

nuova serie  
supplemento  
n. 39/2006

# Territorio

**Progetti di infrastrutturazione nella regione urbana milanese**

a cura di paolo bossi, emilio guastamacchia, agostino petrillo

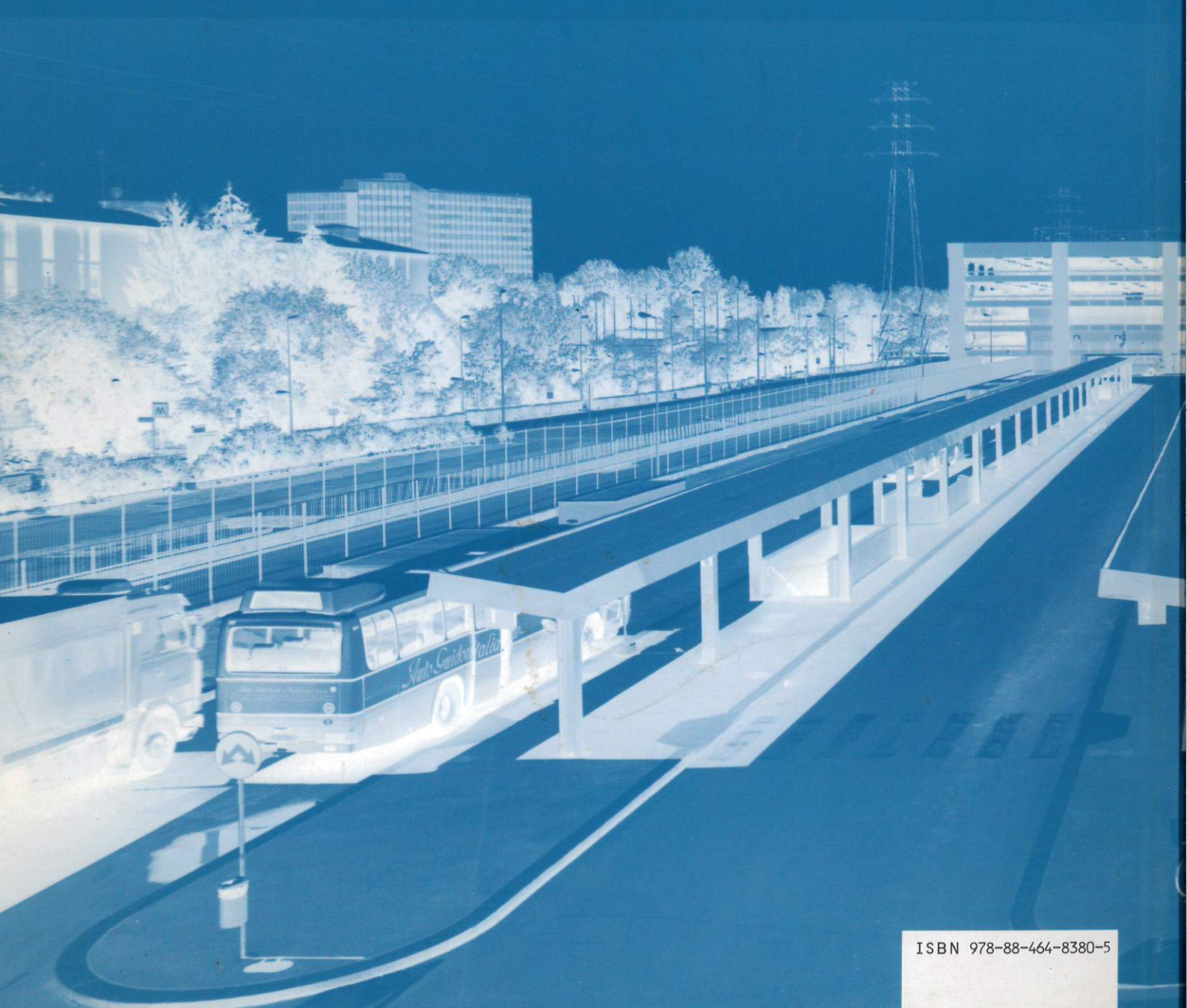


Rivista trimestrale del Dipartimento  
di Architettura e Pianificazione

Franco Angeli



Già nel 2004, con il Convegno di Dipartimento intitolato «Milano dopo la metropoli» il Diap ha cominciato a misurarsi con una serie di temi complessi. Il Dipartimento organizza abitualmente un discreto numero di convegni e seminari, ma l'aspetto innovativo (e particolarmente qualificante) di quel primo Convegno, così come del secondo, del quale questa pubblicazione raccoglie gli interventi e i poster presentati, è stato l'aver messo in stretta relazione tra loro le molte e differenti competenze disciplinari presenti al proprio interno a partire dall'esame di una questione di strettissima attualità. In particolare, in occasione di questa seconda edizione, l'attenzione si è focalizzata sui temi dell'infrastrutturazione e sulle complesse problematiche che questo tipo di progettazione comporta. Il tutto sullo sfondo del territorio milanese che, con una scelta che si è rivelata felice, è stato ridenominato regione urbana milanese. Questo per indicare non solo l'evoluzione dello spazio in relazione con una Milano ormai postmetropolitana, ma per provare a definire, anche in termini dimensionali, il dinamico territorio nel quale ci troviamo a operare.



€ 29,00 (U)  
ISSN 1825-8689

ISBN 978-88-464-8380-5

9 "788846"483805"



# Territorio

supplemento  
n. 39/2006



Rivista trimestrale del Dipartimento  
di Architettura e Pianificazione

Franco Angeli

San Donato Milanese  
di Francesco Jodice

Pru, Pum, Put. Un viaggio in bici a Milano  
di Armin Linke



10 Presentazione  
di Alessandro Balducci

12

13 Riflessioni a mo' di premessa  
di Paolo Bossi, Emilio Guastamacchia, Agostino Petrillo

15

**Nodi e luoghi del progetto infrastrutturale**

21 Lenti, rapidi, veloci: nuovi spazi da 'attraversare'  
nell'abitato metropolitano  
di Guya Bertelli

28 Le infrastrutture, le forme insediative e i luoghi urbani  
di Francesca Carati

32 Forme molteplici dei luoghi della salute. Linee di progetto  
per la nuova qualificazione del Policlinico di Milano  
di Alessandro Caviglia, Margherita Bianco,  
Marco Brugnara, Giulia Alberio

38 Quali infrastrutture per una candidatura della città  
di Milano alle Olimpiadi?  
di Maria Antonietta Crippa

43 Tipo edilizio e morfotipo urbano  
di Ernesto D'Alfonso

53 Cornaredo città modello  
di Giuseppe Di Giampietro

60 Padana Superiore. Abitare la strada  
di Andrea Di Giovanni

66 La cintura ferroviaria di Milano e le occasioni  
di riqualificazione urbana  
di Valeria Erba, Giovanni Franchi, Andrea Arcidiacono,  
Gabriele Calmanti, Laura Ferrari, Daniela Giannocaro,  
Laura Pogliani, Isabella Susi Botto, Davide Andreoli,  
Valeria Cerruti

70 La riqualificazione territoriale della stazione MM2  
a Cassina de' Pecchi  
di Marco Facchinetti

75 Strade e pratiche a Milano  
di Patrizia Cabellini

80 Ex Manifattura Tabacchi a Milano: infrastrutturazione  
e riconversione urbana  
di Pierfranco Galliani

84 Grandi trasformazioni e nuove infrastrutture: quali sinergie?  
Diacronie, esiti ed effetti nell'esperienza milanese  
di Carlo Molteni

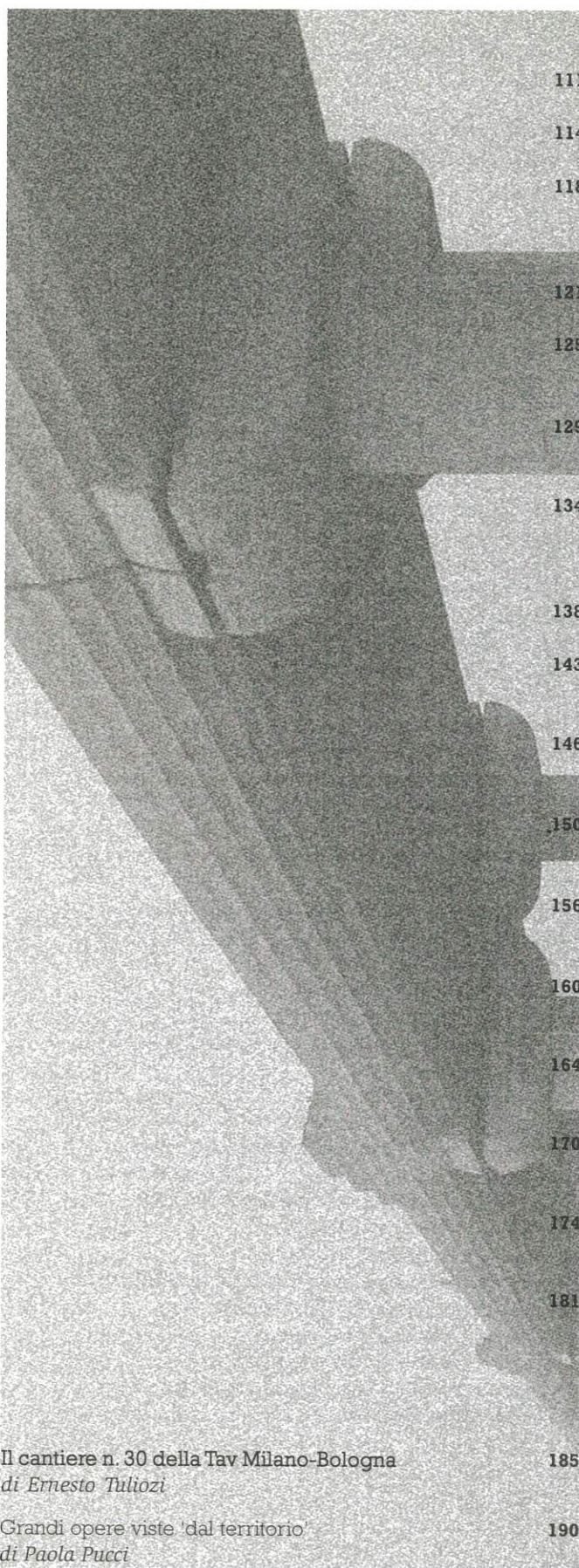
88 L'incidenza ed il rischio per i beni culturali delle  
grandi infrastrutture: casi di studio  
di Maria Grazia Sandri

94 Nodi infrastrutturali e processi trasformativi nell'Europa  
allargata. Overall vision for Timisoara 2020  
di Massimo Tadi, Fabrizio Zanni

99 Spazi di relazione e reti infrastrutturali. Architettura dei  
nodi-stazione lungo la linea ferroviaria Saronno-Seregno  
di Ilaria Valente

105

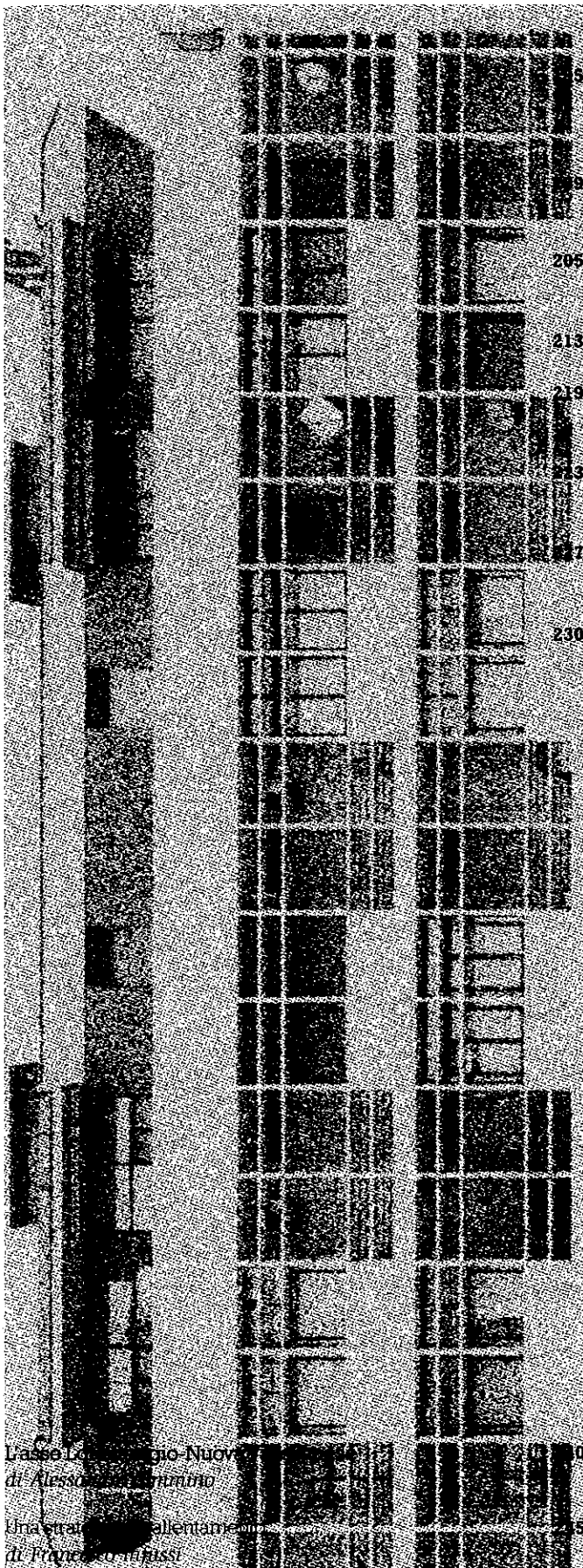
105 [Logo of the publisher or organization]



## **L'infrastruttura come costruzione di territorio e di paesaggi contemporanei**

- 111 Le trasformazioni del territorio  
*di Alberico B. Belgiojoso*
- 114 Infrastrutture e pianificazione locale: il caso di Busto Garolfo  
*di Cristina Alinovi e Christian Novak*
- 118 L'infrastruttura nel paesaggio contemporaneo: la cintura ferroviaria milanese e la riqualificazione del paesaggio urbano  
*di Antonello Boatti*
- 121 Paesaggi metropolitani: Malpensa  
*di Massimo Boffino, Andrea Di Franco, Massimiliano Roca*
- 126 Il ruolo dello storico sistemico nella formazione del progetto di infrastrutture  
*di Paolo Bossi, Santino Langé, Giovanni Rabino*
- 129 *Blue Ribbon network*: una strategia integrata per l'area metropolitana londinese  
*di Angela Colucci*
- 134 Aeroporto-città-territorio. L'aeroporto di Bergamo Orio al Serio  
*di Remo Dorigati, Paolo Belloni, Luca Paolo Salvatori, Silvano Custoza*
- 138 La dimensione trasversale della strada  
*di Federico Jappelli*
- 143 Parchi/infrastrutture/infrastrutture/parco. Simulazione di una mappa istituzionale  
*di Antonio Longo*
- 146 Abitare, lavorare, muoversi. Il mutevole ruolo dei trasporti pubblici nelle trasformazioni urbane  
*di Christian Novak*
- 150 Movimento forma percezione. Una *promenade* urbana per Bergamo  
*di Marco Adriano Perletti*
- 156 Comportamenti individuali e politiche locali per la mobilità: un caso di studio nell'est milanese  
*di Angela Poletti, Claudia Baranzelli*
- 160 Strategie per il parco dell'Adda nell'ambito delle trasformazioni infrastrutturali  
*di Michele Roda*
- 164 Torino-Milano: contributo per il disegno di una carta di configurazione urbanistica e paesistica  
*di Andrea Rolando*
- 170 La profondità dell'immaginazione: Bernard Lassus e l'area di sosta  
*di Massimo Venturi Ferriolo*
- 174 L'infrastruttura diventa città. Il caso del nuovo quartiere Cornaredo di Lugano  
*di Piergiorgio Vitillo e Paolo Galuzzi*
- 181 Vie di ferro, vie di asfalto: nuove direzioni del progetto urbano contemporaneo  
*di Cino Zucchi*
- 185 Il cantiere n. 30 della Tav Milano-Bologna  
*di Ernesto Tulliozi*
- 190 Grandi opere viste 'dal territorio'  
*di Paola Pucci*





L'asse Lodi - Piacenza - Nuova  
di Alessandro Cazzaniga  
Una strada che rallenta  
di Francesco Infussi

## Fattibilità, gestione, pianificazione e governo delle reti

Le reti del verde come elemento strutturante nel progetto infrastrutturale del Piano di Servizi

di *Andrea Arcidiacono, Gabriele Calmanti, Emilio Guastamacchia, Laura Pogliani*

La gestione e il controllo del trasporto di merci pericolose nella provincia di Milano

di *Scira Menoni*

205 Individuazione di beni culturali ed ambientali e rete di percorsi conoscitivi storico-naturalistici nell'est milanese

di *Manuele Ogliaro*

213 'Misurare' le politiche di mobilità sostenibile

di *Paolo Pileri e Paola Pucci*

219 Note sulla regolazione e il finanziamento delle infrastrutture stradali e ferroviarie lombarde

di *Marco Ponti*

229 La mobilità lenta intesa quale strumento di valorizzazione degli spazi aperti

di *Madi Reggio*

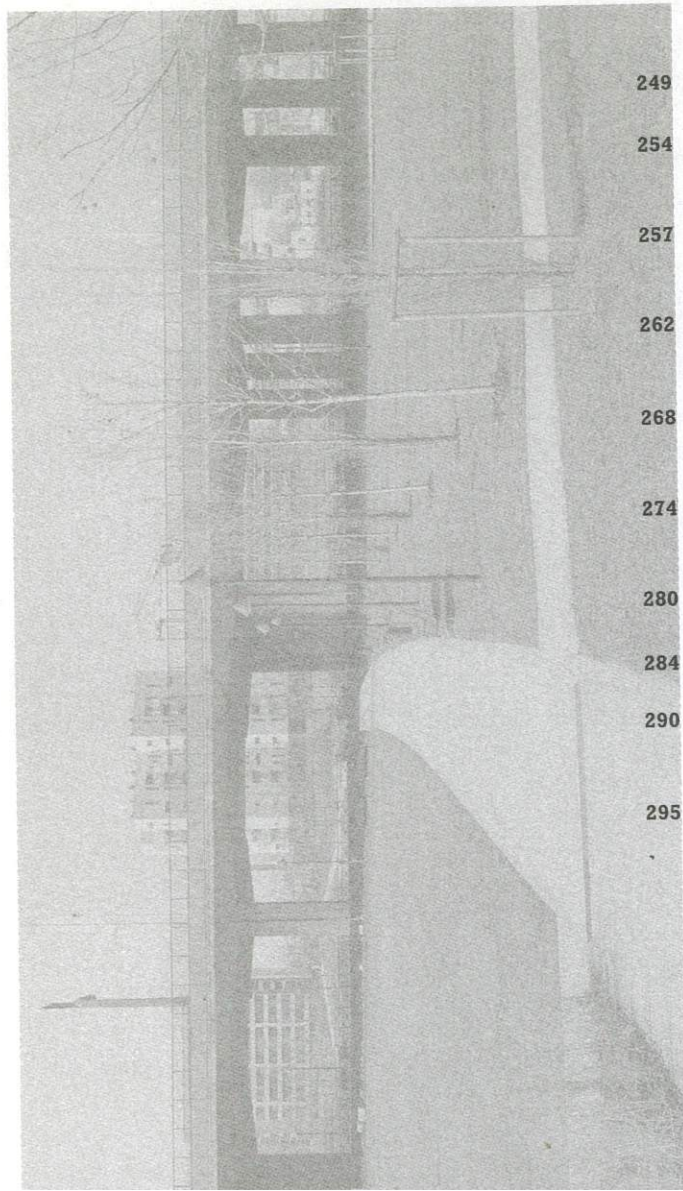
237 Autostrade in Lombardia: questioni di tariffazione e di concessione

di *Fabio Torta*

230 I percorsi pedonali, ciclabili ed equestri storico-naturalistici: profili normativi

di *Emanuele Tortoreto*

Già nel 200  
cominciato  
discreto nu  
quel primo  
venti e i po  
petenze dis  
attualità. In  
temi dell'int  
porta. Il tutt  
ridenominat  
relazione co  
dimensiona



## **Progetti infrastrutturali e politiche di sviluppo locale e regionale**

- 249 Scenari localizzativi logistico-produttivi  
*di Flavio Boscacci, Davide Lucca*
- 254 Confronto europeo tra approcci alla moderazione del traffico: i casi di Milano, Parigi e Londra  
*di Chiara Bresciani*
- 257 Per un nuovo livello di organizzazione dell'area urbana di Bergamo  
*di Gian Paolo Corda*
- 262 Infrastrutture di mobilità e rigenerazione urbana a Milano: un rapporto negato  
*di Valeria Erba, Daniela Giannoccaro*
- 268 Connettere diversità: il commercio nel recupero di un'antica via in Val Vigezzo  
*di Maria Luisa Faravelli, Maria Antonietta Clerici*
- 274 Elementi di indirizzo dei sistemi infrastrutturali a partire dalla costruzione di uno scenario locale  
*di Giorgio Ferraresi e Fulvio Adobati*
- 280 Il ruolo delle infrastrutture nella geografia dello sviluppo  
*di Mario Fumagalli*
- 284 La progettazione di una rete ciclabile intercomunale  
*di Anna Moretti*
- 290 Le prestazioni della regione metropolitana milanese in una visione europea  
*di Luisa Pedrazzini*
- 295 La direttrice nord-ovest di Milano: infrastrutture e sviluppo del territorio  
*di Gianluigi Sartorio, Fulvia Pinto, Stefano Santambrogio*



## Popolazioni, conflitti, consenso e democrazia nello spazio dell'infrastruttura

La governance incompleta delle infrastrutture lombarde: conflitti d'interesse come causa di conflitti locali

*di Matteo Bartolomeo*

Sicurezza territoriale: i sistemi assicurativi contro le calamità naturali a livello urbano e regionale

*di Daniele F. Bignami*

Tentativi di ibridazione: abitare l'infrastruttura nel percorso del Laboratorio Quartieri a San Donato Milanese

*di Antonella Bruzzese, Francesca Cognetti*

Adda-Martesana: l'incertezza come bene comune

*di Valeria Fedeli*

Le politiche dei suoli nei quartieri degradati in Brasile.

Il ruolo degli interventi infrastrutturali

*di Caroline Jabour de França*

Comitato di cittadini e progetti di infrastrutture nell'area milanese

*di Carolina Pacchi*

La Stazione Centrale di Milano come spazio conteso:

reti di migranti e nuove strategie della sicurezza urbana

*di Agostino Petrillo*

Infrastrutture  
*di Edoardo Martino*

Paesaggi/pas  
*di Agostino Petrillo*

Le Jolande



# L'infrastruttura diventa città. Il caso del nuovo quartiere Cornaredo di Lugano

Piergiorgio Vitillo e Paolo Galuzzi<sup>1</sup>

## Dal concorso di idee al masterplan

L'agglomerato di Lugano ha dato avvio ad un ambizioso programma di riorganizzazione territoriale, che si struttura attorno alla realizzazione della nuova tangenziale ('Omega') del polo urbano. Una parte importante della nuova tangenziale Omega è rappresentata dalla previsione di una galleria (Vedeggio-Cassarate, di 3 km), che collega lo svincolo autostradale di Lugano nord al quartiere di Cornaredo, ai margini settentrionali della città.

Il Cantone, unitamente ai Comuni di Lugano, Cannobio e Porza, ha bandito un Concorso internazionale di idee e promosso un successivo masterplan<sup>2</sup>, finalizzati alla ridefinizione infrastrutturale, urbanistica e ambientale di quello che diventerà il Nuovo Quartiere Cornaredo (Nqc).

Obiettivo principale del mandato di studio conferito era quello di consolidare ed approfondire, attraverso la predisposizione di un masterplan, il progetto vincitore del Concorso internazionale di idee, in modo da avviare sia le procedure per l'allestimento di un Piano regolatore intercomunale, sia la progettazione esecutiva della nuova infrastruttura stradale e del nodo intermodale previsti dal Piano dei Trasporti del Luganese (Ptl).

Il Nuovo Quartiere Cornaredo diventerà la 'porta di accesso' alla città per le provenienze da nord, trovandovi sbocco (dal 2010, i lavori sono già iniziati), la strada in galleria che collegherà la città con l'autostrada, innestandosi sulla viabilità urbana esistente, con la contestuale previsione di un grande nodo intermodale (trasporto pubblico e 1.500 posti auto per pendolari). La riforma della viabilità, che dall'uscita della galleria si connette con la maglia urbana della città, diventa nel masterplan Nqc la spina dorsale di una nuova serie di spazi pubblici e di tessuti edilizi: un nuovo pezzo di città (di circa 75 ettari), fatta di parti differenti, ridefinita e rifunzionalizzata a partire dall'arrivo dell'infrastruttura, individuata quale motore delle trasformazioni urbane. La nuova infrastruttura non è quindi vista quale elemento da mitigare a posteriori ma come elemento strutturante un nuovo assetto territoriale, ambientale e urbano.

Si tratta di un caso a nostro parere pertinente, sia per sua natura procedurale (concorsuale e attuativa-gestionale), sia per specifiche caratteristiche progettuali (infrastrutturali, insediative, ambientali), che può risultare utile alle riflessioni sui piani, sui progetti e sulle politiche che interessano la regione urbana milanese, con particolare riferimento alla costruzione di territori e di paesaggi contemporanei.

## Lo spazio collettivo come generatore

### Un masterplan contemporaneo

Il completamento della tangenziale che avvolge la città e la libera dai traffici di attraversamento, unitamente alla nuova accessibilità di Cornaredo e al nodo di interscambio, risultano parti coerenti del sistema della mobilità urbana previsto dalla programmazione dei trasporti sovralocale.

Il masterplan non ha preso la forma ed i caratteri di uno zoning tradizionale, ma di uno strumento contemporaneo: non più mero controllo e particolareggiata regolazione degli usi del suolo, ma mezzo attraverso il quale generare interazioni rilevanti e durevoli fra la permanenza della forma dello spazio collettivo - individuato come 'generatore' - e la possibile variazione nel tempo degli usi e delle funzioni.

Ricercando una corrispondenza, il più possibile virtuosa, fra i caratteri dei luoghi e le vocazioni funzionali.

Guidando e orientando le trasformazioni mediante la definizione e l'enfaticizzazione delle 'linee di forza' esistenti all'interno di un territorio già fortemente antropizzato.

Tentando al contempo di produrre e stimolare la sensazione di 'seconda natura' che determina il senso di protezione e di piacevolezza insediativa provata di fronte alla città ereditata dalla storia.

### Un territorio fatto di ambienti

Il Nuovo Quartiere Cornaredo diventa al contempo città, paesaggio, infrastruttura, sistema di luoghi collettivi, in diversi punti e con modalità differenti; armonizzando l'impianto della rete viaria con gli spazi pubblici, trasformando quest'area oggi di frangia nella nuova porta di ingresso alla città.

L'analisi dei differenti caratteri dei luoghi ha portato al riordino e alla valorizzazione degli spazi (esistenti e programmati), trasformando vuoti occasionali in luoghi collettivi fortemente interconnessi e integrati.

Il sistema degli spazi collettivi diventa il legante di una sequenza di ambienti differenti:

- il parco fluviale del Cassarate: il 'filo verde' che unisce il lago e il nucleo storico della città con il Nuovo Quartiere Cornaredo, i comuni limitrofi e la Val Colla a nord;

- il pratone di Trevano: il vero e proprio 'cuore verde' del masterplan, anfiteatro sia fruitivo che paesaggistico - ambientale, sul quale si affacciano sia la cornice collinare (il bosco e le funzioni pubbliche esistenti), che il nuovo quartiere;



## L'infrastruttura come costruzione del territorio e di paesaggi contemporanei

- la fascia a destinazione mista fra il pratone e via Sonvico: la nuova strada di quartiere adiacente il pratone genera la giacitura di un lungo fronte edilizio (nord-est/sud-ovest), suddiviso in due parti a differenti profondità: la prima prevalentemente residenziale, affacciata sul pratone e di minore spessore, che dà consistenza fisica al bordo del pratone.

La seconda, più robusta, che permette l'insediamento di edifici commerciali e terziari di altezze differenti: un basamento continuo propone un carattere urbano all'affaccio su via Sonvico, mentre la giacitura ortogonale dei corpi sovrastanti genera forti trasparenze verso il pratone e la collina;

- il *cluster* edilizio: a sud, intorno alla Stadio e alla Multisala esistenti, è costituito da un 'arcipelago' di nuovi e grandi edifici a destinazione mista (terziaria-direzionale e residenziale, pubblica e privata): a differenti altezze, che si integrano e arricchiscono il nodo intermodale, sono disposti a formare una nuova centralità urbana, animata da pubblici differenti nelle differenti ore del giorno; i nuovi manufatti sono appoggiati a basamenti fluidi la cui geometria segue le flessioni del fiume e il nuovo impianto viario; - i nuovi tessuti urbani ai piedi della collina: strade locali servono due nuovi e misurati insediamenti residenziali (uno a nord-est, l'altro a sud-ovest), affacciati a quote differenti sul pratone, con tipologie articolate e di transizione fra l'urbanità del nuovo quartiere e il limitrofo contesto morfologico e paesaggistico.

### L'infrastruttura diventa città

La riforma della viabilità, che all'uscita della galleria si connette con la maglia della rete urbana, diventa la spina dorsale di una serie di spazi collettivi e di tessuti edilizi che orientano lo sviluppo edilizio innestandolo sulla topografia esistente.

Trasformare l'arrivo di un'infrastruttura specializzata e rigida (un progetto originario fortemente tecnico-ingegneristico), in un'occasione per la costruzione di un nuovo pezzo di città, è risultata l'idea forte del concorso, dettagliata e precisata all'interno del masterplan:

- la nuova via Sonvico si strutturerà come un *boulevard* urbano vero e proprio, a sezione articolata, prevalentemente a due corsie (una per senso di marcia), separate da un salvagente verde centrale;

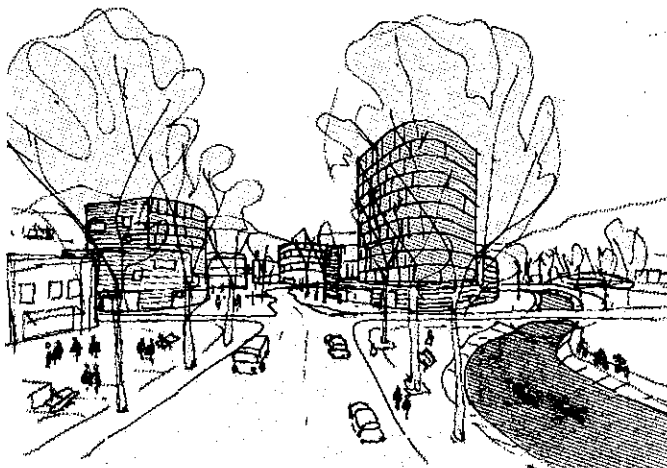
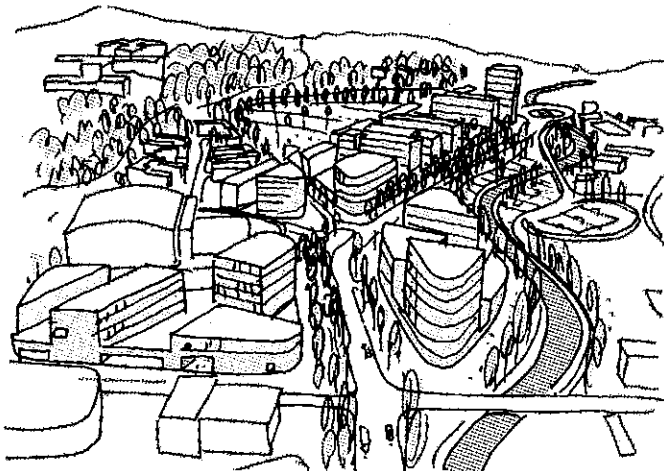
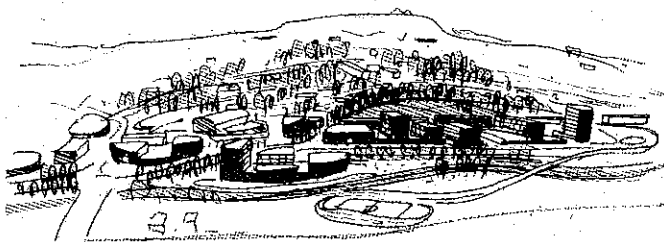
- differenti materiali compongono il viale: spazi verdi di mitigazione e filtro, parti pavimentate pedonali, attraversamenti guidati;

- innesti urbani, semaforizzati e non, riannalgiano la viabilità del nuovo quartiere all'asse di via Sonvico;

- un controviale alberato e per la sosta, è localizzato a servizio dei nuovi insediamenti direzionali e commerciali che si affacciano su via Sonvico;

- le nuove funzioni pubbliche, il *cluster* urbano, i tessuti del nuovo quartiere, prendono forma e funzioni in stretto rapporto e a partire dall'impianto infrastrutturale;

- una rete per la mobilità lenta, più geometrica quando equipaggia la viabilità, più sinuosa e naturale all'interno delle aree verdi e degli spazi aperti, lega e integra i differenti ambienti e paesaggi con la città esistente.

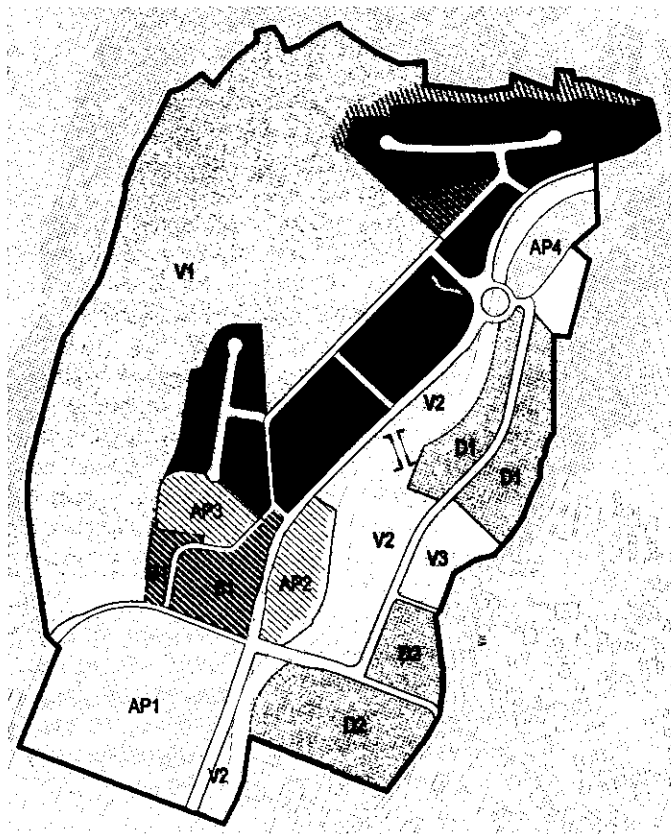
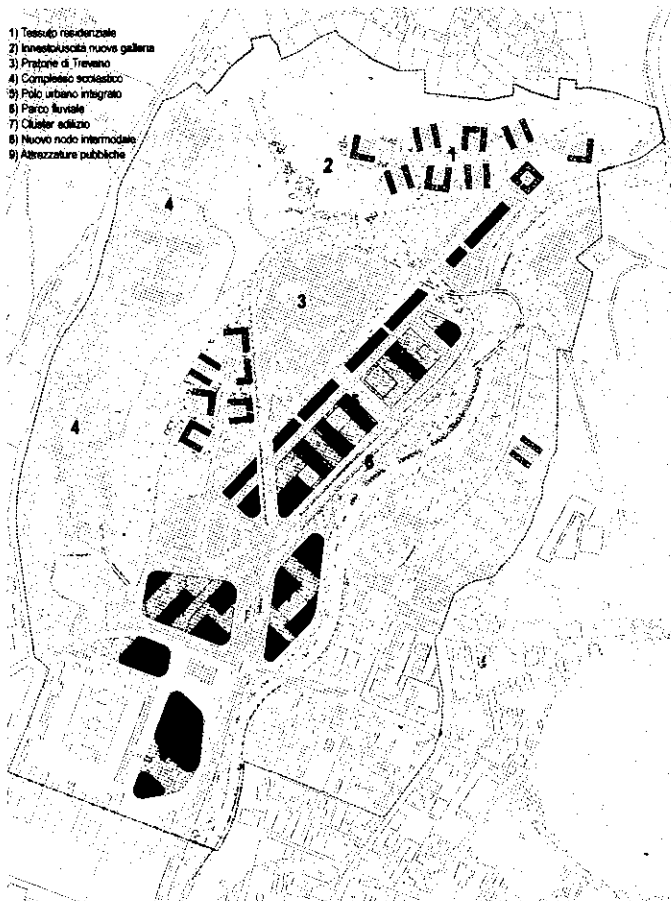


Viste di studio da est, da sud e dal cluster



L'infrastruttura come costruzione del territorio e di paesaggi contemporanei

- 1) Tessuto residenziale
- 2) Innescolata nuova galleria
- 3) Prato di Treviso
- 4) Complesso scolastico
- 5) Polo urbano integrato
- 6) Parco fluviale
- 7) Cluster edilizio
- 8) Nuovo nodo intermodale
- 9) Attrezzature pubbliche



Dall'alto (a sinistra):  
 - Visione d'insieme del progetto  
 - Piano delle zone, masterplan: AP - aree a destinazione pubblica, ricettiva e ricreativa (pubblico/privato); B - aree a destinazione terziaria, commerciale, direzionale, abitativa (privato); C - aree a destinazione prevalentemente abitativa; D - aree a destinazione abitativa di mantenimento e riqualificazione; V - aree di protezione e valorizzazione naturalistica  
 - Fotomontaggio del progetto (a sinistra)



## La nuova accessibilità urbana

### Gerarchie necessarie

L'organizzazione del sistema della mobilità è stata affrontata con la volontà di conciliare le necessità trasportistiche con la ricerca di urbanità del nuovo quartiere, nonché in rapporto all'esigenza di connessione trasversale fra le due parti di città divise dal fiume.

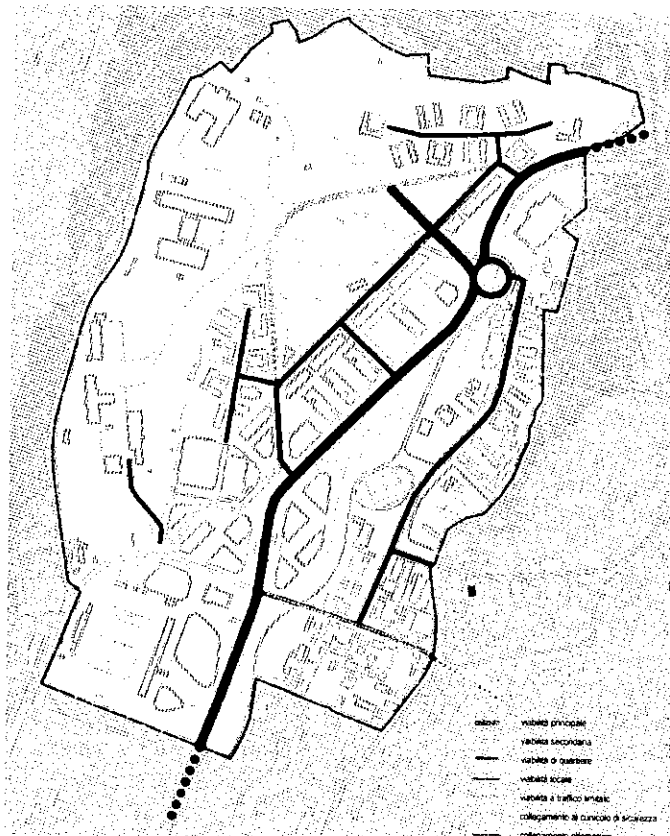
La rete stradale è stata gerarchizzata individuando differenti tipologie di viabilità:

- principale, di collegamento della galleria (e quindi del sistema autostradale) con la rete urbana (via Sonvico);
- secondaria, di connessione con i quartieri limitrofi;
- di distribuzione interna al quartiere, a traffico moderato;
- locale, di accesso al sistema degli insediamenti prevalentemente residenziali;
- a traffico limitato, riservata prevalentemente ai mezzi di trasporto pubblico.

Il raccordo fra la nuova galleria e la viabilità urbana (via Sonvico) è rappresentato da una grande rotatoria - parte integrante del disegno paesaggistico e ambientale - a ponte sul Cassarate, anche al fine di consentire il futuro innesto della prosecuzione della Tangenziale Omega in direzione orientale (Mandria).

La nuova via Sonvico, con i caratteri marcatamente urbani descritti, rappresenta al contempo l'asse portante del nuovo quartiere e l'arteria di ingresso alla città da nord.

La viabilità secondaria di servizio al quartiere e ai nuovi insediamenti è strutturata a partire da due assi orientati in direzione nord-sud, da progettare utilizzando tecniche di moderazione del traffico (mini rotatorie, chicanes, dossi, ecc.).



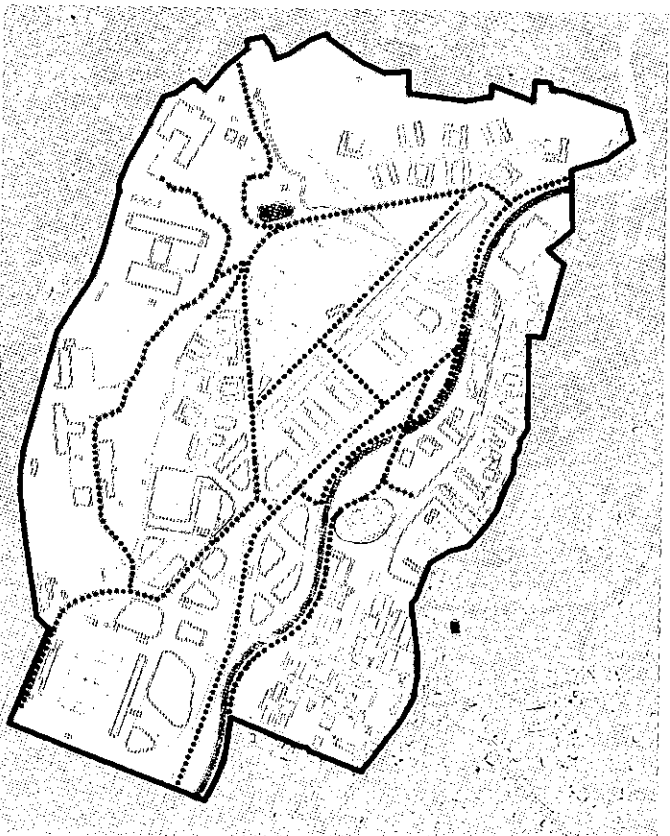
### Il nodo intermodale e il trasporto pubblico

Il nodo intermodale di Cornaredo assolve la funzione di intercettare i flussi di ingresso a Lugano provenienti dalla galleria Veduggio-Cassarate (e quindi dall'autostrada) e dalla Val Colla, permettendo l'interscambio con il trasporto pubblico.

Dal punto di vista funzionale, il nodo intermodale si compone di un parcheggio e di una fermata di attestamento dei servizi urbani di trasporto pubblico (quattro linee urbane, con frequenza dei passaggi pari a 5-8 minuti), integrata da funzioni e servizi commerciali.

Il parcheggio scambiatore si sviluppa su più livelli, in parte interrati, di cui 1.500 riservati all'interscambio modale e 500 a servizio dei nuovi insediamenti.

Lo scenario a lungo termine vede il nodo intermodale completato dalla presenza di un collegamento ettometrico con le attrezzature scolastiche della collina.



Dall'alto:  
- Piano delle infrastrutture e della mobilità  
- Piano della mobilità lenta

### Mobilità lenta

Le relazioni di pedoni e ciclisti tra i poli di attrazione sportivi, ricreativi e commerciali del quartiere, nonché le connessioni trasversali fra le aree a verde ai due lati del fiume (il Parco fluviale e il pratone di Trevano), sono garantiti da una rete di percorsi ciclo-pedonali. In particolare, due passerelle scavalcano il fiume a metà di via Sonvico e in corrispondenza della grande rotatoria a nord. Una pista ciclabile innerva il Parco fluviale e collega il nuovo quartiere al lago e verso l'entroterra collinare.

### Differenti paesaggi

#### Il 'raggio verde' lungo il Cassarate

Il progetto Nqc ha offerto l'opportunità di ridisegnare e rivitalizzare il sistema degli spazi aperti quali parti di differenti ma interconnessi paesaggi, che coinvolgono non solo le aree interessate dagli interventi, ma anche l'entroterra vallivo e in buona misura i settori urbani che da Cornaredo scendono fino al lago. L'occasione scaturita dal tema del Concorso ha premesso di confrontare e misurare la forma della città ed in particolare del nuovo quartiere con le dimensioni poste dall'infrastruttura e dai paesaggi coinvolti, nella consapevolezza della capacità di permanenza che lo spazio collettivo e quello infrastrutturale detengono al variare del tempo degli usi, delle funzioni, dei modi di abitare uno specifico territorio. Ed è proprio nella corrispondenza fra il carattere stratificato dei luoghi e le vocazioni funzionali offerte dalla nuova accessibilità che sono stati individuati i nuovi ambienti insediativi del masterplan ed i loro tratti paesaggistici, in modo tale da rispondere con sensibilità urbana e in maniera armonica al programma di intervento cantonale.

La vallata si apre definendo un anfiteatro naturale all'interno dell'area del Nuovo Quartiere Cornaredo.

Un ricco e articolato arcipelago verde composto da giardini, aree agricole, fasce verdi di rispetto, antichi tracciati, permanenze storiche si relaziona al sistema del Cassarate. Il tema che li lega è una passeggiata sul fiume, a piedi o in bicicletta, un 'raggio verde' che innerva e struttura il sistema degli spazi aperti: il Cassarate diventa cerniera fra città e territorio, fra parti residenziali e parti produttive, fra verde urbano e verde agricolo e ambientale.

Restringendo lo sguardo, una sequenza di differenti spazi verdi (il parco fluviale, il bosco collinare, il pratone di Trevano, il verde costruito) struttura la proposta.

#### Il parco fluviale

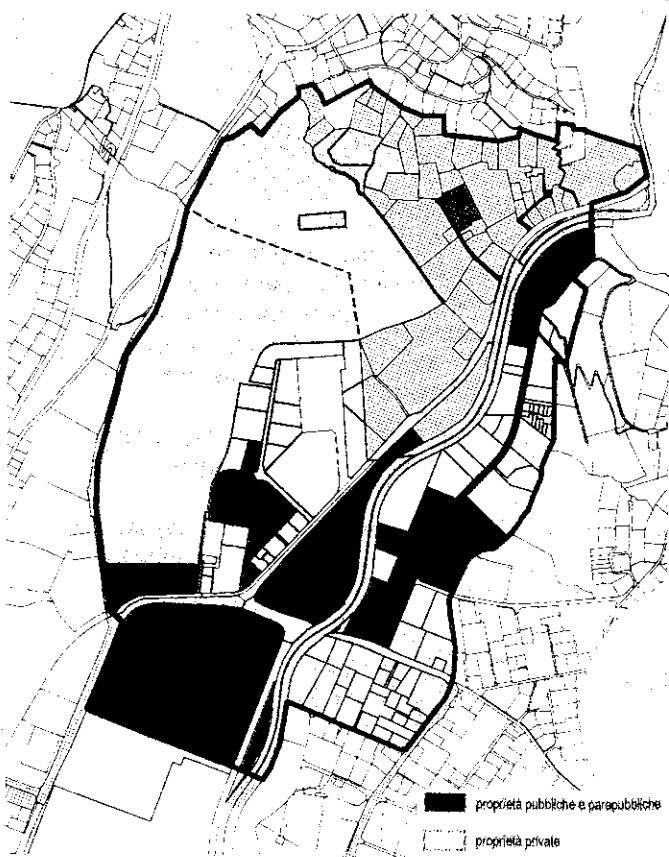
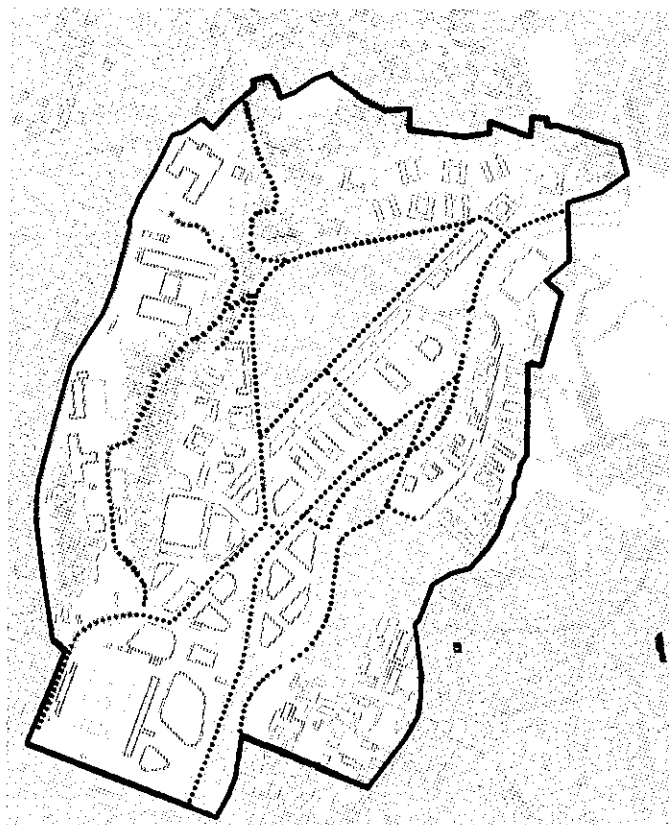
Il parco fluviale del Cassarate si configura come un vero e proprio corridoio ecologico di scala territoriale, con un disegno organico che segue le sponde del fiume, delineando movimenti di terra che ridisegnano la sponda fluviale su via Sonvico.

Un trattamento con isole arboree differenziate caratterizza il disegno del verde, con una trama generale dalla figura naturalistica e una maglia più geometrica in sponda sinistra, in grado di ospitare le attrezzature sportive di vicinato del quartiere.

#### Il bosco collinare

La cornice collinare, sulla quale sono oggi localizzate le strutture per l'istruzione e alcuni servizi universitari - l'area era occupata dalla villa di Trevano, edificio eclettico della fine dell'800 con sontuoso parco annesso (27 ettari), demoliti e manomessi all'inizio degli anni '60 per fare posto alla Scuola Tecnica Superiore -, si affaccia e abbraccia a nord-ovest il quartiere, formando un anfiteatro naturale sulla piana di Trevano. Una ricca vegetazione a bosco, prevalentemente latifoglie, caratterizza l'orografia e la morfologia dei luoghi.

Il progetto ricostruisce il paesaggio a partire dalle risorse



Dall'alto:  
- Piano del paesaggio  
- Proprietà pubbliche e private



## *L'infrastruttura come costruzione del territorio e di paesaggi contemporanei*

ancora oggi disponibili, non solo naturali ma anche storiche - i relitti del parco della villa - quale cascine e mulini e percorsi, che diventano occasione di riqualificazione e valorizzazione del paesaggio collinare e del patrimonio esistente.

Un collegamento ambientale e naturalistico fra l'anfiteatro verde e il fiume è rappresentato dalla rinaturalizzazione della Roggia Molinara, che confluisce nel Cassarate, con una vegetazione spontanea tipica delle aree umide.

### *Il pratone di Trevano*

Una grande radura in corrispondenza dei vecchi prati di Trevano dialoga con l'anfiteatro naturale, del quale asseconda l'andamento con un ampio *boulevard* ciclo-pedonale, che si collega alla mobilità dolce del quartiere.

La proposta prevede la formazione di un grande vuoto, poco formalizzato e funzionalizzato, che accoglie eventi e manifestazioni culturali e ludico-ricreative, che si relaziona a sua volta al nuovo viale urbano sul quale si affaccia il quartiere.

### *Il verde costruito*

La rete infrastrutturale è pensata come occasione di riqualificazione ambientale e di organizzazione del sistema degli insediamenti (esistenti e programmati), intervallati e scanditi da un verde architettonico che segna i percorsi e struttura le pause fra gli edifici.

### **Regole insediative**

*Un masterplan ancorato ai piani, ai programmi e ai progetti locali*

Le regole urbanistiche ed edilizie suggerite dal masterplan sono state articolate al fine di armonizzarle e renderle coerenti - sia per linguaggio che per parametri di riferimento - alle discipline urbanistiche ed edilizie in vigore, anche in prospettiva della redazione di un unico piano regolatore intercomunale che faccia proprio e sviluppi i contenuti emersi dal Concorso e dal masterplan.

Il masterplan si articola in tre differenti tipologie di previsione:  
- trasformazione, per i comprensori AP2, B1, B2, B3, C1, C2;  
- mantenimento e riqualificazione, per i comprensori AP1, AP3, AP4, D1, D2;

- protezione e valorizzazione ambientale, per i comprensori V1, V2, V3.

Complessivamente, il 23% della superficie territoriale interessata dal progetto (pari a 17,6 ettari rispetto ai 75 ettari complessivi), in buona misura di proprietà pubblica o parapubblica, è sottoposta ad un regime di trasformazione, mentre il restante 77% (pari a circa 57,7 ettari) a regime di mantenimento, sia insediativo che ambientale.

### *Trasformazione*

Delinea i caratteri insediativi e funzionali del nuovo quartiere. In particolare:

- il comprensorio AP2 (area produttiva in passato dedicata ai servizi industriali della città relativi alla fornitura e produzione di gas), individuato quale ambito per le funzioni amministrative (pubbliche e private), a forte accentuazione e

caratterizzazione architettonica;

- il comprensorio B1, rappresentato dal nodo intermodale destinato alla realizzazione di circa 2.000 posti auto (di cui 1.500 di interscambio) e della fermata di attestamento dei servizi urbani di trasporto pubblico, arricchito con funzioni terziarie, commerciali e ricettive;

- i comprensori B2 e B3, si configurano come il 'cuore' lineare a destinazioni miste, che si affacciano sul pratone di Trevano, e che caratterizzano anche per tipologia urbana il nuovo quartiere di Cornaredo;

- i comprensori C1 e C2, sono rappresentati dai nuovi tessuti misti a prevalenza residenziale e funzioni compatibili, programmati ai piedi della collina (sia a nord che a sud-ovest del quartiere), con tipologie articolate in rapporto al paesaggio circostante.

Complessivamente, le previsioni di trasformazione del masterplan generano un dimensionamento teorico di circa 4.000 nuovi addetti e 800 nuovi abitanti.

### *Mantenimento e riqualificazione*

Ricomprende i tessuti urbani e i servizi esistenti che il masterplan propone di assoggettare a manutenzione qualitativa e riqualificazione degli spazi aperti (sia pubblici che privati), con adeguamenti, rifunzionalizzazioni e completamenti coerenti con le caratteristiche morfologiche e funzionali esistenti.

### *Protezione e valorizzazione ambientale*

Rappresenta il connettivo verde (ambientale e fruitivo), fra il Nuovo Quartiere Cornaredo e il suo territorio: il Parco di Trevano (composto dal pratone, dalle attrezzature scolastiche e dal sistema ambientale collinare che si affacciano sulla grande radura); il Parco fluviale (che si snoda sia in sponda destra che in sponda sinistra del Cassarate); le attrezzature sportive (a servizio del quartiere e strettamente integrate al Parco fluviale).

L'attuazione delle previsioni sarà prevalentemente pubblica, eventualmente sostenuta dalle risorse generate dai programmi di trasformazione

### **Variazioni al programma**

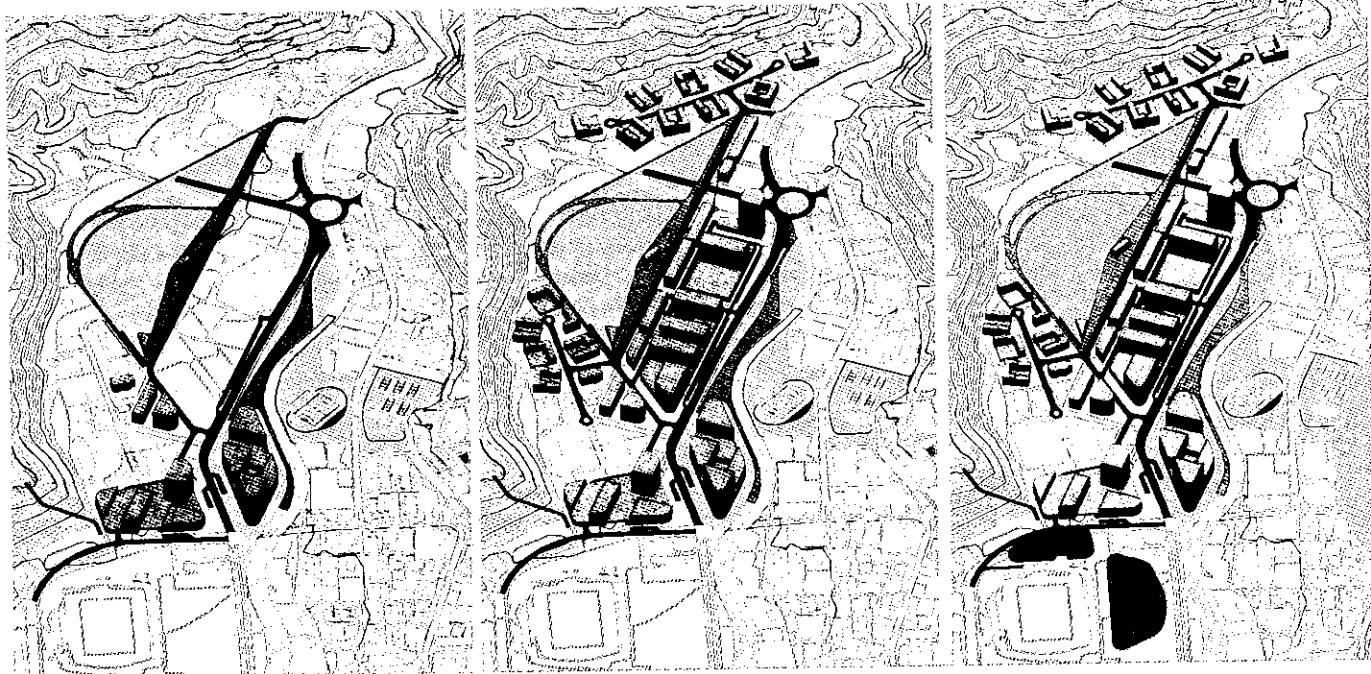
Il disegno del masterplan è finalizzato a garantire la massima flessibilità degli interventi nel tempo.

La ricerca di una fattibilità e di una processualità convincenti è stata sviluppata in diverse direzioni: dalla selezione delle funzioni insediabili alla valutazione economica delle realizzazioni previste.

La prima condizione di fattibilità risiede tuttavia nella flessibilità del progetto.

La realizzazione del nuovo quartiere è garantita lasciando agli operatori (pubblici e privati), la scelta della puntuale successione delle opere da realizzare. Il masterplan si è quindi posto l'obiettivo di aggiungere ed incrementare, armonizzandole, le qualità esistenti al capitale fisso sociale, allo scenario ambientale, alle culture locali.

Il progetto si è quindi misurato con le risorse date, valutando gli impatti delle trasformazioni in termini di mitigazione e



Fase 1 (2010)

Fase 2 (2010-2020)

Fase 3 (dopo il 2018)

compensazione urbanistica e ambientale, al fine di restituire una qualità ambientale migliore di quella di partenza. Costruendo così, con realismo e fattibilità, i confini dei paesaggi che contribuiscono a formare la nuova città.

Ogni fase è strutturata non solo per risultare funzionalmente autonoma, ma anche per consentire nel corso del tempo variazioni al programma e delle traiettorie realizzative che le amministrazioni comunali ritenessero opportune, anche sulla base del monitoraggio delle trasformazioni: la struttura del diagramma temporale può infatti essere agevolmente ripensata ad albero.

Le fasi attuative proposte sono individuate dal masterplan in modo esemplificativo e potranno anche essere sovrapposte e differentemente articolate.

**Fase uno (2010):** rappresenta l'attuazione delle previsioni pubbliche e collettive del masterplan, in concomitanza con l'entrata in esercizio della galleria Veduggio-Cassarate: il nuovo asse urbano di via Sonvico, il sistema del verde (il pratone di Trevano, il Parco fluviale, le attrezzature sportive), il nodo intermodale (2.000 posti auto e il relativo attestamento dei servizi urbani di trasporto pubblico), la viabilità principale a servizio del nuovo quartiere, l'ambito da destinare alle nuove funzioni amministrative pubbliche e private.

**Fase due (2010-2020):** configura l'attuazione di tutte le previsioni prevalentemente private del nuovo quartiere: i comprensori di trasformazione, sia a destinazioni miste che prevalentemente residenziali.

**Fase tre (dopo il 2015):** si tratta della fase che presenta maggiori potenziali per possibili sviluppi pubblici e riguarda il comparto sportivo e per lo spettacolo esistente (Stadio e Multisala), il cui programma dovrà essere approfondito e puntualizzato in alle esigenze delle amministrazioni comunali.

#### Note

1. Gli autori hanno congiuntamente discusso e impostato la struttura e i contenuti dell'articolo e sviluppato individualmente le singole parti. In particolare, Piergiorgio Vitillo ha redatto i par. 1, 2 e 3. Paolo Galuzzi i par. 4, 5, 6.
2. Il mandato di studio del masterplan Nqc è stato conferito (febbraio 2005) al gruppo interdisciplinare Nqc2 (capogruppo Federico Oliva, con Cino Zucchi, Land - Andreas Kipar, Tet Trasporti e Territorio, PM&E, Gruppo Class), vincitore del "Concorso internazionale d'idee di urbanistica Nuovo Quartiere Cornaredo Nqc" (ottobre 2004), bandito dalla Repubblica e dal Cantone del Ticino (rappresentato dal Dipartimento del Territorio), dalla città di Lugano, dal Comune di Cannobio, dal Comune di Porza (rappresentati dai relativi Municipi).