criticità: l'esistenza di aree industriali in dismissione nel centro città, la presenza della ferrovia che separa parti urbane, la tendenza della città a configurarsi come insediamento prevalentemente residenziale e dipendente per quanto riguarda lavoro e servizi da quelle città limitrofe che hanno conosciuto maggiore sviluppo.

La Strategia di riqualificazione si propone perciò di configurare nuove centralità paesaggistiche sinergiche alla città esistente, col duplice obiettivo di riqualificarne la morfologia e di portare funzioni attrattive: giardini, spazi aperti, luoghi di lavoro, residenza, spazi commerciali e di intrattenimento e parcheggi di interscambio con la ferrovia.

La varietà di spazi urbani e il mix di usi proposti sono orientati a potenziare l'"effetto città", con l'intento di elevare la qualità della vita urbana e contribuire a invertire la tendenza alla dispersione insediativa, ancora oggi in atto nel territorio brianteo.

La Strategia si configura come avvio del Documento di Piano del PGT: una "visione d'insieme" sulla città, che, a partire dalla necessità di riorganizzare la sua forma urbana, possa in itinere sostenere nuovi progetti e nuove politiche.

Principi condivisi, morfologici e paesaggistici, vengono individuati per indirizzare un processo di trasformazione da governare nel tempo con la finalità di generare qualità insediativa. Tali principi partono

dall'assunto di relazionare le parti di città attualmente separate dalla frattura ferroviaria e dalle enclave produttive abbandonate o in via di dismissione.

Delineati a partire dalle scansioni dei tessuti edilizi esistenti, i nuovi tracciati generano trame relazionate ai principali assi urbani. E, con comparti edificati sul modello dell'isolato urbano, si configurano i nuovi spazi aperti della città. Al centro dell'edificato e sul sedime dei binari interrati, essi prendono forma, nell'insieme, come sequenza di giardini lineari: una nuova spazialità paesaggistica, capace di relazionare le parti urbane di progetto con i quartieri esistenti e con il municipio, la stazione e il Centro studi FLA, primo edificio costruito, inaugurale di tale complessiva rigenerazione della città.

The urban and landscape strategy of renewal of the centre of Seveso involves disused industrial buildings and the fringes of the railroad system in the heart of the town. The Schwarzenbach and Allocchio Bacchini areas and the land occupied by the railway tracks of the Milan-Camnago-Asso sections of the Ferrovie Nord, which it is planned to transfer underground, will be converted for collective urban use. Seveso, unlike other towns in Brianza, has succeeded in maintaining a significant balance between buildings, open spaces and parks. Its peculiar urban morphology is the result of the stratification over time of low-density fabrics of construction interspersed with substantial areas that were not built on, so as to configure, as a whole, a sort of garden city. But these values are accompanied by some highly problematic elements: the existence of disused industrial areas in the town centre, the presence of the railway separating different urban parts, the tendency of the town to develop into a predominantly residential settlement dependent, as far as jobs and services are concerned, on neighbouring urban centres that have experienced greater growth. So the strategy of renewal proposes to configure new landscaped centralities synergic with the existing town, with the dual objective of upgrading the morphology and introducing attractive functions: gardens, open spaces, workplaces, housing, commercial and

entertainment spaces and car parks to serve the interchange with the railway.

The variety of urban spaces and the mix of uses proposed are intended to strengthen the "city effect", with the aim of raising the quality of urban life and helping to invert the tendency to dispersion still under way today in the Brianza region.

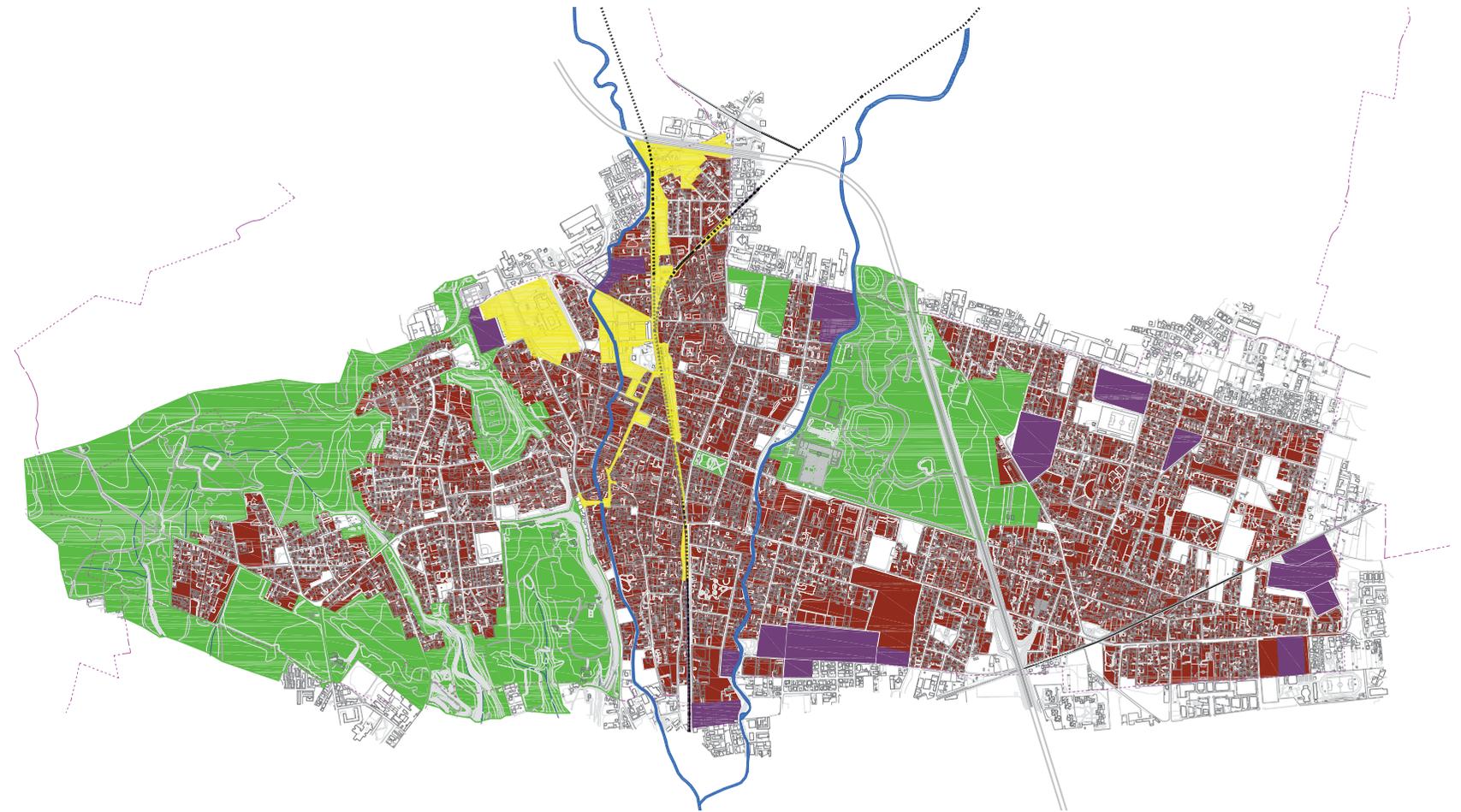
The strategy takes the form of an initial implementation of the Planning Document of the Territorial Administration Plan: an "overall vision" of the town, which starting out from the need to reorganise its urban form can in the process support new plans and new policies.

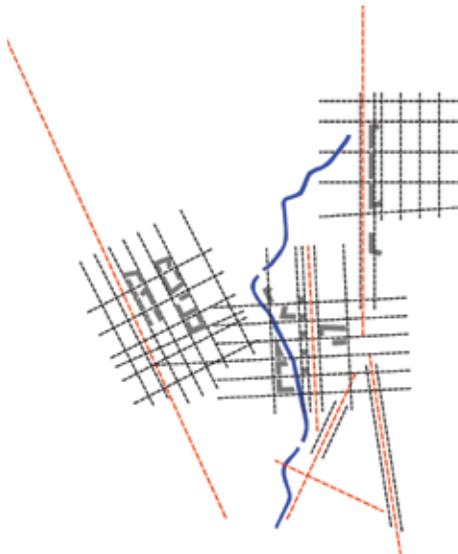
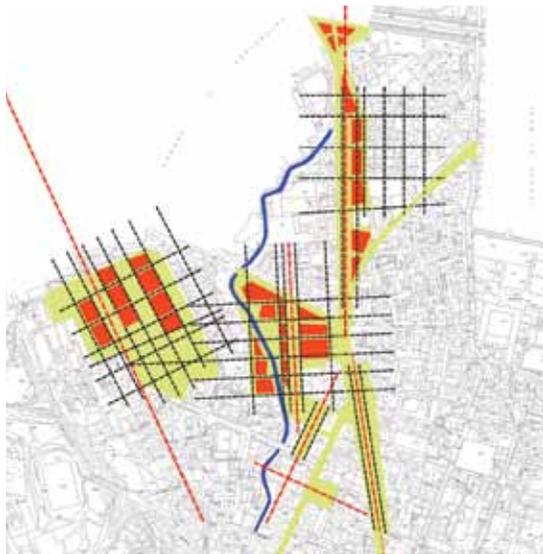
Common principles of morphology and landscape are identified to guide a process of transformation to be governed over time with the aim of generating urban qualities. These principles are based on the thesis of connecting the parts of the town currently separated by the fracture of the railway and the industrial enclaves that have already been or are in the course of being abandoned.

Outlined on the basis of the divisions in the existing fabric of buildings, the new layouts generate patterns in relation to the main urban axes, and the new open spaces of the town are configured with sections built on the model of the urban block. At the centre of the built-up area and on the land freed by moving the railway tracks underground, they take the form, overall, of a sequence of linear gardens: a new landscaped spatiality capable of connecting the urban parts of the project with the existing quarters and with the town hall, station and the FLA Learning Centre, the first building to be constructed and marking the beginning of this comprehensive regeneration of the town.

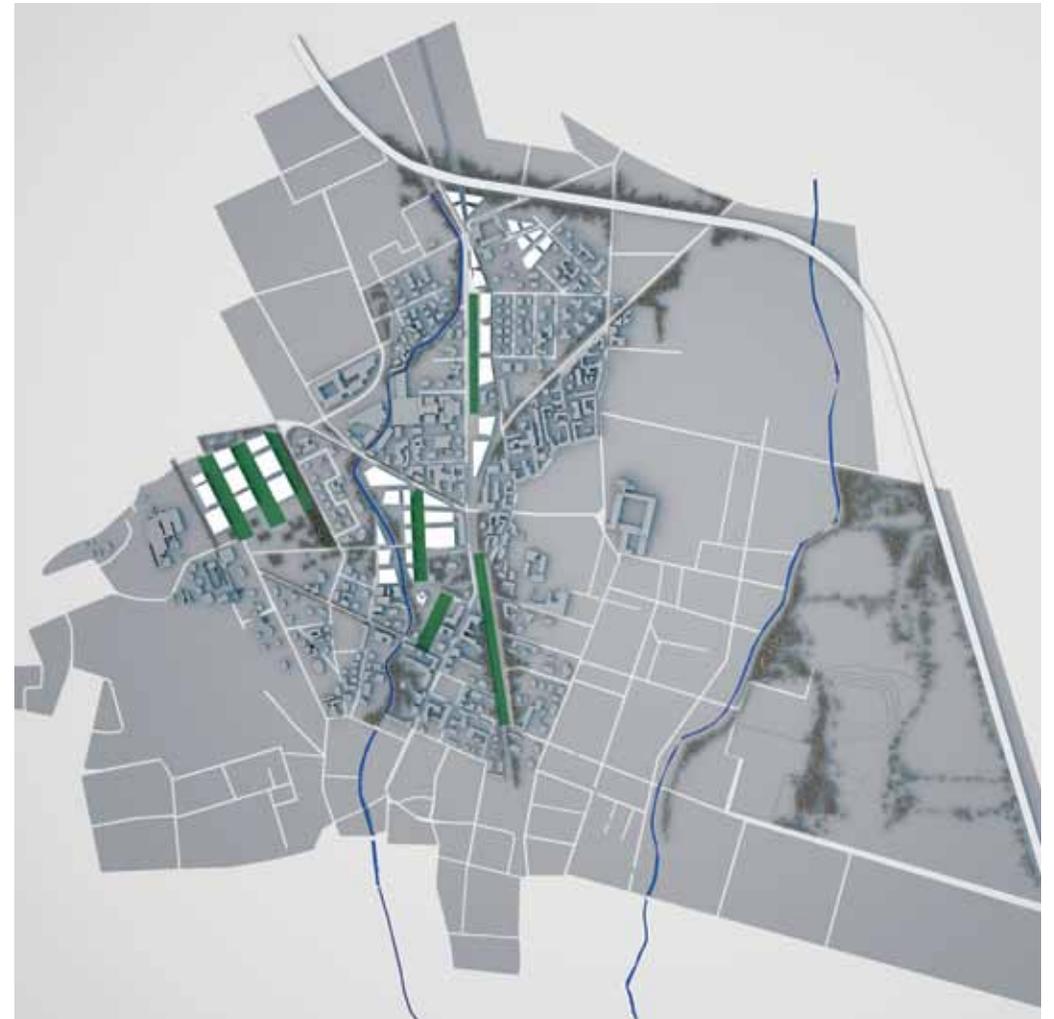


Area di progetto nel fotopiano
Area di progetto nella planimetria generale
Project area on the photomap
Project area on the site plan

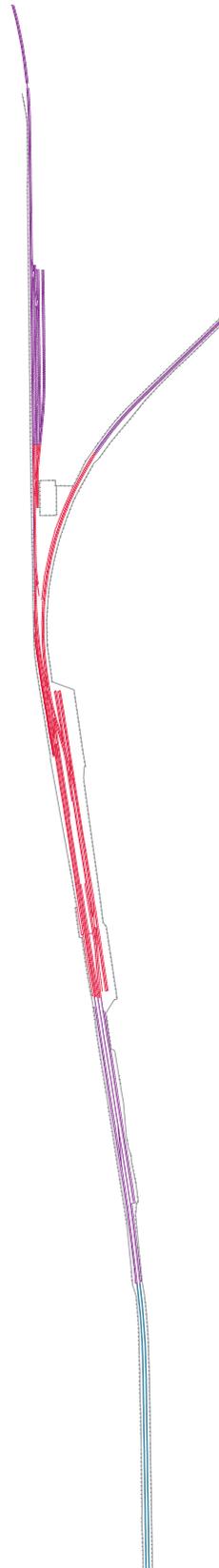
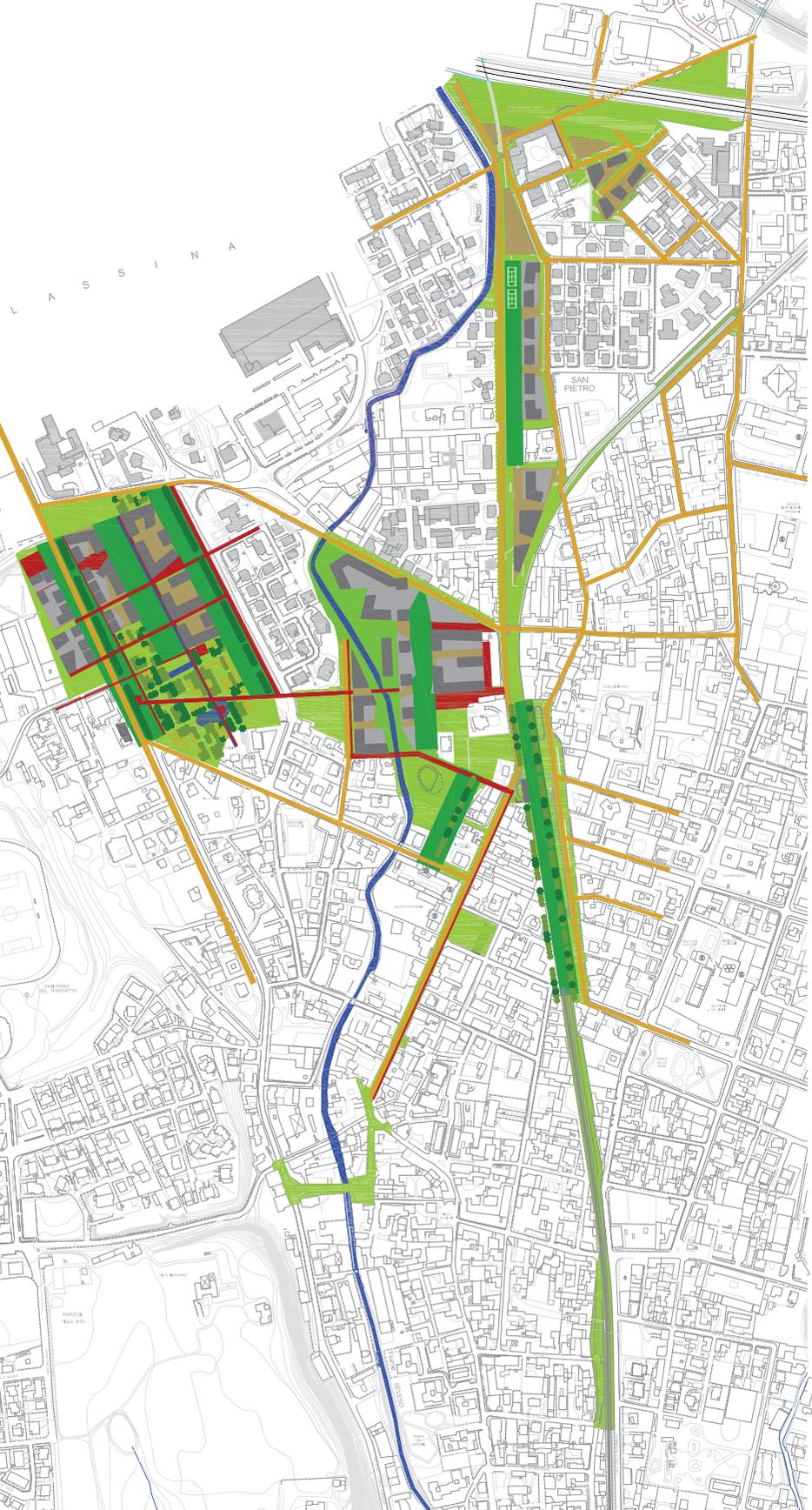




Tracciati
 Spazi aperti
 Isolati
 Costruito
 Modello
 Layouts
 Open spaces
 Blocks
 Built-up area
 Model

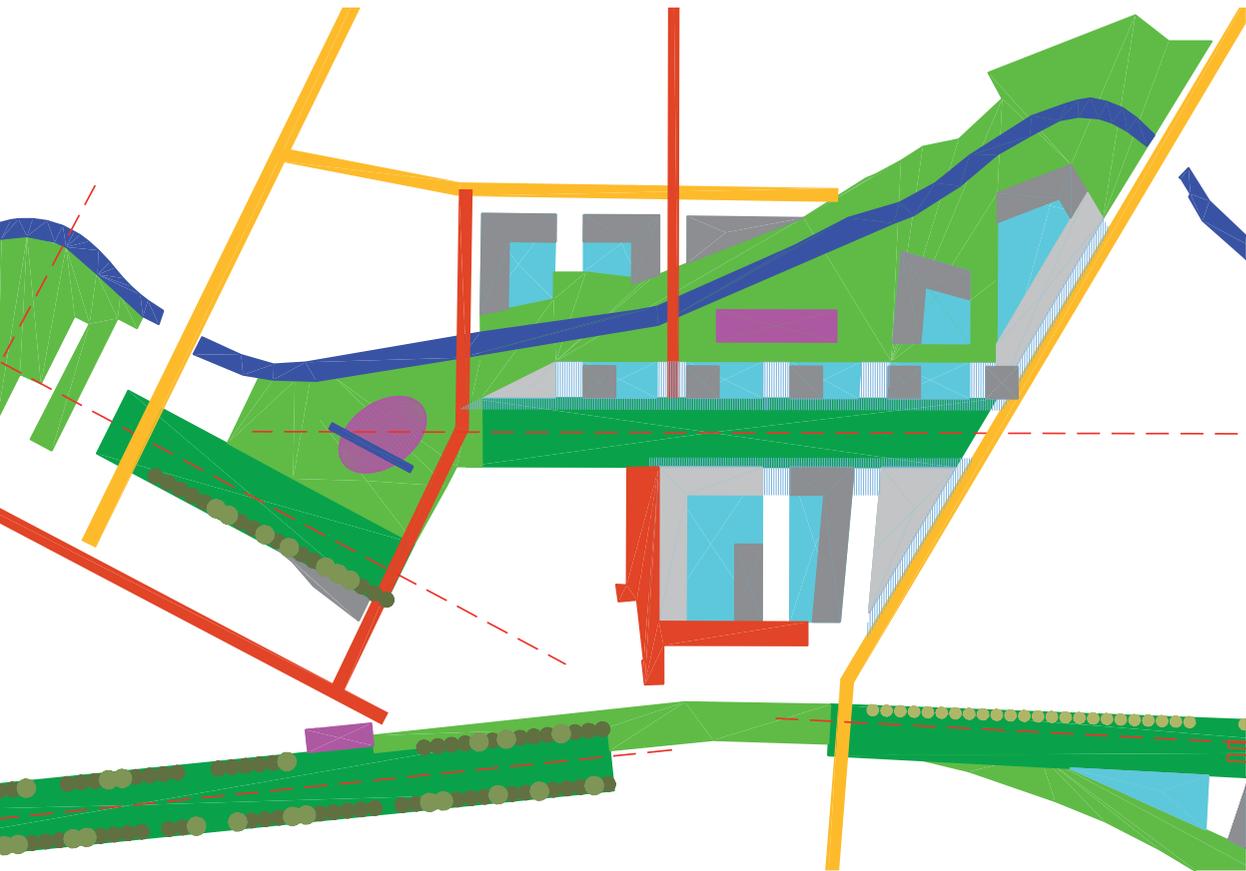


assi	tracciati	area	pubblico	isolati	edifici	Seveso	allée	percorsi
axes	layouts	area	public	blocks	buildings	Seveso	allees	paths



Planimetria generale
Planimetria della ferrovia interrata
Modello
Area plan
Plan of the underground railroad
Model





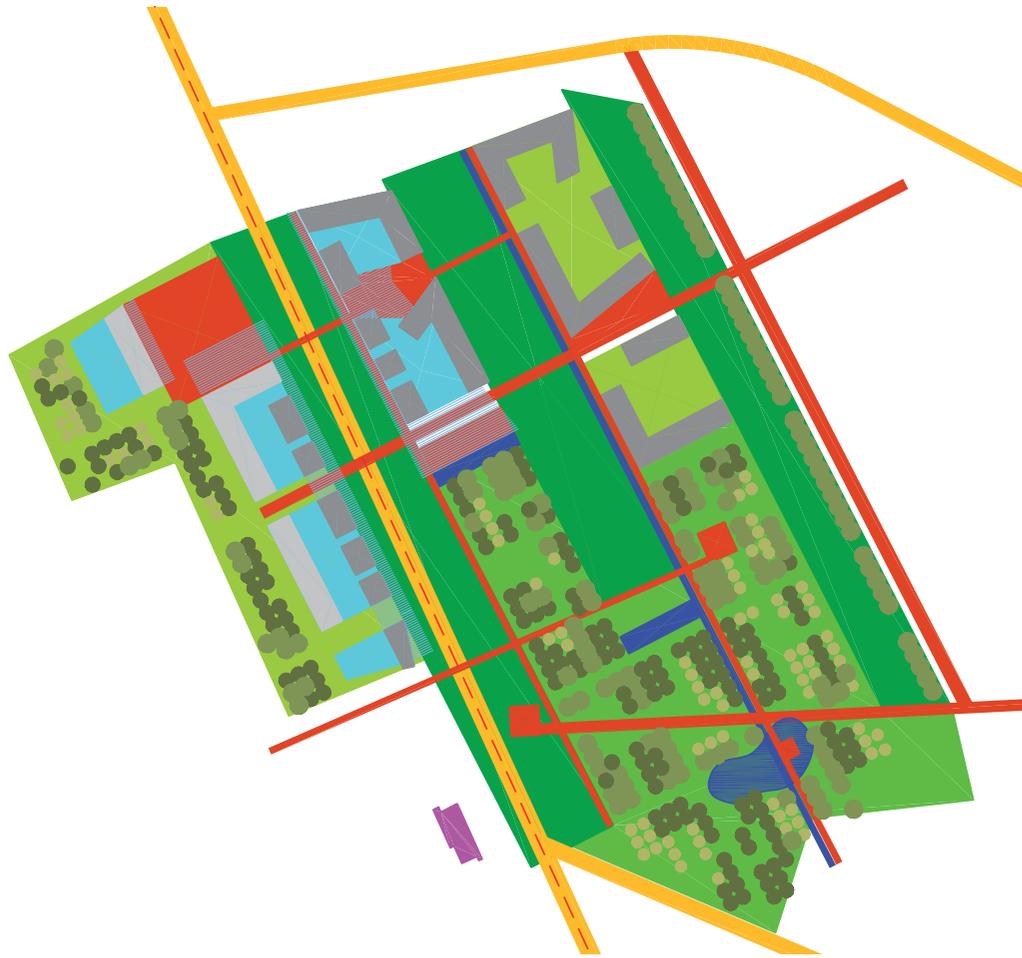
assi	percorsi	strade	giardini	allée	commercio	residenza	uffici	servizi
axes	paths	roads	gardens	allées	commerce	housing	offices	services

Area Schwarzenbach:
 planimetria generale
 veduta del giardino lineare centrale
 sezione longitudinale
 Schwarzenbach area:
 area plan
 view of the central linear garden
 longitudinal section



Area Allocchio Bacchini:
 planimetria generale, veduta del giardino centrale, veduta della strada urbana
 Allocchio Bacchini area:
 area plan, view of the central garden, view of the urban street

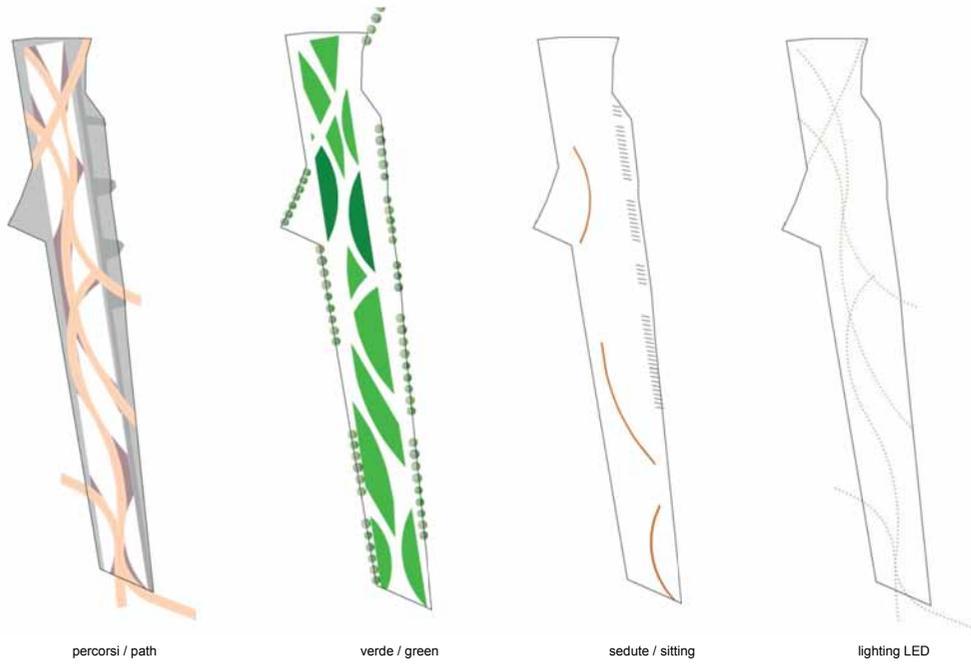
Edifici residenziali:
 prospetto sul giardino, prospetto sulla strada, pianta piano terra
 Residential buildings:
 front onto the garden, front onto the street, ground-floor plan



assi	percorsi	strade	giardini	allée	commerce	residenza	uffici	servizi
axes	paths	roads	gardens	allées	commerce	housing	offices	services







Giardino lineare sul tunnel ferroviario:
 verde e percorsi
 vedute
 Linear garden above the railway tunnel:
 open space and routes
 views

Centro studi FLA, primo edificio costruito
 FLA Learning Centre, the first building constructed
 (Photo: G. Chiaramonte)





L'idea di progetto urbano di Giuseppe Marinoni è bene espressa nelle brevi ma esaurienti linee dell'introduzione, è un'idea articolata che cerca di fondere in un unico processo le preoccupazioni progettuali con le dimensioni estetiche, sociali, tecniche, economiche e amministrative. Marinoni sembra uno dei pochissimi progettisti urbani, l'unico a mia conoscenza, memore anche inconsapevolmente della lezione teorica e pratica di Cerdà. La sua idea di progetto urbano si fonda su un'attenta considerazione dei processi di trasformazione territoriale e si irrobustisce con un'idea altrettanto chiara del ruolo del progetto urbano in quei processi. Alcuni suoi progetti urbani sono dei veri progetti "territoriali" (ad esempio, Seveso 2009, Bergamo 2006, Milano Porte Metropolitane 2007). La sua qualità di progettista urbano è nella sua capacità di attenzione per il processo e le sue insidie politiche e amministrative, nonché per gli aspetti sociali ed economici del progetto vissuti come forma di sollecitazione più che come vincoli.

In altre parole, un gran rispetto per il contesto, per il "cliente" e le sue esigenze, qualità che dovrebbe essere un ovvio attributo dell'attività professionale ma sappiamo che non è così. Le scelte metodologiche, che apprezzo e condivido, emergono dalle sue pratiche, mi riferisco in particolare al modo di affrontare problemi e soluzioni e alla chiarezza nell'esporsi, qualità rara nei progettisti urbani. Le scelte poetiche sono altrettanto chiare e così i due principi fondamentali, la città compatta e la griglia ortogonale. L'assialità "classica" di Colonia (2012) e Francoforte (2004) ha un continuo contrappunto nelle superfici d'acqua e negli spazi aperti determinato dall'articolazione spaziale dei volumi, caratteristica che è propria di quasi tutti i progetti di Marinoni.

In alcuni progetti urbani può accadere che alla scelta poetica si sovrapponga, deformandola parzialmente, una tensione progettuale che porta istintivamente a scelte morfologiche non del tutto omologate all'amata griglia. I grandi spazi aperti, in particolare, tendono talora a configurarsi con forme autonome che in parte fuoriescono dalla griglia come ad aprire nel tessuto del costruito un varco teso ad assorbire lo spazio esterno all'intervento (ad esempio, Cascina Merlata 2007 e Abbiategrasso 2009).

Dove il tessuto è più fitto lo strumento che interviene efficacemente è costituito dalle "feritoie" spaziali, di nuovo un modo per aprire allo spazio esterno. A volte le forme degli spazi aperti finiscono col definire volumi anche accidentali (come a Saronno 2008). L'impressione è che molte volte i progetti siano plasmati dalle forme degli spazi aperti, che siano essi il punto di partenza, come fosse il vuoto a generare il pieno, ma ovviamente si tratta di una relazione circolare e quasi sempre virtuosa. In breve, ritengo che diversi progetti siano molto belli, ma anche quelli che, con motivazioni soggettive, trovo meno convincenti, sono comunque particolarmente interessanti.

Giuseppe Marinoni's idea of urban planning is clearly expressed in the concise but exhaustive lines of the introduction. It is a complex idea that seeks to fuse planning concerns with aesthetic, social, technical, economic and administrative dimensions in a single process. Marinoni seems to be one of the very few town planners, indeed the only one to my knowledge, who is influenced, even if unwittingly, by the theoretical and practical lesson of Cerdà. His idea of urban planning is founded on a careful consideration of the processes of territorial transformation and reinforced by an equally clear idea of the role of the urban project in those processes. Some of his urban projects are genuine "territorial" projects (for example, Seveso 2009, Bergamo 2006, Milan Metropolitan Gateways 2007). His quality as an urban planner lies in his ability to pay attention to the process and its political and administrative pitfalls, as well as to the social and economic aspects of the project, viewed as a form of stimulus rather than as constraints. In other words, a great respect for the context, for the "client" and his needs; qualities that ought to be an obvious aspect of professional activity but that we know are not. His methodological choices, which I appreciate and share, emerge from his practices. I am referring in particular to the way he tackles problems and finds solutions and to his clarity in explaining them, a rare ability in town planners. His poetic choices are equally clear, as are the two fundamental principles of his work, the compact city and the orthogonal grid. The "classical" axiality of Cologne (2012) and Frankfurt (2004) has a continual counterpoint in the expanses of water and the open spaces determined by the spatial articulation of the volumes, a characteristic of almost all of Marinoni's projects. In some urban projects it can happen that the poetic choice is overlaid, and partially deformed, by a tendency of design that leads him instinctively to make morphological decisions not wholly in keeping with his beloved grid. The large open spaces, in particular, tend at times to take on independent forms that partly emerge from the grid as if to open a breach in the fabric of the constructions intended to absorb the space outside the intervention (for example, Cascina Merlata 2007 and Abbiategrasso 2009). Where the fabric is more close-knit the effective means of intervention consists of spatial "slits", again a way of opening up to the space outside. At times the forms of the open spaces even end up defining accidental volumes (as in Saronno 2008). The impression is that on many occasions the projects are moulded by the forms of the open spaces, that they are the point of departure, as if it were the void that generates the solid, but obviously this is a circular and almost always virtuous relationship. In short, I think that many of his projects are very beautiful, but even the ones that, for subjective reasons, I find less convincing are in any case particularly interesting.

Credits / Credits

Abbiategrosso, Piano di Governo del Territorio Territorial Administration Plan

2009 - in attuazione / in the course of realization
Ideazione e coordinamento Documento di Piano / Conception and coordination of Planning Document: StudioMarinoni, Giuseppe Marinoni
Collaboratori / Collaborators: Vilma Cernikyte, Federica Donati
Ufficio di Piano / Piano's office: Alberto Ambrosini, Giorgio Lazzaro, Roberta Perin, Anna Vaghi
Consulenza scientifica / Scientific advice: Luigi Mazza
Consulenza infrastrutturale / Infrastructural advice: Ervevia srl
Consulenza legale / Legal advice: Guido Bardelli, Alessandra Bazzani
Committente / Client: Comune di Abbiategrosso
Superficie territoriale / Area of plan: m² 1800000
Procedure avviate o previste: Piano di Governo del Territorio, Piano attuativo / Planning procedures commenced or envisaged: Territorial Administration Plan, Executive Plan.

Bergamo, Nuovo Centro della Grande Bergamo New Centre of Greater Bergamo

2006 - in attuazione / in the course of realization
Ideazione Progetto urbano / Conception of Urban Strategy: StudioMarinoni, Giuseppe Marinoni
Collaboratori / Collaborators: Portasud - Sara Bertuletti, Federica Donati, Alessandro Masseroli
Consulenza infrastrutturale / Infrastructural advice: Alpina spa, Atb, Rfi
Consulenza legale / Legal advice: Achille Cutrera, Pietro Carlo Sironi
Fattibilità economica / Economic feasibility: Studio Lucchini
Committente / Client: Portasud spa (Comune di Bergamo, Provincia di Bergamo, Reti Ferroviarie Italiane, Camera di Commercio di Bergamo)
Superficie territoriale / Area of plan: m² 850000
Superficie costruita / Built-up area: m² 650000
Superficie spazi aperti / Area of open spaces: m² 400000
Destinazioni d'uso: residenza, terziario, ricettivo, produttivo, commercio, intrattenimento, polo istituzionale, polo intermodale, servizi / Uses: housing, tertiary sector, accommodation, manufacturing, commerce, entertainment, institutional centre, intermodal exchange, services.
Procedure avviate o previste: Accordo di programma, Piano attuativo, Permesso di costruire a seguito di concorsi internazionali / Planning procedures commenced or envisaged: Programme Agreement, Executive Plan, Building permit following international competitions.

Frankfurt am Main, Hafen am Main 2004

Ideazione Progetto urbano / Conception of Urban Strategy: StudioMarinoni, Giuseppe Marinoni
Collaboratori / Collaborators: Vilma Cernikyte
Technical advice: HafenMain
Consulenza internazionale / International consultation
Superficie territoriale / Area of plan: m² 250000
Superficie costruita / Built-up area: m² 280000

Superficie spazi aperti / Area of open spaces: m² 180000
Destinazioni d'uso: residenza, terziario, ricettivo, commercio, intrattenimento, servizi / Uses: housing, tertiary sector, accommodation, commerce, entertainment, services.

Köln, Deutzer Hafencity 2012

Ideazione Progetto urbano / Conception of Urban Strategy: StudioMarinoni, Giuseppe Marinoni
Collaboratori / Collaborators: Vilma Cernikyte
Consulenze tecniche / Technical advice: Köln-Deutz
Consultazione internazionale / International consultation
Superficie territoriale / Area of plan: m² 750000
Superficie costruita / Built-up area: m² 480000
Superficie spazi aperti / Area of open spaces: m² 420000
Destinazioni d'uso: residenza, produttivo, commercio, business centre, ricettivo, intrattenimento, polo intermodale, servizi / Uses: housing, manufacturing, commerce, business centre, accommodation, entertainment, intermodal exchange, services.

Milano, Centro paesaggistico della Grande Bicocca

Landscape Centre of the Grande Bicocca
2007 - in attuazione / in the course of realization
Ideazione Progetto urbano / Conception of Urban Strategy: StudioMarinoni, Giuseppe Marinoni
Consulenza urbanistica / Town-planning advice: Urban spa
Consulenza infrastrutturale / Infrastructural advice: Centro Studi Traffico
Consulenza legale / Legal advice: Guido Bardelli, Alessandra Bazzani
Fattibilità economica / Economic feasibility: Pirelli RE
Committente / Client: Pirelli RE
Superficie territoriale / Area of plan: m² 400000
Superficie costruita / Built-up area: m² 180000
Superficie spazi aperti / Area of open spaces: m² 120000
Destinazioni d'uso: residenza, commercio, servizi / Uses: housing, commerce, services.
Procedure avviate o previste: Accordo di programma, Permesso di costruire / Planning procedures commenced or envisaged: Programme Agreement, Building permit.

Milano, Porte Metropolitane Metropolitan Gateways

1996 - 2007
Ideazione Piano strategico / Conception of Strategic Plan: StudioMarinoni, Giuseppe Marinoni
Consulenza infrastrutturale / Infrastructural advice: Alpina spa
Consulenza legale / Legal advice: Pietro Carlo Sironi
Consultazione internazionale / International consultation. XIX Triennale di Milano
Superficie territoriale / Area of plan: m² 500000
Superficie costruita / Built-up area: m² 300000
Superficie spazi aperti / Area of open spaces: m² 350000
Destinazioni d'uso: commercio, intrattenimento,

terziario, ricettivo, polo intermodale / Uses: commerce, entertainment, tertiary sector, accommodation, intermodal exchange.
Procedure avviate o previste: Accordo di programma, Programma integrato di intervento / Planning procedures commenced or envisaged: Programme Agreement, Integrated Plan of Intervention.

Milano, Villaggio Expo 2015 a Cascina Merlata Expo Village 2015 at Cascina Merlata

2007 - 2008
Ideazione Progetto urbano / Conception of Urban Strategy: StudioMarinoni, Giuseppe Marinoni
Consulenza infrastrutturale / Infrastructural advice: Alpina spa
Consulenza paesaggistica / Landscaping advice: Proap - João Nunes
Consulenza legale / Legal advice: Guido Bardelli, Pietro Carlo Sironi
Committente / Client: Cascina Merlata spa, Greenway srl, EuroMilano spa
Superficie territoriale / Area of plan: m² 530000
Superficie costruita / Built-up area: m² 320000
Superficie spazi aperti / Area of open spaces: m² 380000
Destinazioni d'uso: residenza, terziario, ricettivo, commercio, intrattenimento, servizi / Uses: housing, tertiary sector, accommodation, commerce, entertainment, services.
Procedure avviate o previste: Piano attuativo, Programma integrato di intervento / Planning procedures commenced or envisaged: Executive Plan, Integrated Plan of Intervention.

Monza, Riquilificazione urbana e paesaggistica di Bettola Casignolo

Urban and landscape renewal of Bettola Casignolo
2009 - in attuazione / in the course of realization
Ideazione Progetto urbano / Conception of Urban Strategy: StudioMarinoni, Giuseppe Marinoni
Collaboratori / Collaborators: Federica Donati
Consulenza urbanistica / Town-planning advice: Luciano Niero
Consulenza infrastrutturale / Infrastructural advice: Sering srl
Fattibilità economica / Economic feasibility: Domomedia spa
Committente / Client: Domomedia spa, MP Progetti srl
Superficie territoriale / Area of plan: m² 520000
Superficie costruita / Built-up area: m² 400000
Superficie spazi aperti / Area of open spaces: m² 350000
Destinazioni d'uso: residenza, retail outlets, terziario, produttivo, ricettivo, polo intermodale, servizi / Uses: housing, retail outlets, tertiary sector, manufacturing, accommodation, intermodal exchange, services.
Procedure avviate o previste: Piano attuativo, Programma integrato di intervento / Planning procedures commenced or envisaged: Executive Plan, Integrated Plan of Intervention.

Novara, Polo intermodale MoviCentro MoviCentro Intermodal Hub

2007 - 2009
Ideazione e coordinamento studio di fattibilità / Conception and coordination of Feasibility

study: StudioMarinoni, Giuseppe Marinoni
Collaboratori / Collaborators: Novara Futura
Fattibilità economica / Economic feasibility: Giuseppe Bonomi
Consulenza infrastrutturale / Infrastructural advice: Diap - Politecnico di Milano
Consulenza legale / Legal advice: Guido Bardelli, Alessandra Bazzani
Committente / Client: Novara Futura spa (Comune di Novara, Regione Piemonte, Ferrovie dello Stato, Ferrovie Nord)
Superficie territoriale / Area of plan: m² 180000
Superficie costruita / Built-up area: m² 35000
Superficie spazi aperti / Area of open spaces: m² 120000
Destinazioni d'uso: polo intermodale, residenza, commercio, terziario, servizi / Uses: intermodal exchange, housing, commerce, tertiary sector, services.
Procedure avviate o previste: Piano attuativo a seguito di concorso internazionale / Planning procedures commenced or envisaged: Executive Plan following international competitions.

Saronno, Campus Cantoni Cantoni Campus

2008 - 2009
Ideazione Progetto urbano / Conception of Urban Strategy: StudioMarinoni, Giuseppe Marinoni
Collaboratori / Collaborators: Vilma Cernikyte, Federica Donati
Consulenza infrastrutturale / Infrastructural advice: Michele Rossi
Consulenza urbanistica / Town-planning advice: Marco Cerri, Paolo Pomodoro
Committente / Client: Palm spa
Superficie territoriale / Area of plan: m² 100000
Superficie costruita / Built-up area: m² 120000
Superficie spazi aperti / Area of open spaces: m² 55000
Destinazioni d'uso: residenza, commercio, terziario, servizi / Uses: housing, commerce, tertiary sector, services.
Procedure avviate o previste: Piano attuativo / Planning procedures commenced or envisaged: Executive Plan.

Seveso, Strategia urbana e paesaggistica Urban and landscape strategy

Anno 2009 - in attuazione / in the course of realization
Ideazione Progetto urbano / Conception of Urban Strategy: StudioMarinoni, Giuseppe Marinoni
Collaboratori / Collaborators: Benedetta Bardelli, Vilma Cernikyte, Federica Donati, Elena Oggioni
Consulenza infrastrutturale / Infrastructural advice: Ferrovie Nord
Committente / Client: Comune di Seveso
Superficie territoriale / Area of plan: m² 220000
Superficie costruita / Built-up area: m² 120000
Superficie spazi aperti / Area of open spaces: m² 160000
Destinazioni d'uso: residenza, commercio, terziario, produttivo, ricettivo, servizi, polo intermodale, servizi / Uses: housing, commerce, tertiary sector, manufacturing, accommodation, intermodal exchange, services.
Procedure avviate e previste: Accordo di programma / Planning procedures commenced or envisaged: Programme Agreement.

Bibliografia / Bibliography

Aa. Vv., 1985, *La ricostruzione della Città*, Electa, Milano.
Aa. Vv., 1995, *Il Centro altrove*, Triennale di Milano, Electa, Milano.
Aa. Vv., 1995, *Nove parchi per Milano*, Electa, Milano.
Aa. Vv., 1996, *The Compact City. A Sustainable Urban Form*, E&FN Spon, London.
Aa. Vv., 2002, *Projets Urbains en France*, Le moniteur, Paris.
Aa. Vv., 2003, *Inside density*, La lettre volée, Paris.
Aa. Vv., 2003, *Penser la ville par le Paysage*, Paris.
Amidon J., 2001, *Radical Landscapes*, Thames & Hudson, London.
Anderson S., 1978, a cura di, *On Street*, Mit Press, Cambridge (Mass.).
Augé M., 1986, *Un ethnologue dans le métro*, Hachette, Paris.
Augé M., 1992, *Non lieux*, Seuil, Paris, 1993
Bagnasco A., 1994, *Fatti sociali formati nello spazio*, Franco Angeli, Milano.
Berman M., 1982, *The Experience of Modernity*, S&S, New York, 1985.
Berman M., 1991, *Immagini della metropoli modernista*, Atlante metropolitano, Electa, Milano.
Berque A., 1995, *Les raison du paysage*, Hazan, Paris.
Callthorpe P., 1993, *The next American metropolis: Ecology Community and The american Dream*, Princeton Architectural press, Princeton.
Clément G., 1999, *Le jardin en mouvement*, Sens e Tonka, Paris.
Clément G., 1999, *Fatti sociali formati nello spazio*, Franco Angeli, Milano.
Corner J., 2012, *Terra Fluxus*, "Lotus", 150, 2012, pp. 54-63.
Debord G., 1967, *La société du spectacle*, Buchet-Castel, Paris.
de Solà-Morales I., 1983, *Arte civica contro città funzionale (di nuovo)*, "Lotus", 39, 1983, pp. 4-8.
de Solà-Morales I., 1988, *Mnemosi o retorica: la crisi della rappresentazione nella città e nell'architettura moderna*, Electa, Milano.
de Solà-Morales I., 2001, *Territori*, "Lotus", 110, 2001, pp. 44-49.
de Solà-Morales M., 1987, *La segunda historia del Proyecto Urbano*, "UR" 5, 1987, pp. 3-25.
de Solà-Morales M., 2000, *Progettare Città*, Elemond, Milano.
Desvigne M., 2012, *Il paesaggio come punto di partenza*, "Lotus", 150, 2012, pp. 20-27.
Devillers C., 1994, *Le projet urbain*, Éditions du Pavillon de l'Arsenal, Paris.
Donadieu P., 1994, *Cinq propositions pour une théorie du paysage*, Champ Vallon, Paris.
Ellin N., 1999, *Postmodern Urbanism*, Princeton Press, Princeton.
Forman T., Godron M., 1986, *Landscape ecology*, Wiley & Sons, New York.
Goffman E., 1997, *La vita quotidiana come rappresentazione*, Il Mulino, Bologna.
Hannerz U., 1992, *Esplorare la Città*. *Antropologia della vita urbana*, Il Mulino, Bologna.
Harvey D., 1989, *The Urban Experience*, Blackwell, London.
Ingallina P., 2001, *Projet Urbain*, PUF, Paris.
Ingersoll R., 2004, *Sprawltown*, Meltemi, Roma.

Jacobs J., 1961, *The Death and Life of Great American Cities*, New York.
Jameson J., 1984, *Postmodernism or The cultural logic of the late capitalism*, New Left Review.
Koolhaas R., 1978, *Delirious New York*, The Monacelli press, New York.
Lyotard F., 1979, *La Condition postmoderne: rapport sur le savoir*, Les Éditions de Minuit, Paris.
Marinoni G., 2005, *Metamorfosi del progetto urbano*, Franco Angeli, Milano.
Marinoni G., 2006, *Infrastrutture nel progetto urbano*, Franco Angeli, Milano.
Marinoni G., 2009, *La Mediazione della città*, "Lotus", 139, 2009, pp. 74-93.
Mostafavi M. e Doherty G., 2010, *Ecological Urbanism*, Lars Muller Publishers, Baden.
Mazza L., a cura di, 1988, *Le città del mondo e il futuro della metropoli*, Electa, Milano.
Mazza L., 1993, *Conservazione e trasformazione: una ridefinizione del piano regolatore*, "Controspazio" 5, pp. 47-52.
Mazza L., 1997, *Trasformazioni del piano*, Franco Angeli, Milano.
Nicolin P., 1991, a cura di, *Atlante metropolitano*, Electa, Milano.
Nicolin P., 2012, *La verità in architettura*, Quodlibet, Milano.
Nicolin P., Marinoni G., Rocca A., a cura di, 1992, *Metamorfosi dell'architettura urbana*, Electa, Milano.
Piatelli Palmarini M., 1985, *L'illusione di sapere*, Mondadori, Milano.
Piatelli Palmarini M., 1987, *Livelli di realtà*, Feltrinelli, Milano.
Repishti F., 2012, *Dalla prassi alla teoria nel Landscape urbanism*, "Lotus", 150, 2012, pp. 36-45.
Roger A., 1997, *Court traité du Paysage*, Edition Gallimard, Paris.
Rowe C., Koetter F., 1978, *Collage City*, Mit Press, Cambridge (Mass.).
Sorkin M., 2003, *Pensieri sulla densità*, "Lotus", 117, 2003, pp. 4-12.
Walker P., Simo M., 1994, *Invisible Gardens. The Search for Modernism in the American Landscape*, Mit Press, Cambridge (Mass.).

Regestro delle opere

2012

Progetto urbano e paesaggistico a Köln - Deutz (Slp mq 480.000).

Preliminare del Piano Territoriale Regionale Quadrante Ovest - Aeroporto Malpensa. Progetto urbano e paesaggistico e Piano attuativo ATS (Slp mq 85.000).

Progetto strategico di riqualificazione urbana e paesaggistica di aree portuali a Frankfurt am Main (Slp mq 340.000).

Studio di fattibilità e progetto di un centro commerciale a Como (Slp mq 25.000).

Direzione Lavori del Centro studi FLA a Seveso (Slp mq 2.500). Concorso internazionale. Primo premio.



foto G. Chiamonte

2011

Progetto di un edificio residenziale a torre Housing Contest (Slp mq 5.000).

Progetto di un edificio residenziale in linea Housing Contest (Slp mq 5.000).

Direzione lavori del padiglione espositivo 'La Porta di Milano-Soglia Magica' all'aeroporto Malpensa (slp mq 2000). Concorso internazionale. Primo premio. *

Direzione artistica del Milano Convention Centre MIC alla Fiera di Milano (Slp mq 30.000). *
Progetto di ricostruzione di un isolato e di piazza Santa Maria ad Abbiategrosso (Slp mq 3.500).
Progetto di un quartiere residenziale a Siauliai in Lituania (Slp mq 25.000).

2010

Progetto urbano coordinato dell'Ambito ATS2 di Seveso (Slp mq 155.000).

Progetto architettonico del padiglione espositivo 'La Porta di Milano-Soglia Magica' all'aeroporto della Malpensa (slp mq 1500). Concorso internazionale. Primo premio. *



con P.Nicolini, S. Calzoni. Foto G. Chiamonte

Progetto urbano e Piano attuativo dell'Ambito Strategico 30a-30b del PGT di Monza (Slp mq 75.000).

Progetto strategico e Piano attuativo dell'Ambito Strategico 02 del PGT di Seveso (Slp mq 50.000).

2009

Progetto urbano e paesaggistico e PII dell'area Bettola Casignola a Monza (Slp mq 400.000).

Progetto di ricostruzione dell'isolato urbano a Piazza della Loggia a Brescia (Slp mq 3.000).

Concorso nazionale. Segnalato.

Progetto di una villa a Misinto (Slp mq. 520).



Progetto urbano e paesaggistico di riqualificazione del centro di Seveso e preliminare del Documento di Piano (Slp mq 120.000).

Piano del Governo del Territorio di Abbiategrosso.

Polo scolastico di Albino (Slp mq 10.000).

Concorso nazionale. Segnalato.

2008

Progetto urbano e paesaggistico dell'area Cantoni a Saronno (Slp mq 120.000).

Progetto architettonico del Milano Convention Centre MIC alla Fiera di Milano (Slp mq 30.000). *



con P.Nicolini, S. Calzoni. Foto P.Rosselli

Studio di fattibilità del Polo Cineaudiovisuale della Regione Lombardia alla Manifattura Tabacchi di Milano (Slp mq 5.000).

Documento di Inquadramento dei PII di Abbiategrosso.

Progetto urbano e paesaggistico dell'area Cascina Merlata a Milano (Slp mq 320.000).

Studio di fattibilità e progetto della Nuova sede Cisl a Milano (Slp mq 12.000).

Studio di fattibilità del Polo Intermodale Movicentro a Novara e Documento preliminare di progettazione (Slp mq 35.000).

Studio di fattibilità e progetto della Nuova sede della Provincia di Bergamo (Slp mq 20.000).

2007

Progetto urbano e architettonico delle strutture ospedaliere del Policlinico di Milano (Slp mq 25.000). Concorso internazionale. Segnalato.

Progetto urbano e paesaggistico e Accordo di programma per il completamento della Grande Bicocca a Milano (Slp mq 180.000).

Progetto urbano e preliminare di PII delle aree limitrofe il Polo Fieristico Rho-Però (Slp mq 150.000).

Progetto di ampliamento del Multisala Bicocca Village a Milano (Slp mq 12.000).

Studio di fattibilità e Documento preliminare di progettazione del Museo Diocesano a Milano (Slp mq 5.500).

Progetto strategico urbano e paesaggistico di riurbanizzazione degli svincoli delle tangenziali di Milano (Slp mq 300.000).

2006

Progetto urbano e paesaggistico dell'Ambito Strategico ATS 7 del PGT di Bergamo. (Slp mq 150.000).

Progetto del Museo della Moda Modam al Garibaldi-Repubblica a Milano (Slp mq 10.000).

Concorso internazionale. Primo premio. *

Coordinamento e ideazione dello sviluppo progettuale del Nuovo Tribunale di Trento (mq 50.000). Concorso internazionale. Primo premio. *

Progetto di un quartiere residenziale a Seul (Slp mq 80.000).

2005

Progetto architettonico di un isolato residenziale a Porta Nuova a Milano (Slp mq 10.000). *

Progetto architettonico di un quartiere residenziale a Lurago Marinone (Slp mq 5.000).

Progetto architettonico per il Centro studi FLA a Seveso (Slp mq 2.500). Concorso internazionale. Primo premio.

Progetto urbano e paesaggistico e Variante del PRG dell'area ferroviaria Portusud a Bergamo. (Slp mq 650.000). Concorso nazionale. Primo premio.

Studio di fattibilità e Documento preliminare di progettazione per il Modam Museo e scuola della moda a Milano (Slp mq 10.000).

Studio di fattibilità e Documento preliminare di progettazione degli isolati residenziali alla Città della moda a Milano (Slp mq 25.000).

Studio di fattibilità e Documento preliminare di progettazione del padiglione espositivo alla Città della moda a Milano (Slp mq 20.000).

2004

Progetto urbano e paesaggistico di riqualificazione del Quartiere Storico di Fiera Milano (Slp mq 300.000). Gara internazionale. Segnalato. *

Progetto e direzione lavori di una villa a Saronno (Slp mq 700).

Studio di fattibilità e Documento preliminare del concorso internazionale del Polo Giudiziario a Trento (Slp mq 60.000).

Progetto urbano e paesaggistico di riqualificazione di un'area portuale lungo il Meno a Frankfurt am Main (Slp mq 280.000).

Coordinamento urbanistico e progettuale e variante del PII della Città della Moda a Milano (Slp mq 150.000). *

2003

Progetto architettonico del Polo di eccellenza della Provincia di Milano (Slp mq 20.000).

Concorso internazionale. Secondo premio. *

Progetto preliminare del Parco Cisanello e della Nuova sede della Provincia di Pisa (Slp mq 20.000). Concorso internazionale. Segnalato. *

Studio di fattibilità e Documento preliminare di progettazione dei Giardini di Porta Nuova a Milano. *

2002

Progetto urbano e PII (Programma Integrato di Intervento) dell'area Garibaldi-Repubblica a Milano (Slp mq 280.000). *

Progetto e direzioni Lavori di un appartamento a Milano (Slp mq 450). *



con P.Nicolini. Foto P.Rosselli

Progetto architettonico della sede dell'Istituto Neurologico Besta (Slp mq 45.000). *

2001

Progetto strategico 'Infill Town' per la città di Oslo. Consultazione internazionale. *

Progetto della stazione dell'alta velocità P.ta Susa a Torino (Slp mq 85.000). Concorso internazionale. Segnalato. *

Progetto dell'area Palace e del lungolago di Lugano (Slp mq 35.000). Concorso internazionale. Segnalato. *

2000

Allestimento della mostra 'Milano cerchi della città di mezzo' di Giovanni Chiamonte alla Triennale di Milano. *

Consulenza al Comune di Milano per la Variante di piano Garibaldi-Repubblica (Slp mq 300.000). *

Progetto e direzione artistica del Centro congressi alla Fiera di Milano (Slp mq 30.000). *

Progetto e direzione lavori di spazi esterni e nuova facciata per una fabbrica a Tavernerio. *

Studio di fattibilità e progetto del Centro congressi al Padiglione 3 della Fiera di Milano (Slp mq 30.000). *

Progetto urbano e paesaggistico 'Paesaggi Ibridi'. Consultazione a inviti, XIX Triennale di Milano.

1995

Progetto urbano dell'Area Jungans alla Giudecca di Venezia (Slp mq 50.000).

Concorso Internazionale. Segnalato. *

Progetto strategico della città di Milano 'Nove Parchi a Milano'. *

Piano attuativo e progetto paesaggistico a Casorezzo (Slp mq 25.000).

1999

Pianificazione paesaggistica e Piano attuativo dell'area Iveco a Bolzano (Slp mq 85.000). *

Progetto del Centro d'Arti Contemporanee a Roma. (Slp mq 25000). Concorso internazionale. Segnalato. *

Progetto di un insediamento residenziale e ricettivo a Lurago Marinone (Slp mq 6000).

Invitato alla consultazione internazionale 'Per l'Architettura' al cinquantesimo del CIAM 1949 di Bergamo.

1998

Progetto urbano e paesaggistico dell'area industriale Bolzano Sud (Slp mq 550.000).

Concorso internazionale. Primo premio. *

Progetto architettonico del Centro congressi ed espositivo all'EUR di Roma (Slp mq 55.000).

Concorso internazionale. Segnalato. *

Progetto architettonico della concessionaria Audi-Volkswagen a Casorate Sempione (Slp mq 12.000).

Progetto urbano e paesaggistico del Parco agricolo e centro di ricerca Biotecnologica a Grosseto.

1997

Progetto architettonico del Centro congressi ed espositivo Fiera di Milano (Slp mq 25.000). *

Progetto e direzione lavori di una villa a Fenegrò (Slp mq 600).



con P.Nicolini. Foto G.Chiamonte

Progetto architettonico e paesaggistico di Piazza Quaranta Martiri a Gubbio. *

Progetto architettonico di una villa a Lurago Marinone (Slp mq 300).

1996

Progetto e direzione lavori di una villa sul lago di Como (Slp mq 1200). *



con P.Nicolini. Foto P.Rosselli

Progetto e direzione lavori di spazi esterni e nuova facciata per una fabbrica a Tavernerio. *

Studio di fattibilità e progetto del Centro congressi al Padiglione 3 della Fiera di Milano (Slp mq 30.000). *

Progetto urbano e paesaggistico 'Paesaggi Ibridi'. Consultazione a inviti, XIX Triennale di Milano.

1995

Progetto urbano dell'Area Jungans alla Giudecca di Venezia (Slp mq 50.000).

Concorso Internazionale. Segnalato. *

Progetto strategico della città di Milano 'Nove Parchi a Milano'. *

Piano attuativo e progetto paesaggistico a Casorezzo (Slp mq 25.000).

1994

Progetto e direzione lavori di edifici residenziali nel Quartiere Morlana a Gorle (Slp mq 4.000).

Progetto della chiesa di Dragoncello a Roma. Concorso Nazionale. *

Progetto e direzione artistica del Municipio di Lurago Marinone (Slp mq 4.000).

Progetto di una villa ad Appiano Gentile (Slp mq 300).

Progetto e direzione lavori di un appartamento a Milano.

Progetto e direzione artistica per una villa urbana al Tiergarten per l'IBA di Berlino (Slp mq 2.000). *



con P.Nicolini

1993

Progetto urbano e paesaggistico e Piano attuativo di un quartiere residenziale con la risalita di Sant'Agostino a Bergamo (Slp mq 64.000). *

Progetto architettonico di Piazza dei Mercanti e del Museo della Musica al Palazzo della Ragione di Milano. *

Progetto di una casa nel centro storico di Fenegrò.

Piano di recupero e progetto degli spazi urbani

nel centro storico di Fenegrò (Slp mq 8.000).

1992

Progetto urbano e paesaggistico e Piano attuativo a Gibellina (Slp mq 120.000). *

Progetto urbano 'Bergamo alta/Bergamo bassa' dell'area della funicolare e della risalita di Sant'Agostino. Concorso internazionale. Primo premio. *

Progetto urbano del polo direzionale-finanziario di Milano nell'area Garibaldi-Repubblica (Slp mq 180.000). Concorso internazionale. Primo premio. *

Progetto architettonico e paesaggistico degli spazi aperti tra il Municipio e la Chiesa di Gibellina. *

Progetto e direzione lavori di un appartamento a Milano.

Progetto di Piazza della Libertà a Lissone.

1991

Progetto della nuova sede AEM a Milano (Slp mq 34.000). *

Progetto dello stadio di Reggio Calabria. **

Progetto del parco e dell'insediamento alberghiero e commerciale attorno allo stadio di Reggio Calabria (Slp mq 45.000). **

Progetto di inserimento paesaggistico dello svincolo Desio della superstrada Milano-Lecco.

Progetto urbano dell'area industriale sud di Budapest. Concorso internazionale. Segnalato.

1990

Progetto per un nuovo quartiere residenziale a Gorle (Slp mq 7.000). *

Progetto urbano del Nuovo Politecnico alla Bovisa (Slp mq 45.000). *

Progetto urbano e paesaggistico di piazza Quaranta Martiri e del Parco lineare del Camignano a Gubbio. *

Piano strategico del centro urbano di Gibellina (Slp mq 45.000). *

1989

Progetto di Piazza Dante a Genova. Concorso internazionale. Secondo premio. *

Progetto del Museo d'arte contemporanea a Gibellina (Slp mq 8.000). *

Progetto per una villa urbana al Tiergarten per l'IBA di Berlino (Slp mq 2.000). *

1988

Allestimento della mostra 'Sotto Napoli' a Castel dell'Ovo a Napoli. *

Progetto della sede CGT Italia a Vimodrone (Slp mq 18.000). *

Progetto del Padiglione Italia ai Giardini della Biennale di Venezia (Slp mq 15.000). Concorso internazionale. Segnalato. *

Preliminare al Piano Regolatore di Gubbio e Progetto urbano di riqualificazione delle aree adiacenti al nucleo storico. *

1987

Allestimento della mostra 'Le città immaginate' per la XVII Triennale di Milano. *

Progetto urbano dell'area ferroviaria di Porta Genova a Milano (Slp mq 80.000). *

Progetto di riqualificazione del lungolago di Verbania. Concorso internazionale. Segnalato. *

Progetto della sede della Nestlé Italia a Milano (Slp mq 28.000). *

Progetto strategico per la riqualificazione del Railway Triangle a Rotterdam. Consultazione internazionale. *

Progetto del Ponte dell'Accademia a Venezia. **

* con P. Nicolini

** con S. Calatrava, P. Nicolini

List of Works

2012

Urban and Landscaping Project at Cologne-Deutz (GFA 480,000 m²).
Preliminary study for the West Quadrant-Malpensa Airport Regional Plan of Development. Urban and landscaping project and executive plan ATS (GFA 85,000 m²).
Strategic project of urban and landscape renewal along the Main, Frankfurt am Main (GFA 340,000 m²).
Feasibility study and design of a shopping centre at Como (GFA 25,000 m²).
Supervision of works on the FLA Learning Centre in Seveso. International competition. First prize.



Photo G. Chiaromonte

2011

Project for a linear residential building. Housing Contest (GFA 5,000 m²).
Project for a high-rise residential building. Housing Contest (GFA 5,000 m²).
Supervision of works on the La Porta di Milano-Soglia Magica (Gateway to Milan-Magic Threshold) exhibition pavilion at Malpensa Airport. International competition. First prize. *
Artistic direction of the Milan Convention Centre (MIC). Milan Trade Fair (GFA 30,000 m²).
Project for the reconstruction of an urban block and Piazza Santa Maria in Abbiategrasso (GFA 3,500 m²).
Project for a residential district in Siauliai (GFA 25,000 m²). Lithuania.

2010

Urban project and executive plan of the ATS2 in Seveso (155,000 m²).
Design of the La Porta di Milano-Soglia Magica ('Gateway to Milan-Magic Threshold') exhibition pavilion at Malpensa Airport. International competition. First prize. *



with P. Nicolini, S. Calzoni. Photo M. Nastasi

Urban project and executive plan of the AT 30a-30b in Monza (GFA 75,000 m²).
Urban project and executive plan of the ATS 02 in Seveso (GFA 50,000 m²).

2009

Urban and landscaping project and PII of the Bettola and Casignolo districts in Monza (GFA 400,000 m²).
School complex in Albino. National competition. Recommended.
Project for the reconstruction of an urban block and Piazza della Loggia in Brescia (GFA 3,000 m²). International competition. Recommended.
Project for a villa at Misinto (GFA 520 m²).



Urban and landscaping project for the centre of Seveso (GFA 120,000 m²).
Territorial Administration Plan (PGT) of Abbiategrasso.

2008

Urban and landscaping project for the former Cantoni site in Saronno (GFA 120,000 m²).
Design of the Milan Convention Centre (MIC). Milan Trade Fair (GFA 30,000 m²). *



with P. Nicolini, S. Calzoni. Photo P. Rosselli

Feasibility study for the Cine-audio-visual Centre of the Lombardy Region at the Manifattura Tabacchi in Milan.
Framing document of the PII (Integrated Plan of Intervention) for Abbiategrasso.
Urban and landscaping project of the Cascina Merlata site in Milan (GFA 320,000 m²).
Feasibility study for the new CISL headquarters in Milan (GFA 12,000 m²).
Feasibility study and preliminary planning document for the MoviCentro Intermodal Centre at Novara (GFA 35,000 m²).
Feasibility study and architectural project for the new seat of the Provincial government in Bergamo (GFA 20,000 m²).

2007

Urban and architectural design of the hospital structures of Milan Polyclinic. International competition. Recommended.
Urban and landscaping project and executive plan for the New Centre of the Grande Bicocca in Milan (GFA 180,000 m²).
Feasibility study and project for the extension of the Bicocca Village entertainment and shopping centre (GFA 12,000 m²).
Feasibility study and preliminary planning document for the Diocesan Museum in Milan (GFA 5500 m²).
Strategic urban and landscaping project for reurbanization of the junctions on Milan's ring roads (GFA 300,000 m²).

2006

Urban project and executive plan of the ATS 7 in Bergamo (GFA 150,000 m²).
Design of the Modam Fashion Museum. Garibaldi-Repubblica in Milan (GFA 10,000 m²). International competition. First prize. *
Coordination and conception of the project for the New Courthouse in Trent (GFA 50,000 m²). International competition. First prize. *

Project for a residential and commercial district in Seul (GFA 80,000 m²).

2005

Architectural project for a residential block at Porta Nuova in Milan (GFA 10,000 m²). *
Architectural project for a residential district at Lurago Marinone (GFA 5,000 m²).
Architectural project for the FLA Learning Centre in Seveso. International competition. First prize.
Urban and landscaping project and modification of the Town Plan. PortaSud in Bergamo.
International competition. First prize.
Feasibility study and preliminary planning document for the Modam Fashion Museum at Milan (GFA 10,000 m²).
Feasibility study and preliminary planning document for the residential block at Porta Nuova in Milan (GFA 25,000 m²).
Feasibility study and preliminary planning document for the exhibition pavilion at the Città della Moda in Milan (GFA 20,000 m²).

2004

Urban and landscaping project of renewal of the historic district of the Milan Trade Fair for a residential and service zone. (GFA 300,000 m²). International competition. Recommended. *
Project for and supervision of works on a villa at Saronno (GFA 700 m²).
Feasibility study and preliminary planning document for the Complex of Law Courts in Trento (GFA 60,000 m²).
Urban and landscape renewal along the Main, Frankfurt am Main (GFA 280,000 m²).
Planning and design coordination and modification of the PII of the Città della Moda in Milan (GFA 150,000 m²). *

2003

Architectural project for the Province of Milan Centre of Excellence (GFA 20,000 m²). International competition. Second prize. *
Architectural project for the Parco Cisanello and new seat of the Provincial government of Pisa (GFA 20,000 m²). International competition. Recommended. *
Feasibility study and preliminary planning document for the Giardini di Porta Nuova in Milan. *

2002

Urban project and PII (Integrated Plan of Intervention) of the Garibaldi-Repubblica area in Milan (GFA 280,000 m²). *
Project for and supervision of works on a flat in Milan (GFA 450 m²). *



with P. Nicolini, Foto P. Rosselli

Architectural project for the Besta Neurological Institute in Milan (GFA 45,000 m²). *

2001

'Infill Town' strategic plan. Oslo. International consultation. *
Project for the station of the high-speed railway line at Porta Susa in Turin. International

competition. Recommended. *
Project for the Ex-Palace area and the lake front in Lugano. (GFA 35,000 m²). International competition. Recommended. *

2000

Design of Giovanni Chiaromonte's exhibition 'Milano cerchi della città di mezzo' at the Milan Triennale. *
Professional advice to the municipality of Milan on the modification of the Garibaldi-Repubblica plan (GFA 300,000 m²). *
Design and artistic direction of the Conference and Exhibition Centre at the Milan Trade Fair (GFA 30,000 m²). *



with P. Nicolini. Photo G. Chiaromonte

1999

Urban and landscaping project and Executive Plan of the former Iveco site in Bolzano (GFA 85,000 m²). *
Architectural project for the Centre of Contemporary Arts in Rome. (GFA 25,000 m²). International competition. Recommended. *
Project for a residential district at Lurago Marinone (GFA 6,000 m²).
Invited to take part in the 'For Architecture' international discussions to mark the fiftieth anniversary of the 1949 CIAM meeting held in Bergamo.

1998

Urban and landscaping project and executive plan of Bolzano Sud (GFA 550,000). International competition. First prize. *
Architectural project for the Conference and Exhibition Centre at the EUR, Rome (GFA 55,000 m²). International competition. Recommended. *
Design of the Audi-Volkswagen car dealer at Casorate Sempione (GFA 12,000 m²).
Urban and landscaping project of the Agricultural Park and Biotechnological Research Centre in Grosseto.

1997

Architectural project for the Conference and Exhibition Centre at the Milan Trade Fair (GFA 25,000 m²). *
Architectural and landscaping project of Piazza Quaranta Martiri in Gubbio. *
Project for a villa at Lurago Marinone (GFA 300 m²).



Project for and supervision of works on a villa at Fenegrò (GFA 600 m²).

1996

Project for and supervision of works on a villa on Lake Como (GFA 1,200 m²). *



with P. Nicolini. Photo P. Rosselli

Project and supervision of works for outdoor spaces and a new façade for a factory at Tavernerio. *
Feasibility study for the Conference and Exhibition Centre at the Milan Trade Fair. *
'Hybrid Landscapes' urban and landscaping project. Consultation by invitation, 19th Milan Triennale.

1995

Urban and landscaping project for the former Jungans factory on Giudecca, Venice (GFA 50,000 m²). International competition. *
'Nove Parchi a Milano' strategic project. *
Landscaping project and executive plan in Casorezzo (GFA 25,000 m²). *

1994

Project for and supervision of works on a residential district at Gorle (4,000 m² GFA). *
Architectural project for a church in Rome. International competition. *
Project for and supervision of works on the Town Hall of Lurago Marinone (GFA 4,000 m²).
Design of a villa and garden at Appiano Gentile (GFA 300 m²).
Project for and supervision of works on a flat in Milan (GFA 550 m²).
Design and artistic direction of an urban villa for the IBA in Tiergarten, Berlin (GFA 2,000 m²). *



with P. Nicolini

1993

Urban project and executive plan of a residential district with the ascent to the monastery of Sant'Agostino in Bergamo (GFA 64,000 m²). *
Architectural project for Piazza dei Mercanti and the Museum of Music at the Palazzo della Ragione in Milan. *
Design of a house in the historic centre of Fenegrò.
Structural plan of renewal and design of the open spaces in the historic centre of Fenegrò (GFA 8,000 m²).

1992

Urban project and executive plan at Gibellina (GFA 120,000 m²). *

'Upper Bergamo/Lower Bergamo' urban project for the area of the cable railway and the ascent to Sant'Agostino. International competition.

First prize. *

Urban project for the business-financial centre of Milan in the Garibaldi-Repubblica area. (GFA 180,000 m²). International competition. First prize. *
Architectural and landscaping design of the open spaces between the Town Hall and church of Gibellina. *
Project for Piazza della Libertà in Lissone.

1991

Design of the new headquarters of the AEM in Milan (GFA 34,000 m²). *
Design of the stadium in Reggio Calabria. **
Project for the park and the hotel and shopping area around the stadium in Reggio Calabria (GFA 45,000 m²). **
Project for insertion into the landscape of the Desio junction on the Milan-Lecco clearway. Urban project for the conversion of the industrial area in the south of Budapest. International competition.

1990

Project for a new housing estate at Gorle (GFA 7,000 m²). *
Urban project for the New Polytechnic at Milan Bovisa (GFA 45,000 m²). *
Urban and landscaping project for Piazza Quaranta Martiri and the Camignano Linear Park in Gubbio. *
Strategic plan for the urban centre of Gibellina. *

1989

Project for Piazza Dante in Genoa. International competition. Second prize. *
Design of the Museum of Contemporary Art in Gibellina (GFA 8,000 m²). *
Design of an urban villa for the IBA in the Tiergarten, Berlin (GFA 2,000 m²). *

1988

Design of the exhibition 'Sotto Napoli' at the Castel dell'Ovo in Naples. *
Design of the headquarters of CGT Italia at Vimodrone (GFA 18,000 m²). *
Design of the Italian Pavilion in the Giardini della Biennale in Venice. *
Preliminary study for the Town Plan of Gubbio and urban project of renewal of the areas adjoining the historic centre. International competition. *

1987

Design of the exhibition 'Le città immaginate' for the 17th Milan Triennale. *
Project for and supervision of works on a villa in Camogli (GFA 200 m²).
Urban project for the Porta Genoa railway yard in Milan (GFA 80,000 m²). *
Project for the renewal of the lakefront of Verbania. International competition. Recommended. *
Design of the headquarters of Nestlé Italia in Milan (GFA 28,000 m²). *
Strategic project for the renewal of the Railway Triangle in Rotterdam. *
Design of the Ponte dell'Accademia in Venice. **

* with P. Nicolini

** with S. Calatrava, P. Nicolini

La collana EUROPEAN PRACTICE nasce con l'intento di fornire strumenti di approfondimento a quanti si occupano o si interessano di progetto urbano, di architettura e di paesaggio. L'obiettivo è mostrare quelle pratiche di intervento e quegli approcci tesi a trasformare o innovare le città e i paesaggi contemporanei nella concretezza dei casi e nella specificità delle situazioni. Gli autori di questa collana sono architetti, paesaggisti, fotografi e artisti, che, accomunati dall'interesse ad agire nella complessità e nei conflitti della città europea contemporanea, mostrano riflessioni avvenute in corso d'opera, mettendo alla prova i propri ferri del mestiere.

The EUROPEAN PRACTICE series has been launched with the intention of providing means of in-depth analysis to all those who are engaged or interested in urban, architectural and landscape design. The objective is to explore those practices of intervention and approaches that set out to transform or introduce innovations into contemporary cities and landscapes, looking at concrete cases and the specific nature of situations. The authors of the books in this series are architects, landscape designers, photographers and artists who, with a common interest in acting within the complexity and the conflicts of the contemporary European city, share with readers reflections that have emerged over the course of their work, as they have put their tools of the trade to the test.

1. Centro studi FLA Learning Centre
2. Urban landscape strategies / Progetti urbani e di paesaggio

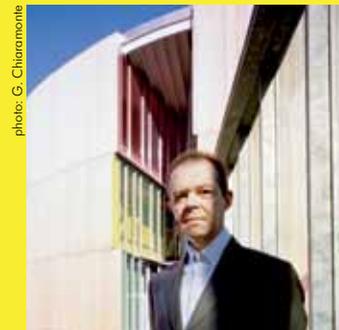
Di prossima pubblicazione / Forthcoming publication:

- Evoluzione di MILANO / The Evolution of MILAN
- Nella CASA RUSTICI di Giuseppe Terragni / In Giuseppe Terragni's CASA RUSTICI
- The Evolving European City / Città europea in evoluzione

Biografia/Biography

Giuseppe Marinoni (Milano 1961), architetto e PhD in Progetti e Politiche urbane, svolge attività di progettazione e ricerca sulle tematiche inerenti la trasformazione della città contemporanea. Come Giuseppe Marinoni Architetto e come Amministratore delegato di StudioMarinoni srl si occupa di planning e progettazione urbana, progettazione architettonica e paesaggistica in città italiane e straniere. Tra altri premi e riconoscimenti a concorsi di architettura, nel 2006 vince il concorso internazionale per il Centro studi FLA, oltre alla gara nazionale per il Progetto urbano del Polo intermodale di Portasud a Bergamo. Nel 2007 vince la gara nazionale per lo Studio di fattibilità del MoviCentro di Novara, nel 2009 si aggiudica la gara per il PGT (Piano di Governo del Territorio) di Abbiategrasso, mentre nel 2010 vince il concorso internazionale per l'Aeroporto della Malpensa 'La porta di Milano – Soglia Magica'. Come esperto è chiamato per organizzare concorsi internazionali di architettura. Insegna Progettazione architettonica e urbana presso la Facoltà di Architettura del Politecnico di Milano. Nel 2011 fonda la casa editrice SMOwnPublishing, finalizzata a pubblicare libri di architettura, fotografia e paesaggio. Suoi scritti e progetti sono apparsi nelle principali riviste di architettura italiane e straniere. Ha pubblicato i libri *Metamorfosi del Progetto urbano* (2005), *Infrastrutture nel Progetto urbano* (2006), *Il Social Housing* (2009), *Centro studi FLA Learning Centre* (2012). Sono in corso di pubblicazione i libri *Evolving European City* e *Recycling Landscape*.

Giuseppe Marinoni (Milan, 1961) is an architect with a PhD in Urban Projects and Policies. He carries out activities of planning and design and research into themes related to the transformation of the contemporary city. As an architect in his own right and as managing director of StudioMarinoni srl, Giuseppe Marinoni carries out projects of urban planning and design and architectural and landscape design in Italy and abroad. Among other awards and marks of recognition, in 2006 he won the international competition for the Centro Studi FLA, as well as the one for the Urban Project of the Portasud Intermodal Centre in Bergamo. In 2007 he won the national competition for the Feasibility Study of the MoviCentro in Novara, in 2009 he won the tender for the PGT (Territorial Administration Plan) of Abbiategrasso, while in 2010 he won the 'Gateway to Milan' international competition for Malpensa Airport with the 'Magic Threshold' project. He has been called on as an expert to organise international competitions. He teaches architectural design and urban planning at the Faculty of Architecture of Milan Polytechnic. In 2011 he founded the publishing house SMOwnPublishing, with the aim of bringing out books on architecture, photography and landscape. His writings and projects have appeared in the principal magazines of architecture in Italy and abroad. He has published the books *Metamorfosi del Progetto Urbano* (2005), *Infrastrutture nel Progetto urbano* (2006), *Il Social Housing* (2009) and *Centro studi FLA Learning Centre* (2012). The books *Evolving European City* and *Recycling Landscape* are in course of publication.



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 le 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.

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 typo-morphological 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.