

MILANO/I

# La nuova Bovisa secondo Oma

Presentato il masterplan per l'area degli ex gasometri; dovrebbe diventare uno science park

MILANO. Lo scorso 22 novembre l'olandese Reinier de Graaf di OMA (Office for Metropolitan Architecture) ha presentato al pubblico il masterplan per l'area degli ex gasometri commissionato da EuroMilano Spa. Un tempo luogo di lavorazione e stoccaggio del gas, l'area di 850.000 mq si trova nel quartiere Bovisa, a nord-ovest della città, chiusa da un anello ferroviario con due stazioni e due soli varchi stradali.

L'Accordo di programma approvato nel 1997 prevedeva la realizzazione di un nuovo campus del Politecnico, servizi, residenze, un nucleo operativo dell'azienda energetica, un parco pubblico e il Museo del Presente. Mai attuato per i costi elevati di bonifica del suolo, l'Accordo è ora in fase di aggiornamento. Il Comune intende valorizzare il terreno, del quale è in parte proprietario, allo scopo di reperire fondi per il risanamento ambientale.

Il campus universitario dovrebbe evolvere in direzione di un polo urbano dedicato a ricerca e innovazione sui temi dell'energia e della mobilità sostenibile, sul modello di alcuni scien-



Veduta aerea dell'area degli ex gasometri alla Bovisa con il masterplan dell'intervento di OMA

ce park internazionali. L'assessore Masseroli individua in questo progetto un tassello della strategia di densificazione perseguita da un Piano di governo del territorio ancora lontano dall'approvazione. Nelle more del Piano e dell'Accordo di programma il ma-

sterplan di OMA, seppure provvisorio, offre appigli tangibili alle attese dei soggetti istituzionali coinvolti. Si creano inoltre le premesse di un'operazione di marketing rivolta al mondo delle imprese tecnologiche. La funzione del masterplan sembra quella di stimolare la domanda

necessaria al decollo del progetto definitivo.

La questione irrisolta dei costi di bonifica spiega perché sia divenuto regista del processo un operatore immobiliare. EuroMilano è presente da alcuni anni alla Bovisa promuovendo operazioni di sviluppo con partner pub-

blici e privati. È recente l'insediamento della seconda sede della Triennale e di Telelombardia. Su aree di EuroMilano sono state costruite le nuove sedi dei dipartimenti di Meccanica, Energetica e Ingegneria gestionale del Politecnico, già insediato nel quartiere con le facoltà di Architettura civile e di Design. I proprietari maggiori (Comune, A2A, Politecnico e Ferrovie Nord) sfruttano il know how di un operatore che possiede quote minori di suolo, in un certo senso abdicando al ruolo di guida che spetterebbe loro in quanto portatori d'interessi più generali nella riuscita del progetto. L'idea del parco tecnologico alla Bovisa nasce peraltro nel 2005 in seno al Politecnico.

Il tratto più marcato del masterplan di OMA sono le enormi rotatorie che distribuiscono il traffico proveniente da quattro accessi esterni. Utili a governare la forma irregolare del sito, i cerchi

variano per dimensioni e contenuti funzionali. Al loro interno fitte costruzioni sono riversate libere negli orientamenti e nelle forme. Semplici suggestioni, ha precisato de Graaf, poiché il masterplan lascia spazio alla varietà dei contributi architettonici.

Non si comprende tuttavia il senso di una prefigurazione volumetrica che distoglie lo sguardo dal vero principio ordinatore del sito. OMA propone inoltre di ruotare la stazione esistente delle Ferrovie Nord in modo che faccia da ponte in direzione del quartiere Bovisa a est. Il terreno inquinato, dopo un trattamento effettuato in loco, sarebbe accumulato dentro la rotatoria minore, libera da costruzioni. Sono previsti il recupero di alcuni edifici industriali e la conservazione dei due monumentali gasometri dai quali l'area prende nome nella memoria collettiva dei milanesi.

□ Luca Gaeta

MILANO/2

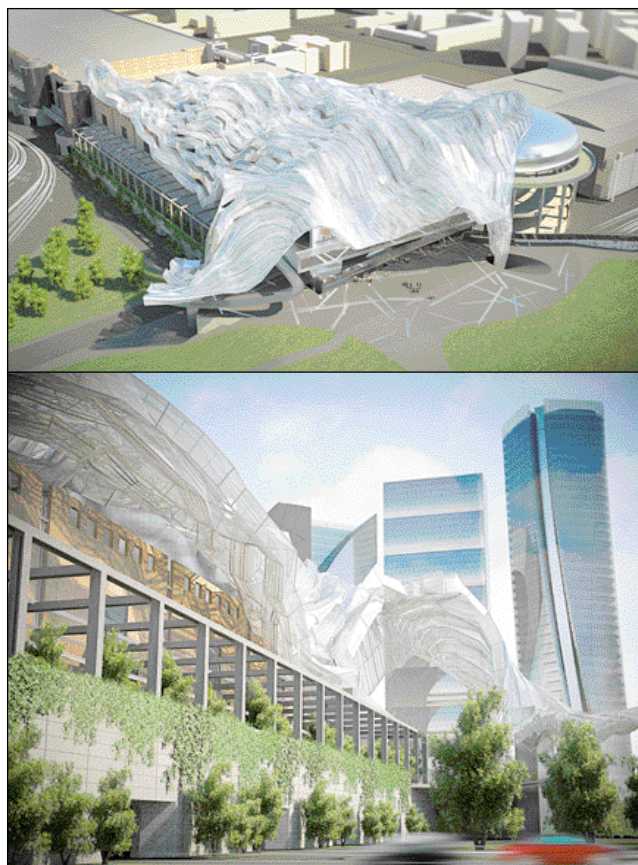
## Tra le pieghe «haute couture» del Portello

Il progetto del centro congressi per 18.000 persone firmato Mario Bellini, il più grande d'Europa

MILANO. Il 14 novembre è stato presentato ufficialmente il progetto del MIC, il centro congressi disegnato da Mario Bellini che verrà gestito dalla Fondazione Fiera Milano e diventerà una delle strutture di riferimento dell'Expo 2015.

La realizzazione dovrebbe essere ultimata entro fine 2010 e si basa sulla rifunzionalizzazione della testata sud dell'edificio fieristico del Portello (progettato dallo stesso Bellini negli anni novanta), del quale viene rivalorizzato il portico lineare che accompagna l'intera lunghezza della via Scarampo. Il MIC s'inserisce nell'ampia riqualificazione del quartiere Portello e, insieme alle limitrofe aree del masterplan disegnato da Gino Valle (da tempo in fase di realizzazione), contribuirà al riassetto di questa parte di città.

La capienza prevista è di 18.000 posti totali di cui 1.500 nell'auditorium, 4.500 nella sala plenaria e i restanti nelle 73 sale da 20 a 2.000 posti. Annessi alle zone congressuali vi saranno oltre 50.000 mq di spazi espositivi, in gran parte derivati dall'annessione dei preesistenti padiglioni 3 e 4. A fronte della prossima demolizione di molta parte dello storico quartiere fieristico per far posto al piano Citylife, la rifunzionalizzazione dei padiglioni del Portello è



In alto, veduta del nuovo centro congressi al Portello; sopra, il lato su via Scarampo con, sullo sfondo, i grattacieli del piano Citylife

un'operazione meritevole d'attenzione. Non è inoltre da dimenticare che il MIC andrà a colmare l'assenza di un vero e proprio centro congressi milanese: la sua localizzazione, pe-

raltro, riprende un'ipotesi che individuava, proprio nell'area fiera/Portello, il noto progetto elaborato da Aldo Rossi negli anni novanta e mai realizzato. Presentando il progetto, Bellini

ha fatto ricorso a metafore degne di un visionario viaggio stellare: se la copertura trasparente che caratterizza l'intervento è stata paragonata a una «cometa», il volume dell'auditorium è un «inatteso asteroide» che «galleggia» sulle strutture preesistenti. Al di là degli interessanti contenuti tecnologici ed energetici, che potenzialmente potranno garantire soluzioni d'avanguardia, più che una cometa piovuta dallo spazio siderale la copertura vitrea evoca la figura di un grand foulard disegnato da uno stilista e adagiato sull'edificio esistente. Si ha la sensazione di essere di fronte a un prodotto ibrido della creatività milanese che sancisce, ancora una volta, lo sconfinamento dell'architettura nel mondo haute couture. L'ampia superficie inneggia alla piega, si contorce e protende sulla sommità dell'edificio per oltre 200 m e aspira fatalmente al ruolo d'icona della rinascita del Portello («sarà un landmark inconfondibile», ha affermato l'architetto milanese). La brillante cometa giocherà perciò alla pari con le biasimate verticalità di Citylife, di poco distanti, e declasserà definitivamente il timpano disegnato in passato sempre da Bellini sul fronte nord dello stesso edificio a dismesso «simbolo» della fiera di Milano. □ M. A. P.

### □ A Modena il Laboratorio della Città...

È operativo da fine novembre lo spazio voluto dal Comune per discutere e presentare i progetti di sviluppo futuro della città emiliana. Il Laboratorio è ospitato nella rinnovata Palazzina Pucci dell'ex Mercato bestiame, luogo simbolo del processo di riqualificazione che sta interessando la zona nord della città. Aperto tutti i giovedì, lo spazio ospita incontri e mostre per informare e confrontarsi con la cittadinanza ([www.comune.modena.it/laboratoriocitta](http://www.comune.modena.it/laboratoriocitta)). Nel centro storico è intanto atteso per l'autunno l'inizio dei lavori per la riqualificazione di tre piazze (Matteotti, Mazzini, Roma) a opera di Mario Botta, tutte oggetto d'interventi che mireranno, oltre alla riorganizzazione degli spazi, anche all'inserimento di aree verdi, fontane e, per piazza Roma, alla valorizzazione dei resti archeologici delle antiche mura.

### □ ... e a Roma arriverà l'Urban center

È stato presentato il 4 dicembre nell'ambito del convegno «Urbs 2008» il nuovo Urban center, che sorgerà in piazza dei Cinquecento. Il sito, di proprietà di Grandi Stazioni Spa, rientra in un programma di riqualificazione dell'intera area prospiciente la stazione Termini. Come annunciato dall'assessore all'Urbanistica del Comune, a breve dovrebbe essere bandito un concorso internazionale d'idee per il nuovo spazio destinato alla comunicazione delle trasformazioni urbane, che includerà spazi di documentazione multimediale.

### □ A Bologna si discute di territorio

Si terrà dal 29 al 31 gennaio il 4° festival internazionale dell'urbanistica, «Urbania, l'inferno e il paradiso delle città» promosso dalla Provincia e dall'Urban Center di Bologna. Di grande attualità le tematiche degli incontri: l'emergenza abitativa, il consumo di suolo, le politiche per il risparmio energetico e per la tutela del paesaggio attraverso le idee e le esperienze di chi affronta la difficile gestione del territorio urbano e rurale. Tra gli ospiti, Alejandro Aravena, Renato Soru, Edoardo Salzano e Andrea Branzi. Gli incontri si terranno presso la Sala Borsa di Bologna ([www.urbaniafestival.it](http://www.urbaniafestival.it)).



STOCCARDA (GERMANIA). «Stuttgart 21» è uno dei progetti più complessi di sviluppo infrastrutturale e urbanistico in corso di realizzazione in Germania dai tempi della caduta del muro.

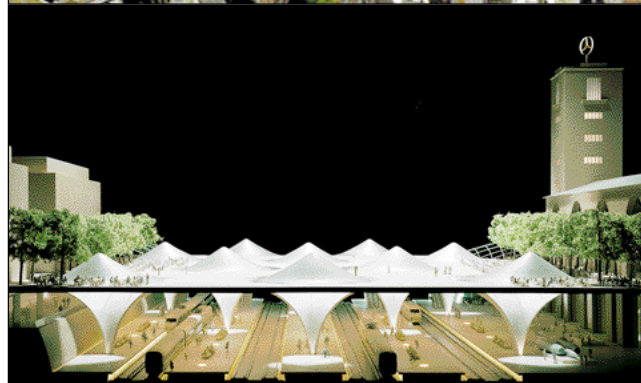
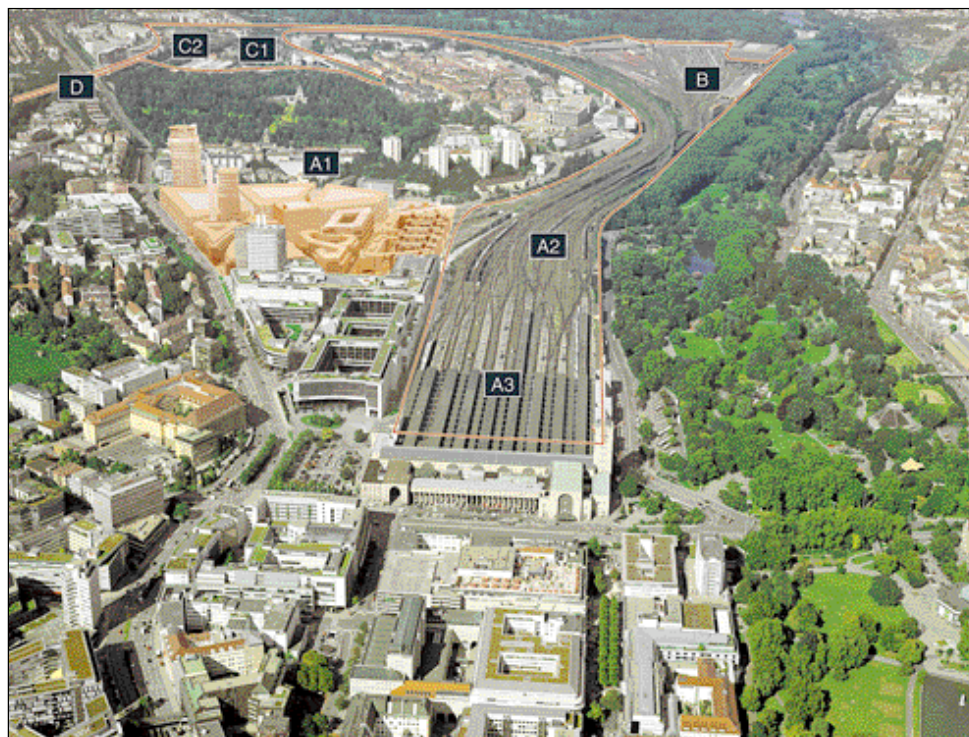
Alla base del piano è il completo ripensamento del collegamento ferroviario cardine della Germania meridionale che si estende da Stoccarda (a ovest) fino a Ulm (a est), inserendosi nella matrice dei grandi collegamenti ferroviari europei (il tratto Parigi-Budapest). Questo progetto prevalentemente ingegneristico, finanziato con il contributo della Comunità europea, s'inserisce nelle grandi opere infrastrutturali per il XXI secolo (di cui deriva il nome), con un investimento complessivo di 4,8 miliardi di euro e si propone di ampliare le tratte dei treni ad alta velocità portando il 50% dei binari in galleria: «lontano dagli occhi umani e dalla natura», come dice una brochure promozionale della Deutsche Bahn.

Legata all'opera è una serie di realizzazioni alla scala regionale, interurbana e urbana. In particolare, dopo l'acquisizione dell'area da parte del Comune, tutta la zona della principale stazione ferroviaria di Stoccarda è diventata lo scenario di una grande operazione di rinnovamento urbano. La rivitalizzazione procede di pari passo con la liberazione delle aree occupate, cominciata intorno alla metà negli anni novanta. Il desiderio di rendere più fruibile e funzionale l'antica stazione di testa ha portato all'ipotesi di realizzare una nuova stazione sotterranea, ruotata di 90° rispetto all'attuale. Già una prima verifica progettuale dello studio von Gerkan, Marg und Partner (1997) esplorava l'ipotesi di un nuovo complesso sotterraneo, ma a causa della pressione degli Ordini degli Architetti intorno al-

PROGETTI INFRASTRUTTURALI E URBANISTICI TEDESCHI

# Stoccarda si reinventa con la cura del ferro

*Il piano «Stuttgart 21» prevede una radicale operazione di rinnovamento urbano e la costruzione della nuova stazione ferroviaria, mentre quella storica è a rischio di parziale demolizione*



la questione è stato indetto un concorso, vinto dallo studio Ingenhoven di Düsseldorf. Il principio della stazione sotterranea è

rimasto, ma il progetto prevedrebbe ora anche la parziale demolizione della stazione storica, vera icona dell'architettura mo-

il 2019, con un costo stimato in 2,8 miliardi di euro.

Di contro, la copertura dei binari permette la risistemazione di ampie aree su cui, per una superficie di 100 ettari, la città di Stoccarda sta realizzando nuovi centri abitativi e servizi. A fine ottobre è stato comunicato il vincitore di un progetto chiave di «Stuttgart 21»: lo studio Grün-tuch Ernst, noto in Italia come curatore della sezione tedesca della Biennale 2007, che costruirà un grattacielo alto 60 m. In novembre sono partiti i lavori alla Biblioteca 21, esito di un concorso del 1999 vinto dal coreano Eun Young Yi. Questi edifici fanno parte della lotizzazione denominata «Cityquartier». Man mano che la ristrutturazione procede, si comple-

ranno le altre zone individuate nel *masterplan*, che prevede anche l'integrazione della nuova zona fieristica. Saranno infine eliminati i binari esistenti per ampliare il parco urbano di altri 20 ettari.

A prescindere da alcune scelte progettuali discutibili, come quelle per la stazione di Bonatz, il progetto complessivo si segnala per la lungimiranza e la varietà urbana degli interventi: un processo di trasformazione esteso su due decenni che potrebbe portare Stoccarda a ricoprire nuovamente un ruolo di primo piano per l'architettura e l'urbanistica tedesca - come ai tempi di Bonatz, Theodor Fischer e della *Siedlung* del Weissenhof nel 1927.

□ **Andreas Sicklinger**

La delimitazione dell'area interessata dal piano «Stuttgart 21». Alcuni comparti potranno essere trasformati in gran parte solamente dopo la realizzazione della nuova stazione ferroviaria (progetto di Ingenhoven Architekten, a fianco a destra): A1 (Cityquartier, a rea destinata a commercio, servizi e residenze, attualmente in corso di realizzazione attraverso concorsi); A2-A3 (residenze e attività lavorative nei pressi del parco Schlossgarten, un'area di 12 ettari che verrà trasformata in seguito alla realizzazione della nuova stazione, eliminando anche il dislivello di 10 m verso la città); B-C1-C2 (quartiere Rosenstein, destinato a residenze e attività lavorative, 43 ettari che in parte verranno integrati nel parco urbano secondo un Piano strutturale esito di un concorso del 2005); D (area di 38 ettari da destinare a nuove funzioni a seguito dello spostamento dei binari)

## MVRDV al verde in Sud Corea



Il team di progettazione olandese, in collaborazione con l'engineering Ove Arup, è il vincitore del concorso internazionale per la costruzione di una nuova città a 35 km da Seoul, nel sud del paese. Il progetto, voluto dalla municipalità di Gwanggyo e dal gruppo Daewoo, prevede entro il 2011 la realizzazione di una città verticale per 77.000 abitanti che includa oltre 660.000 mq destinati ad abitazioni, servizi, uffici e parcheggi. Particolarità della proposta, un'ubriacatura di balconi con fioriere continue, assemblati all'interno d'un improbabile gruppo di megastrutture a forma di zigurat tronco-conici.

## □ Istanbul capitale della Cultura 2010

In seguito all'investitura della città turca, alcuni tra i più noti architetti del panorama internazionale, tra cui Rem Koolhaas, Renzo Piano e Norman Foster, sono stati chiamati a ripensare la trasformazione del quartiere popolare di Yenikapı, in prossimità dell'area archeologica dell'antico porto bizantino di Eleutherion.

## Tenete Paul Bonatz se potete

La stazione di Stoccarda nasce come risultato di un concorso, vinto nel 1914 da Paul Bonatz insieme a Friedrich Eugen Scholer e, come in un cattivo scherzo della sorte, quasi 100 anni dopo, sempre per un concorso, dovrebbe morire. Gli interventi proposti dallo studio Ingenhoven e condivisi dalla giuria del concorso parlano di una fine annunciata. La stazione rischia la parziale demolizione e lo sventramento delle parti rimanenti (eliminazione della scala centrale) per adeguarsi ai nuovi collegamenti interni e ai flussi dei passeggeri verso la parte sotterranea.

Perfino il proprietario dell'edificio, lo Stato tedesco, che fino a ieri sosteneva il suo valore indiscutibile avendolo inserito negli elenchi dei monumenti da tutelare, ora sostiene e finanzia il nuovo «mega-progetto». Una situazione poco concepibile per un paese che si fa vanto d'importanti recuperi come il complesso del Bauhaus a Dessau, la Zeche Zollverein di Essen, le Officine Fagus ma anche, nella stessa Stoccarda, la Weissenhofsiedlung. Poco giova sapere che il presidente della giuria di concorso, l'architetto Arno Ledere, riprende ora le distanze dalla precedente decisione chiedendo a Ingenhoven di



fare uno «sforzo» per riprogettare la stazione salvando «l'antico». Anche la posizione della Deutsche Bahn, che non accetta di ritornare alla situazione pre-concorso, non facilita un salvataggio dell'edificio. Ma il problema è nato tempo addietro con una mancata manutenzione del complesso che oggi versa in condizioni pietose: altrimenti, la questione di «toccare» l'edificio di Bonatz non si sarebbe probabilmente nemmeno posta. Un'ampia documentazione sulle iniziative intraprese per la sua salvaguardia si trova sul sito [www.hauptbahnhof-stuttgart.eu](http://www.hauptbahnhof-stuttgart.eu). □ **A. S.**

