

Giuseppe de Finetti a Milano

La costruzione della città attraverso lo spazio pubblico infrastrutturale

Dottorando

Francesco Lucchi, XXXVII° ciclo, IUAV, Scuola di Dottorato in Composizione Architettonica

Relatrice: Raffaella Neri

Relatore esterno: Gino Malacarne

Controrelatrice: Patrizia Montini Zimolo

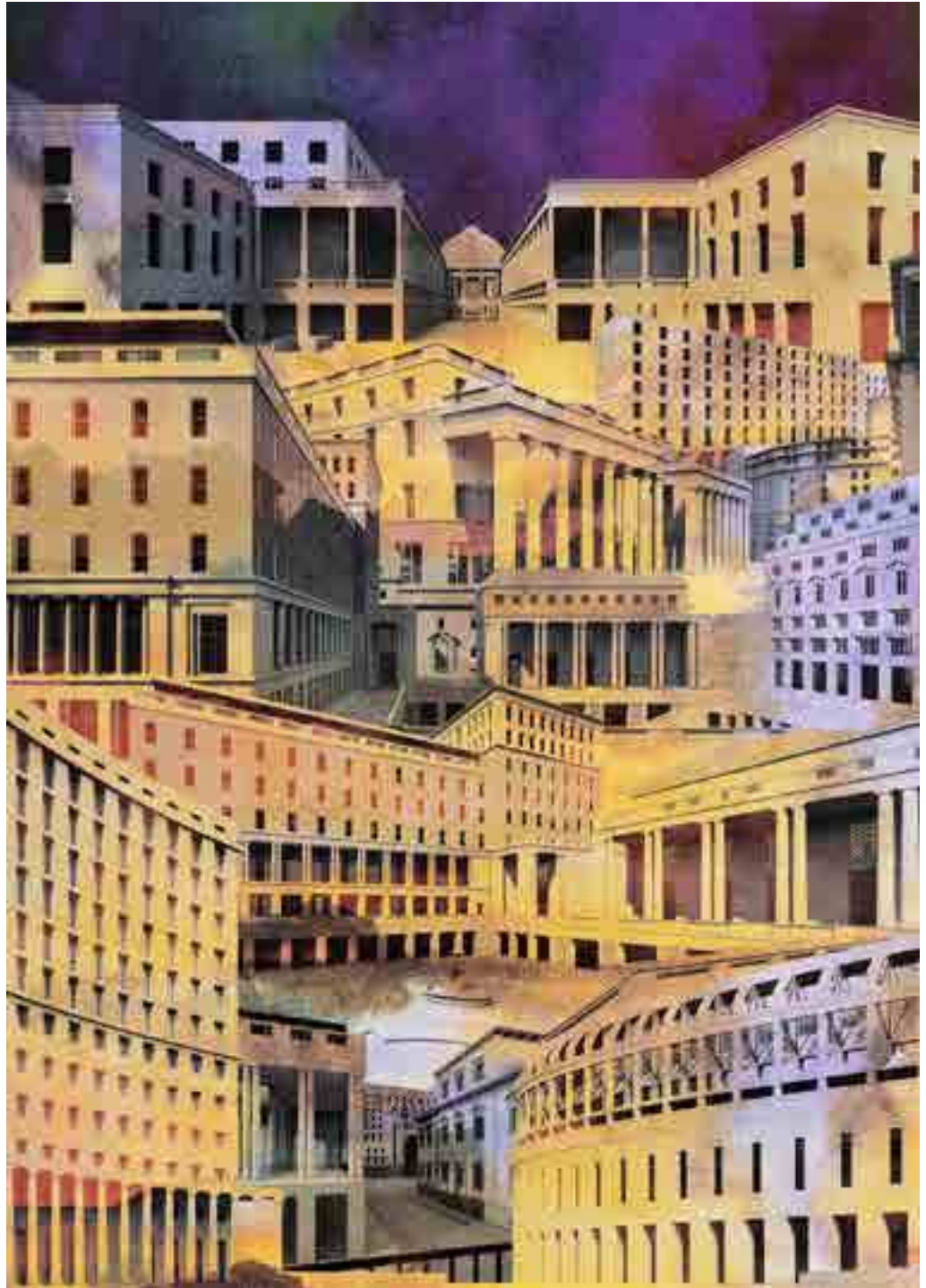
Tutor: Giovanni Luca Ferreri

Premessa	4
I - La città possibile di Giuseppe de Finetti	6
I.1 - Cardo e decumano, assi viari penetranti	7
I.2 - Ipogeo e acque, livelli di transito	9
I.3 - Architettura civile	11
I.4 - La Milano possibile	12
II - Un'educazione Palladiana.....	16
II.1 - De Finetti, un architetto novecentista.....	17
II.2 - Affinità con Adolf Loos.....	19
II.3 - Recuperare per definire	22
II.4 - Il carattere e la riproducibilità	26
III - Un'idea di città per Giuseppe de Finetti.....	30
III.1 - La costruzione della città	31
III.2 - Il bando di concorso del 1926-27 per il nuovo piano regolatore di Milano	32
III.3 - Il piano del 1807 e la proposta del Club degli Urbanisti	36
III.4 - Tracciati territoriali Leonardeschi per Milano	39
III.5 - Perché il piano del 1926-27 del club degli urbanisti è interessante?	42
IV - “Forma Urbis Mediolani” operativa	52
IV.1. - Lo spazio pubblico infrastrutturale	53
IV.2 - Alcuni progetti per la città di Milano	58
<i>IV.2.1 - Progetti per le piazze Fontana e Beccaria</i>	<i>59</i>
<i>IV.2.1.1 - Idee primordiali di progetto per Piazza Fontana</i>	<i>62</i>
<i>IV.2.1.2 - I progetti ipogei</i>	<i>65</i>
<i>IV.2.1.2.1 - Progetto F1</i>	<i>68</i>
<i>IV.2.1.2.1 - Progetto F2</i>	<i>72</i>
<i>IV.2.1.2.1 - Progetto F3</i>	<i>80</i>
<i>IV.2.2 - Il progetto per “La Strada Lombarda”</i>	<i>84</i>
<i>IV.2.2.1 - Ricomporre con un passato evocativo</i>	<i>92</i>
IV.3 - Altri progetti urbani dell'Architetto Giuseppe de Finetti	96

V - Un grande stadio urbano per Milano	106
V.1 - Cenni storici e stato dell'arte dell'Arena civica	107
V.2 - Le preesistenze	112
V.2.1 - Criticità dell'Arena civica esistente secondo de Finetti	112
V.2.2 - Criticità delle zone circostanti esistenti secondo de Finetti	113
V.3 - Riferimenti Culturali	117
V.3.1 - Panorama culturale degli stadi e delle arene al tempo di de Finetti	117
V.3.2 - Esempi di possibile riferimento	122
V.3.2.1 - Lo stadio di Berlino	123
V.3.2.2 - Lo stadio di Vienna	134
V.3.2.3 - Lo stadio Mussolini di Torino	141
V.3.2.4 - Altri possibili riferimenti	147
V.3.2.4.1 - Lo stadio di Los Angeles	147
V.3.2.4.2 - Meiji Jingu Outdoor Swimming Pool di Tokyo	148
V.3.2.4.3 - Gli stadi del programma ufficiale della F.I.G.C. del 1934	149
V.3.3 - Questioni tecniche relative agli stadi	152
V.4 - La proposta di risistemazione di Giuseppe de Finetti per l'Arena	155
V.4.1 - La trasformazione in stadio dell'Arena civica	156
V.4.2 - Relazioni con la città e il parco	161
V.4.2.1 - Gli spazi pubblici	162
V.4.2.2 - Il Foro Mussolini	164
V.4.2.3 - L'Edificio Termale	167
V.4.3 - La città circostante e il sistema viario	168
V.4.4 - Il progetto per fasi	172
V.5 - Il ridisegno e la modellazione digitale	181
V.5.1 - Progetto e città	184
V.5.2 - Pubbliche relazioni	194
V.5.3 - Struttura e sistemi circolatori	200
V.5.4 - Dodici o quindici gradoni per girone	202
V.5.4.1 - La versione con 12 gradoni	203
V.5.4.1 - La versione con 15 gradoni	206
V.5.5 - Attacco a terra e piante dello stadio	209
V.5.6 - Lo stadio e le varianti di copertura	215
V.5.6.1 - Lo stadio e le variante di copertura "A"	217
V.5.6.2 - Lo stadio e le variante di copertura "B"	222
V.6 - Report fotografico dello stato odierno dell'Arena civica.....	227
Conclusione	232
Appendice - Ricerca storica delle espansioni urbane di Milano	234
Bibliografia.....	262

Premessa

La tesi di dottorato si concentra sull'architetto Giuseppe de Finetti e su alcuni dei suoi progetti urbani non realizzati, con l'intento di esplorare il valore culturale e intellettuale di questa figura storica nell'ambito dell'architettura e della composizione urbana. L'interesse per de Finetti nasce non solo dal desiderio di approfondire aspetti già trattati nella mia precedente tesi di laurea, come la costruzione della città, lo spazio pubblico e la sua forma, ma anche dal riconoscimento del suo operato come una sintesi di principi storici e contemporanei applicati alla progettazione urbana. Giuseppe de Finetti rappresenta un esempio di architetto che, attraverso la sua opera, cerca di intrecciare la propria visione con le esigenze e le trasformazioni del suo tempo. La sua attenzione per la storia e la sua capacità di reinterpretare principi antichi per rispondere alle sfide moderne costituiscono un aspetto fondamentale del suo lavoro. Anche se molti dei suoi progetti non sono stati realizzati, essi offrono una chiave di lettura per comprendere il pensiero urbano della sua epoca e per esplorare come i concetti storici possano essere adattati e utilizzati per risolvere problemi del proprio tempo. Il contributo dei Relatori, controrelatore, tutor e dell'intero collegio docenti è stato cruciale per il successo di questa ricerca. In particolare, il Prof. Giovanni Cislaghi e il Prof. Marco Prusicki hanno fornito un supporto prezioso, contribuendo significativamente alla riflessione e all'analisi critica dei materiali studiati. Giovanni Cislaghi, in particolare, con il suo libro "Milano Costruzione di Una città", ha offerto una prospettiva approfondita su Giuseppe de Finetti, arricchendo notevolmente la comprensione del suo operato e del contesto in cui si inserisce. Attraverso l'analisi dei progetti e delle idee di de Finetti, questa tesi si propone di rivelare un principio logico e razionale che pervade il suo lavoro. De Finetti, infatti, non si limita a riproporre soluzioni storiche, ma cerca di costruire e proporre risposte alle necessità della sua epoca, attingendo a un patrimonio culturale ricco e variegato. La sua visione, fondata su un dialogo continuo tra passato e presente, offre spunti significativi per il campo dell'architettura e del progetto urbano, suggerendo che il confronto con la storia possa essere una risorsa preziosa per affrontare le esigenze e le trasformazioni del contesto contemporaneo. L'obiettivo di questa ricerca è quello di riconoscere e valorizzare lo spessore culturale e intellettuale di Giuseppe de Finetti, utilizzando la sua opera come un ponte tra le lezioni del passato e le necessità del presente, contribuendo così a un continuo dialogo e sviluppo nel campo della costruzione della città.



La città possibile di Giuseppe de Finetti
Immagine realizzata con il ridisegno di alcuni suoi progetti per la città di Milano

I - La città possibile di Giuseppe de Finetti

“La città possibile” di Giuseppe de Finetti offre una riflessione critica sull’operato dell’architetto e sulla sua visione urbanistica per Milano. Il lascito di de Finetti si compone di una serie di progetti non realizzati, concepiti in contrasto con le espansioni urbane che, dalla fine dell’Ottocento in poi, hanno plasmato la città secondo una direzione che egli contestava. Questo capitolo mira a sintetizzare i temi urbani e progettuali emersi dalle proposte di de Finetti, analizzate e ridisegnate nel corso della ricerca, mettendo in luce una costante connessione con la storia e una chiara idea di costruzione della città.

Il contributo di de Finetti non va reinterpretato come un’alternativa superiore rispetto alle soluzioni urbane effettivamente realizzate. Il vero valore del suo approccio risiede nel pragmatismo e nella logica razionale con cui affronta le sfide di una grande città come Milano, integrando riferimenti storici e teorie urbane con un occhio attento alle necessità funzionali. Elementi del passato, come le esperienze urbane di Leonardo da Vinci e il piano della Commissione d’Ornato del 1807, diventano per de Finetti fondamentali nel delineare un metodo progettuale orientato alla costruzione di una città che bilancia memoria storica e innovazione infrastrutturale.

La “città possibile” di de Finetti, sebbene idealizzata e non concretizzabile nella sua interezza, rappresenta la visione di uno sviluppo urbano guidato da principi chiari: una cultura del progetto che valorizza lo spazio pubblico, le infrastrutture e l’architettura come elementi integranti di una città dinamica e connessa. Questa visione, ordinata da un sistema di assi viari “penetranti” che attraversano la città, delinea un possibile modello di crescita per una Milano futura offrendo spunti di riflessione sull’evoluzione della città.

I.1 - Cardo e decumano, assi viari penetranti

La critica all'espansione radiale del nucleo urbano di Milano, che de Finetti sostiene a più riprese, emerge dal libro "Milano costruzione di una città" di Cislighi, de Benedetti e Marabelli. Questa critica è rivolta alle esperienze di pianificazione di fine Ottocento, realizzate da Beruto, e a quelle successive di Masera degli anni Dieci del Novecento. Nelle parole e nei progetti di de Finetti, questa visione viene descritta come un'impostazione che "imbriglia" la città entro limiti che favoriscono la densificazione e la speculazione fondiaria, senza rispondere all'esigenza di spostamenti efficienti e rapidi all'interno della città e verso il territorio circostante. Questo approccio ideologico di de Finetti si traduce in un recupero di insegnamenti dal passato, integrato con aspetti tecnici e infrastrutturali dell'epoca moderna.

Già con il progetto proposto insieme al "Club degli Urbanisti" per il concorso del piano regolatore di Milano del 1926-27, si evidenzia questa posizione intellettuale. La proposta, denominata "Forma Urbis Mediolani" o progetto Beta, arrivata seconda, prevedeva il recupero di assi viari penetranti che, pur ispirandosi al "piano dei rettifili" proposto nel 1807 dalla "Commissione d'Ornato", cercava una mediazione con la città consolidata. Questo assetto urbano prevedeva un cardo orientato a nord-ovest e un decumano verso nord-est, integrati dall'asse viario della "Racchetta", una strada principale che raccordava il sistema di assi urbani. Il progetto Beta non recupera solo un piano neoclassico per Milano, ma si ispira anche alla Milano Romana, organizzata secondo due assi principali con analoghe direzioni territoriali (capitolo III.2).

La proposta Beta, pur non essendo il focus specifico della ricerca, è fondamentale per comprendere le questioni compositive che de Finetti evidenzia attraverso le sue proposte di risistemazione urbana. Dal concorso del 1926-27 emerge un'impostazione urbana diversa dalle altre proposte, volta a fornire assi viari che attraversano la città piuttosto che aggirarla, come nelle pianificazioni di Beruto e Masera. Perciò la critica di de Finetti a quelle fasi urbanistiche non è solo un fattore storico e biografico, ma rappresenta un'interpretazione intellettuale e una presa di posizione contro un modello di sviluppo per la città.

De Finetti spesso definisce Milano come "la città sulle

vie delle genti", descrivendola come una città posta nel territorio pianeggiante, attraversata fisicamente e non solo un luogo di sosta; ciò emerge a più riprese nel libro "Milano costruzione di una città". Dalla rivoluzione industriale in avanti, Milano, come molte altre città europee, ha perso le mura che ne definivano la forma monocentrica e il rapporto netto tra città e campagna. Tuttavia, nonostante sia stata racchiusa entro sistemi difensivi, Milano non si è mai fondata su principi compositivi radiali. Due assi fondamentali, verso nord-ovest e nord-est, costituivano le principali direttrici urbane, generando la ricchezza che ha reso Milano una potenza commerciale oltre che militare.

La critica di de Finetti alle espansioni di Beruto e Masera si concentra sulla mancanza di comprensione della forma urbana di Milano e sulla perpetrazione di un modello che favorisce un mercato fondiario speculativo. De Finetti, come emerge dal libro "Milano Costruzione di una città", sostiene che la gestione urbana dovrebbe essere maggiormente pubblica piuttosto che frammentata tra molti privati, per favorire un mercato economico controllato.

La ricerca storica presente in appendice indaga le espansioni urbane di Milano nel tempo. Considerando i riferimenti al piano del 1807 della "Commissione d'Ornato", si è cercato di individuare possibili legami tra l'idea di città di de Finetti e la storia di Milano. È emersa un'affinità con Leonardo da Vinci il quale, fra le varie proposte che compongono il suo lascito, definisce uno schizzo rappresentante un asse urbano posto perpendicolarmente al Castello Sforzesco, allineato con il tracciato del Sempione e che corre in direzione dell'Ospedale Maggiore. Questo asse, ripreso dal piano del 1807 e dal "Club degli Urbanisti" nel 1926-27, evidenzia un'impostazione comune di città attraversata da assi viari "penetranti".

L'accostamento tra de Finetti e Leonardo da Vinci è proposto anche per altre similitudini: entrambi, nei loro progetti, offrono soluzioni logiche a problemi urbani. Leonardo, ad esempio, studiò la molteplicità di livelli di fruizione (in quota) e il flusso lineare nello spazio pubblico, principi che trovano applicazione moderna nelle proposte di de Finetti, come "La strada Lombarda", "L'autostrada in trincea nel piano di sviluppo al nord-ovest"; nei progetti per le piazze Fontana e Beccaria, in "Un grande stadio per Milano" e anche nelle altre proposte. Questi progetti sembrano recuperare principi

compositivi da esempi storici, classici e neoclassici e ciò avviene anche l'identificazione in essi di architetture analoghe del passato. Si ipotizza, perciò, in de Finetti un principio di continuità con il passato o, meglio, di recupero logico degli insegnamenti dalla storia. Anche per questo l'architetto può essere forse considerato come un "modernista classico", una definizione che emerge dal libro "La modernità del classico" di Neri e Viganò e che potrebbe essere affine alla figura di Giuseppe de Finetti. Egli ricerca un senso nella disposizione urbana della città, opponendosi all'espansione radiale di Beruto e Masera, e affondando le sue radici nell'assetto romano di Milano, reinterpretato in chiave moderna.

La figura di de Finetti emerge da un approccio al progetto che oscilla tra innovazioni tecnologiche e un recupero logico del passato. Egli propone non solo la costruzione di spazi pubblici ma anche di infrastrutture interconnesse, creando quello che si potrebbe definire come uno spazio pubblico infrastrutturale. Essa risponde a una dimensione teorica di matrice ottocentesca che attraverso anche il retaggio di autori come Stübben e Baumeister, fa emergere strada, piazza e isolato, quali temi compositivi urbani che costituiscono lo spazio pubblico che compongono la città e in cui si svolge la vita (capitolo IV.1); ma al contempo la strada acquisisce sempre più una dimensione infrastrutturale sulla quale insediare assi viari che "penetrano" e attraversano quindi la città senza aggirarla.

Perciò nonostante la matrice culturale di de Finetti affondi la propria radice nel mondo neoclassico ottocentesco e anche in quello classico antico, il ruolo della strada mostra un'accezione leggermente differente. De Finetti sostiene infatti che le arterie viarie, ovvero il tema del trasporto e della mobilità, debbano penetrare la città e non lambirla al fine di sfavorire una densificazione urbana. Questi assi viari nelle proposte di de Finetti sono percorribili su gomma e su ferro e si costituiscono assieme a possibili trasformazioni della città.

Fra le varie proposte di de Finetti forse quella relativa a "Un grande stadio per Milano" mostra a tuttotondo il tentativo di trasformare una parte di città attraverso questo spazio pubblico infrastrutturale, ma anche le altre lo fanno come, ad esempio, il progetto per "La strada Lombarda", i progetti per piazza Fontana e Beccaria, il piano di sviluppo al nord-ovest e le altre proposte. L'insieme di questi progetti costituisce quindi un sistema complessivo che, per parti, mostra una possibile

trasformazione urbana, la quale si fonda su alcuni temi di progetto e risponde ad una precisa idea di città: una cultura del progetto che valorizza lo spazio pubblico, le infrastrutture e l'architettura come elementi integranti di una città dinamica, interconnessa al territorio e a attraversata da assi viari "penetranti". Questa visione, attraverso l'opera di de Finetti, si mostra come una *città possibile* composta da proposte progettuali per Milano le quali, accomunate dalla stessa idea di città, delineano un possibile modello di crescita per la Milano futura offrendo anche riflessioni operative sull'evoluzione del tessuto urbano.

I.2 – Lo spazio ipogeo e le acque, livelli di transito

La visione urbana di de Finetti coniuga un'idea di città composta da assi di transito "penetranti" e non tangenti il nucleo urbano con quella di costruzione dello spazio pubblico. Questo è reso possibile in molti progetti attraverso la conformazione di spazi scavati nel terreno oppure ottenuti dalla conformazione architettonica dei progetti; pertanto, il tema dello spazio ipogeo è ricorrente e cruciale nell'analisi delle opere dell'architetto. Anche il tema dell'acqua è presente, seppur meno frequentemente, e talvolta sembra costituirsi come retaggio di una memoria collettiva e storica di Milano, città che per secoli è stata caratterizzata da una rete di canali navigabili. Tuttavia, ciò che accomuna il tema dello spazio ipogeo e quello dell'acqua è fornito da una scelta progettuale volta al soddisfacimento di alcune necessità della città: il trasporto e il movimento, di matrice infrastrutturale, sono i fattori che legano questi due temi progettuali. Lo spazio ipogeo, così come quello delle acque, rappresenta la dimensione legata alla viabilità e al movimento di mezzi e persone, che de Finetti sembra porre costantemente in discussione nei suoi progetti urbani per Milano. Tale dimensione è riscontrabile negli scritti di de Finetti che sono ordinati in modo esaustivo all'interno del volume "Milano costruzione di una città" ad opera di Cislighi, de Benedetti e Marabelli ma è altrettanto visibile nelle analisi e nei ridisegni della ricerca (capitoli IV e V).

Un'eccezione significativa è rappresentata dal possibile edificio termale (non realizzato) posto in prossimità di Parco Sempione e adiacente al possibile nuovo stadio per Milano (trasformazione dell'Arena Civica); qui, il tema dell'acqua acquisisce un significato affine a quello dello spazio ipogeo come tema progettuale. Nell'edificio termale, la piscina esterna rappresenta non solo un servizio simile a quello di una piscina pubblica ma insieme alla conformazione architettonica va a costituire una "scena fissa" per questo luogo (capitolo V.4.2.3). In questa proposta la piscina esterna richiama la memoria dell'Arena Civica e delle Naumachie che vi si svolgevano previo allagamento del campo da gioco. Questo spazio esterno, gradinato e incorniciato dalle colonne della loggia dell'edificio del Pulvinare (ancora oggi presenti nell'Arena Civica), non solo risponde a un'esigenza funzionale, ma evoca anche un legame con il passato e con la memoria del luogo specifico e collettivo urbano, poiché l'acqua ha rappresentato una parte cruciale dell'identità collettiva di Milano per secoli.

In altri progetti, l'acqua e lo spazio ipogeo rappresentano temi progettuali funzionali alla costruzione di uno spazio pubblico che alloggia servizi infrastrutturali. Questo è visibile nel progetto di "Un grande stadio per Milano", dove la presenza dell'acqua nel terreno, dovuta alle falde acquifere (Milano si trova su un terreno alluvionale ricco di acqua), favorisce l'innalzamento dell'architettura e la conseguente conformazione di uno spazio non totalmente ipogeo rispetto al piano di campagna, ma tale nei confronti della costruzione architettonica. In questo progetto, la scelta di costituire piazze rialzate addossate allo stadio risponde anche alla necessità di evitare scavi in un terreno ricco di acqua, determinando così una serie di spazi coperti destinati ad ospitare un assetto infrastrutturale e viabilistico, che in de Finetti trova una conformazione unitaria con quella dello spazio pubblico (Capitolo V). Questa sopraelevazione rispetto al piano di campagna favorisce la definizione di un Foro addossato all'Arena, al cui centro si trova una piazza, percepibile come ipogea anche se non scavata nel terreno (come invece avviene in altri progetti, ad esempio in quelli per le piazze Fontana e Beccaria, capitolo IV.2.1). Questa percezione deriva dal fatto che la proposta per "Un grande stadio per Milano" non contempla solo la trasformazione dell'Arena Civica esistente, ma prevede un riassetto sostanziale e infrastrutturale delle zone circostanti che prevedono un doppio sistema di flussi viari (la maglia di arroccamento e il sistema di smistamento) che attraversano ed interconnettono la città. Il pensiero progettuale investe un'ampia superficie urbana e modifica, seppur sulla carta, la morfologia planimetrica e altimetrica di quella parte di città. Il sistema di spazi pubblici, piazze, slarghi e Foro, è completamente integrato con l'architettura e con il tessuto circostante, facendo sembrare il Foro in parte ipogeo nonostante esso non sia effettivamente scavato nel terreno come in altre proposte dell'architetto. In questo esempio progettuale, i temi dell'acqua e dello spazio ipogeo risultano complementari alla conformazione unitaria di un progetto che prevede la definizione di uno spazio pubblico infrastrutturale, con il quale de Finetti propone una trasformazione complessiva dell'area.

Il tema dello spazio ipogeo risulta evidente anche in altri progetti, come quelli per le piazze Fontana e Beccaria. In queste proposte, in opposizione alle varianti comunali del PRG, de Finetti utilizza questo tema di progetto per ideare una conformazione del sottosuolo che lega, al di sotto del piano stradale, piazza Beccaria con piazza Fontana e con la parte retrostante all'abside

del Duomo. Sebbene queste proposte suggeriscano un riassetto dello spazio pubblico esterno, celano un assetto infrastrutturale sotterraneo. In queste ipotesi, spazio pubblico e infrastruttura si fondono attraverso lo sviluppo del tema dello spazio ipogeo. Agli spazi previsti al di sotto del piano di campagna è possibile accedere con le auto per sostare, mentre alla quota della città è previsto un ampio apporto di mezzi pubblici su rotaie e su gomma. Da piazza Beccaria, de Finetti propone un accesso carrabile principale che, attraverso rampe intrecciate, permette di scendere al sottosuolo, con altri punti di accesso e risalita sia pedonali che carrabili. Le varie proposte per piazza Fontana, sebbene diverse, si mostrano analoghe e condividono il tema compositivo dello spazio ipogeo, che permette all'architetto di declinare soluzioni per la conformazione uno spazio pubblico che ospita servizi infrastrutturali per la città: il tema dello spazio ipogeo permette a de Finetti di proporre quello che si potrebbe definire come spazio pubblico infrastrutturale, attraverso il quale mostrare una possibile trasformazione urbana della città (capitolo IV.2.1).

In modo simile, anche il progetto per "La strada Lombarda" prevede una molteplicità di punti di discesa e risalita al sottosuolo. In questo caso, come nei progetti per le piazze Fontana e Beccaria, lo spazio pubblico e le sue architetture definiscono anche lo spazio infrastrutturale sotterraneo. Nel progetto per "La strada Lombarda", de Finetti colloca al centro della strada colonnata un asse di percorrenza su ferro (destinato ai treni o alla metro) nel sottosuolo, parallelo alla giacitura del Duomo e passante per il lato trasversale della Galleria Vittorio Emanuele II (Capitolo IV.2.2).

Nel progetto per la Darsena, invece, si vede un maggiore utilizzo dell'acqua come elemento progettuale. Così come a Venezia l'acqua è lo spazio su cui le architetture si stagliano, de Finetti concepisce lo spazio pubblico nel progetto per la Darsena. In questa riforma del Naviglio Grande e dell'area adiacente, de Finetti crea una grande piazza d'acqua su cui pone un'architettura che dialoga con l'acqua, definendo anche un proscenio scavato nel terreno adiacente al Naviglio esistente, costituendo così la darsena. Questo progetto, pur contenendo elementi compositivi legati allo spazio pubblico, ha anche una dimensione infrastrutturale: l'acqua rappresentava ancora un mezzo di trasporto per Milano, seppur meno rilevante rispetto al passato. Pertanto, il progetto della Darsena, sebbene meno legato alla viabilità rispetto

ad altri, incorpora questioni ricorrenti come lo scavo, l'ipogeo, l'acqua e lo spazio pubblico, che per de Finetti rappresentano strumenti per definire una possibile costruzione della città fondata sulla proposizione complementare dello spazio pubblico e dell'infrastruttura urbana.

Nei progetti di espansione della città i temi dello spazio ipogeo e della differenziazione dei flussi lineari sono presenti. In quello noto come "il nocciolo e la spina" di espansione al nord-ovest de Finetti prevede il passaggio di un asse principale (via Gattamelata) all'interno dell'area della Fiera Campionaria, la quale si trova su quella Piazza d'Armi costruita ex-novo nel 1884 (oggi city life). Un grande asse viario permette di differenziare i flussi su più livelli di quota e favorisce un incrocio minimo, consentendo una penetrazione viaria agevole degli assi stradali nella città. Si conforma così una vera e propria "autostrada in trincea" che nel progetto di espansione verso nord-ovest collabora anche con un rifformato e allargato corso Sempione, reso asse urbano con spazi pubblici e attività e sul quale si trova un ponte in ferro che attraversa il corso perpendicolarmente, interconnettendo la zona della Fiera con quella dello scalo Farini e con il cimitero Monumentale. La necessità di disporre di due livelli per i flussi di traffico è una scelta progettuale imprescindibile per la configurazione di uno spazio pubblico che si afferma anche come infrastrutturale, ovvero la costruzione unitaria e complessiva dello spazio pubblico e dell'infrastruttura della città (capitolo IV.3)

Il tema dello spazio ipogeo, contestualmente a quello dell'acqua, rivela una concezione progettuale delle opere che de Finetti ha pensato e progettato per Milano, e che nella loro varietà condividono un aspetto comune: lo spazio infrastrutturale, pur essendo finalizzato alla viabilità e alla mobilità urbana, ha un valore compositivo legato alla costruzione di uno spazio urbano e pubblico.

I.3 - Architettura civile

La definizione dello spazio pubblico in de Finetti non si caratterizza solo per una conformazione morfologica urbana, ma anche per quella architettonica degli edifici che si affacciano su di esso. I progetti descritti e trattati nella ricerca, come quelli per piazza Fontana, "La strada Lombarda" e "Un grande stadio per Milano" (capitoli III e IV), mostrano tutti un contributo architettonico al progetto. Questa dimensione non solo definisce lo spazio in sé, ma contribuisce anche alla conformazione del luogo, determinando una "scena fissa" urbana così come quella descritta da Aldo Rossi, capace di predisporre, con un determinato carattere architettonico, un luogo della città. Si riscontra che, talvolta, l'architetto nelle sue proposte accentua la declinazione architettonica in alcune parti dei progetti, quasi a indicare una particolare attenzione su di esse. L'attenzione rivolta a tali elementi non si limita a sottolineare un legame con il passato o con la storia, presente comunque in de Finetti, ma mira a rimarcare il carattere dell'architettura. Nei suoi progetti, la declinazione architettonica diventa più dettagliata in alcuni punti specifici, mentre in altri prevale un maggiore rigore e ritmo geometrico. Questo avviene in corrispondenza di luoghi dove il carattere civico dell'architettura sottolinea la dimensione pubblica dello spazio, come nella parte centrale de "La strada Lombarda", dove la strada colonnata rialzata su basamento evoca uno spazio antico, simile a una stoà; o in piazza Fontana, dove un portico di ordine gigante evidenzia il ruolo pubblico di un fronte urbano.

La declinazione architettonica, infatti, affonda le sue radici culturali in una tradizione europea ottocentesca, nonché lombarda e milanese novecentesca, con affinità anche alla cultura classica. Per questo motivo, la figura di de Finetti è stata considerata, in parte, eclettica. Lo stesso Muzio, infatti, nel 1931 sulla rivista *Dedalo* lo definisce come un architetto moderno dotato di un gusto soggettivo preminente. Nei suoi progetti è spesso evidente l'utilizzo di trabeazioni e colonne di richiamo classico, specificamente affini all'ordine tuscanico, oltre a balaustri rinascimentali. L'impiego di questi elementi rende de Finetti affine forse anche alla corrente del palladianesimo, movimento inglese e nordamericano che ha riproposto elementi architettonici di richiamo classico in modo eclettico, senza un'aderenza totale a una composizione classica esatta. Tuttavia, sostenere un'effettiva ecletticità o attinenza ad un determinato movimento risulta difficile da sostenere in relazione

a de Finetti per il quale poco si è a conoscenza della vita privata e degli studi, che avvennero però da Adolf Loos a Vienna e con il quale intrecciò un rapporto di conoscenza oltre al periodo di istruzione.

Per de Finetti, l'architettura non risponde solo a una questione circoscritta e funzionale: i suoi progetti infatti potrebbero esistere anche senza quel grado di dettaglio architettonico, poiché la definizione degli spazi e l'organizzazione della città sarebbero comunque assolvibili anche dalla sola volumetria. Tuttavia, l'architetto declina le facciate, o almeno alcune di esse, e definisce sezioni e piante dettagliate degli edifici anche quando si tratta di un progetto urbano. Questo approccio dimostra la volontà di trattare la scala urbana e quella architettonica con la stessa attenzione, sia nel pensiero che nella rappresentazione. Inoltre, la definizione architettonica contribuisce a infondere una dimensione civica e pubblica nei luoghi infrastrutturali che propone.

Perciò è presumibile che questa declinazione di un'architettura civile rappresenti una mediazione tra la visione di Loos, secondo cui l'immagine dell'architettura appartiene alla collettività e quindi deve mantenere una certa sobrietà, e il retaggio culturale europeo classico e neoclassico, utilizzato per definire i luoghi di rappresentanza civica. Per de Finetti, l'architettura sottolinea anche il carattere dei luoghi e definisce scene fisse che, insieme a un'idea di città costituita da assi viari "penetranti" che la attraversano, consentono la costruzione di uno spazio pubblico che ospita servizi infrastrutturali e sul quale le architetture si dispongono e ne caratterizzano l'intero carattere urbano del luogo, un atteggiamento di progetto che quindi va oltre alla sola definizione volumetrica. Senza questa componente, alcuni suoi progetti potrebbero apparire unicamente come riflessioni infrastrutturali e urbanistiche, invece, le sue proposte mostrano una costante ambivalenza tra spazio pubblico e infrastruttura e perciò anche fra architettura e urbanistica.

Lo spazio pubblico diventa un volano per la giustapposizione di una rete viaria arteriosa e penetrante, mentre l'infrastruttura risponde a un'esigenza urbana milanese che indica una direzione per progettare la città futura e i suoi spazi pubblici.

Il progetto di "Un grande stadio per Milano" che prevede la trasformazione dell'Arena civica esistente su Parco Sempione a Milano e una relativa parte di città, non

fa eccezione: nel Foro, de Finetti inserisce un grande obelisco a forma di colonna classica su basamento e definisce la tettonica delle facciate degli edifici disposti a emiciclo attorno al Foro, oltre a delineare l'architettura dello stadio stesso. La riforma del tessuto circostante risulta invece più astratta, con una volumetria edificabile che non presenta dettagli architettonici. Sul Foro e su alcuni spazi annessi, l'architetto sottolinea l'architettura di questi spazi pubblici, caratterizzati dalla loro dimensione civica poiché spazi collettivi e di rappresentanza.

In de Finetti la declinazione dell'architettura si fonde e si compenetra con quella infrastrutturale costituendo una conformazione dello spazio pubblico volto alla costruzione della città.

I.4 - La Milano possibile

“La Milano possibile” vuole essere un titolo metaforico per concludere la ricerca con un tentativo di sintesi, che attraverso i progetti analizzati e anche quelli non ridisegnati nel dettaglio mostra la visione urbana di de Finetti. Un'esperienza dell'architetto capace di esprimere questa visione sistemica di città, territorio e infrastruttura è quello noto come “piano de Finetti”, che si può circoscrivere all'ultima fase della propria vita nel periodo 1946-1951. Nell'opuscolo edito da “La città” nel 1947 è presente un testo, oggi contenuto anche nel libro “Milano costruzione di una città”, in cui è possibile individuare un principio di sintesi degli intenti del lavoro di de Finetti sulla città.

Attraverso il saggio emergono alcuni principi cardine della visione dell'architetto che rappresentano la matrice comune dei progetti urbani proposti nel corso della sua vita. De Finetti intende Milano come un grande centro urbano attraversato da arterie viarie secanti e non tangenti al nucleo edificato, seguendo una trama direzionale che trova nel nord-ovest la sua direttrice principale (e nel nord-est quella secondaria). Si riafferma, inoltre, come la dimensione fondiaria sia indissolubilmente legata a quella viaria e dei trasporti, a sostenere che la costruzione della città di Milano, e quindi anche la sua forma, siano inevitabilmente legate a riflessioni di natura infrastrutturale.

Questa idea sistemica, che cerca una sintesi nell'immediato dopoguerra e che è legata anche all'operato dell'architetto in questa parentesi temporale (1946-1951), si concretizza anche attraverso progetti precedenti come, ad esempio, “Un grande stadio per Milano” (1933), che riflette le stesse intenzioni infrastrutturali urbane. Il “piano de Finetti” pone una questione principale: l'affermazione costante di direttrici secanti la città che si conformano come vie urbane e territoriali.

La grande piazza d'armi, occupata dalla Fiera Campionaria (oggi City Life), secondo de Finetti vede un orientamento non congeniale alla città. Nell'opuscolo edito da “La città” nel 1947, e contenuto anche nel libro “Milano costruzione di una città”, questa tematica è ben descritta quando si riflette in relazione al:

«tracciato, deliberato nel 1884, di una Piazza d'armi al di là dello scalo di smistamento del Sempione, in

sostituzione di quella napoleonica che dal 1800 si estendeva al nord-ovest del Castello, dove dopo il 1890 fu creato il Parco. La scelta del luogo e dell'orientamento della Piazza d'armi da parte dell'Ufficio tecnico comunale precedette lo studio del primo piano regolatore generale. Il funzionario addetto ad entrambi quei compiti, l'ingegner Cesare Beruto, li assolse con diversi propositi: per la Piazza d'armi prescelse l'orientamento ai quattro venti (sud-nord ed est-ovest) proponendosi evidentemente di giocare una simmetria col Cimitero Monumentale; per piano generale si affidò invece all'ipotesi che la città dovesse allargarsi per anelli concentrici, in guisa, isotropica, senza una direttrice preferenziale di sviluppo. Entrambe quelle norme erano erranee, ed i fatti lo dimostrano in breve giro di anni; ma esse erano anche confliggenti tra loro. Già in una relazione del 29 giugno 1888 al piano Beruto il consigliere comunale ing. G. B. Pirelli doveva tentare di difendere il piano da severe critiche sulla discontinuità della sua trama formulate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. Tra le attenuanti il relatore invocava anche il fatto che *«taluni difetti erano conseguenza della irregolarità della Milano suburbana ... in parte sviluppata negli ultimi tempo senza rigide norme né concetti direttivi ... Né potevasi distruggere quanto in precedenza era già stato convenuto riguardo alla nuova Piazza d'armi e vie d'accesso quasi compiute»* (*«Relazione sulla riforma del Piano deliberato nel 1886»*, Tipografia Pirola, Milano 1888). È documentato così che l'orientamento dato dalla Piazza d'armi risultava erroneo già dopo quattro anni. Ed il malanno riapparve evidente nel 1930, quando cessò l'uso ferroviario della grande area dello Scalo di smistamento del Sempione e la trama ad andamento «cardinale» delle vie Vincenzo Monti e Lorenzo Mascheroni, prolungate attraverso lo Scalo, venne a cozzare contro il rettangolo dell'ex Piazza d'Armi, occupata sino al 1922, per tre quarti circa della sua estensione, dalla Fiera Campionaria. Ma si osservi la sorte che era riservata alla grande arteria sud-nord, che attraversava il rettangolo della Piazza d'armi. Quel grande asse stradale ha origine al sud, in un luogo casuale della circonvallazione del piano Beruto, dove venne tracciata la piazza Napoli; col nome di via Washington perviene in piazza Piemonte, dove incrocia il corso Vercelli; col nome di via Michelangelo Buonarroti prosegue fino al piazzale Giulio Cesare; riprende al di là della zona della Fiera nel piazzale Carlo Magno e si indirizza al piazzale Firenze – già rondò del Sempione coi segmenti denominati via Alcuino e via Ruggero di Lauria, separati dal tondo piazzale Damiano Chiesa. Tracciata 63 anni or sono, questa arteria non si è sinora realizzata nel suo

percorso totale, ciò ne dimostra la inutilità. È una delle molte astrattezze dei piani regolatori milanesi concepiti senza ratio adeguata; ma essa assume importanza primeggiante tra i casi erronei, perché non solo fu inutile, ma dannosa allo sviluppo di un grande quartiere urbano di cui violava la trama. La cancellazione dell'arteria sud-nord entro i limiti del territorio della Fiera Campionaria, dette luogo a cospicuo vantaggio fondiario, [...] alla base di un riordino della trama stradale nella zona in esame, si impone la cancellazione di tutti i segmenti non ancora realizzati ad andamento sud-nord. Solo così si potrà rammendare la trama primaria, quella che si dovrà indirizzare parallelamente al Corso Sempione, ed ha negli stessi assi via Vincenzo Monti, via Gattamelata, via Boccaccio, via Rasori, via Monte Rosa, due grandi canali maestri che occorre potenziare.» (1).

Il ruolo del progetto di “Un grande stadio per Milano”, ovvero la trasformazione urbana dell'Arena civica e di una parte di città circostante, acquisisce ulteriore peso attraverso le riflessioni riportate sull'opuscolo edito da “La città” nel 1947. A scala ravvicinata, il nuovo possibile stadio si mostra come integrazione fra architettura e infrastruttura, oltre che come costruzione dello spazio pubblico. Esso può vivere di vita propria e assoggetta a sé, con polarità, la città circostante. Il progetto si colloca su Parco Sempione e si relaziona non solo con questo spazio, ma anche con gli altri monumenti presenti, come il Castello, l'Arco della Pace e il moderno Palazzo della Triennale. Questa grande area urbana è composta da parti isolate che costituiscono un sistema che sembra evocare il Foro Bonaparte dell'architetto Antolini (1800-1801), quello che potrebbe costruire ciò che forse Aldo Rossi definirebbe un “fatto urbano”, che in questa veste si carica di una precisa idea di città a cui de Finetti costantemente mira. I progetti di risistemazione della zona del Castello, l'inserimento di accessi al sottosuolo per una stazione ferroviaria e la possibile revisione della piazza d'Armi (1884) in cui si trova la Fiera Campionaria, suggeriscono, insieme al progetto di trasformazione dell'Arena civica, il tentativo di individuare non solo un'idea di città che segua principi di sviluppo, ma anche una possibile trasformazione di una parte di essa che mostri una direzione specifica, il nord-ovest.

Sembra quindi che le questioni trattate da de Finetti, quando descrive il progetto possibile progetto di sviluppo al nord-ovest, anche noto con il nome de “il nocciolo e la nuova spina”, non siano altro che la formulazione infrastrutturale, urbana e architettonica di quella parte

di città a cui egli stesso si riferisce alludendo al Foro Bonaparte di Antolini, quasi a rivendicare un rapporto con il passato e con quel progetto non realizzato. Il progetto dello Stadio, rispetto a questa lettura, contribuisce alla costruzione di quel Foro che, nell'idea di de Finetti, dovrebbe essere parte della nuova spina di sviluppo urbano di Milano.

Con ciò non si intende però sostenere che de Finetti voglia realizzare il Foro Bonaparte come progettato dall'architetto Antolini; infatti, quel progetto non realizzato ha una specifica direzione e de Finetti, pur riconoscendo l'importanza del parco e degli spazi pubblici, riflette su un possibile assetto infrastrutturale più ampio: le arterie viarie a cui pensa passano in parte dalla zona del Foro Bonaparte, ma ne recuperano soprattutto la giacitura, e questo è l'aspetto cruciale. Il rapporto con la storia di de Finetti non è nostalgico né filologico; egli non intende costruire il Foro Bonaparte di Antolini, ma quel progetto mai realizzato contiene un'idea di città che l'architetto persegue: il nord-ovest.

Il progetto dello Stadio infatti, non trasforma solo l'arena, ma preannuncia una serie di modifiche alla viabilità che spingono in quella direzione e si lasciano intercettare dalle radiali anulari della città esistente. È di tipo evocativo il recupero compositivo che de Finetti mette in atto rispetto al progetto del Foro Bonaparte di Antolini. Le proposte di de Finetti compongono un possibile masterplan per Milano, composto per parti e rispondente alle necessità del XX secolo. Esso è stato realizzato nell'arco di decenni, concepito durante la carriera di de Finetti attraverso le sue proposte progettuali. De Finetti, già con il progetto dello Stadio (trasformazione Arena civica), mostra una vasta riforma viaria e nell'insieme dei progetti che evocano l'idea del Foro Bonaparte, ovvero nel piano a cura di de Finetti dove emerge il nocciolo e la spina per Milano quale area di sviluppo per la città futura, emerge un concepimento rinnovato delle arterie viarie milanesi, non circoscritte alla sola zona del Parco Sempione, ma estese all'intera città e al suo sviluppo futuro.

La peculiarità del lavoro dell'architetto, nell'analisi dell'operato seppur non realizzato, è proprio questa: una possibile visione della città di Milano sostenuta attraverso proposte operative e realizzabili che insieme collaborano a una visione realistica di città alternativa rispetto all'esistente, rivolta al nord-ovest e secondariamente al nord-est. L'analisi del progetto per "Un grande stadio

per Milano", così come anche gli altri con i relativi gradi di dettaglio e di grandezza di progetto, vanno oltre le sole questioni specifiche ed architettoniche, trovando un'ulteriore applicazione sistemica nella lettura del lascito di de Finetti. Molti dei suoi progetti rispondono a uno sviluppo futuro per Milano fondato su un'idea di città che, attraverso le proposte stesse, costruisce una visione unitaria per Milano. Essa risponde all'idea di una città in cui il tema degli spostamenti è centrale contestualmente a quello della costruzione della sua architettura, andando così a definire una costruzione dello spazio pubblico urbano che costruisce anche una dimensione infrastrutturale viaria "penetrante" per Milano.

Note capitolo I

1. De Finetti, G., Cislighi, G., De Benedetti, M., & Marabelli, P. (2002). *Milano: costruzione di una città*. Milano: Hoepli, pp. 576-577

II - Un'educazione Palladiana

La necessità di sintesi è una prerogativa fondamentale della ricerca: si ricerca per dare ordine alla complessità, oltre ogni questione ideologica, con uno scopo pragmatico. Comprendere tutto è difficile, ma comprendere qualcosa senza tentare di organizzarlo è impossibile. Studiare Giuseppe De Finetti, a mio avviso, significa affrontare proprio questa necessità, poiché gran parte della sua complessità risiede nell'uso eclettico e novecentesco del linguaggio architettonico. Questa peculiarità ha forse contribuito a far sì che la storiografia architettonica lo consideri meno rispetto ad altri, soprattutto nell'ambito della progettazione urbana per Milano, in cui la sua matrice compositiva spazia tra il classico e il moderno.

L'analisi dei suoi progetti milanesi evidenzia un profilo ricco di influenze e contaminazioni culturali: dal movimento pittorico del Novecento al razionalismo architettonico contemporaneo, con rimandi all'architettura classica che oscillano tra suggestioni ottocentesche e richiami all'antichità, senza trascurare le implicazioni tecniche delle infrastrutture. Ciò che accomuna queste diverse influenze è un approccio progettuale che, sebbene formale, risponde principalmente a necessità sociali, economiche e gestionali.

Il lavoro di De Finetti è caratterizzato da tre variabili che ne definiscono il sistema progettuale: la composizione della forma, le questioni tecniche/infrastrutturali e la declinazione del linguaggio architettonico. La ricerca si concentra sulle prime due e sul loro connubio che si mostra attraverso il recupero di nozioni storiche e l'integrazione di aspetti tecnici moderni. La terza variabile, il linguaggio architettonico, non è analizzata nel dettaglio, ma si riconosce come la sua presenza sia preponderante nell'architetto e venga talvolta adoperata per caratterizzare lo spazio pubblico. Questa declinazione linguistica varia tra i suoi progetti: a volte egli privilegia elementi classicheggianti, altre volte adotta una maggiore serialità geometrica.

Il capitolo è intitolato "Un'educazione Palladiana", non per suggerire necessariamente un legame diretto con Palladio o altri architetti affini, ma per sottolineare come alla base della progettualità dell'architetto vi sia un approccio razionale e logico volto alla risoluzione di necessità che si mostra, nella sua interezza, identitario in virtù della personalità soggettiva di de Finetti

II.1 - De Finetti, un architetto novecentista

Giuseppe de Finetti, come enunciato da Giovanni Muzio nel 1931 sulla rivista *Dedalo*, è parte degli architetti lombardi degli anni Venti del Novecento, ovvero quei protagonisti di un movimento che vengono identificati con il nome "club degli urbanisti" e che hanno apportato, principalmente a Milano, un contributo significativo alla costruzione della città attraverso il proprio contributo e ricerca personale sul campo. Muzio, nel periodico, si riferisce a questo gruppo di architetti che, con la loro ricerca individuale, definisce una ricerca operativa e collettiva sulla città. Tali professionisti, con le loro peculiarità a tratti forse eclettiche, prendono libera ispirazione dal passato per creare una serie di architetture che riflettono un'idea più radicata di architettura e città, una ricerca che dopo dieci anni (nel 1931) continua ad essere indagata dagli stessi autori. Muzio, sulla rivista *Dedalo*, scrive infatti:

«Oggi, dopo una decina d'anni, è di qualche soddisfazione il vedere come questi architetti siano riusciti a tener fede ai loro propositi e come ormai non si possa più considerare questo movimento come uno sporadico tentativo, ma gli si debbano riconoscere un certo numero di opere di notevole valore. E se non sono ancora chiari gli sviluppi ulteriori che potrà assumere col mutare delle condizioni economiche e sociali, questo movimento architettonico segna già una profonda esperienza ed una base solida alla quale può derivare l'architettura di domani. Se i caratteri stilistici sono diversi nei singoli artisti, fu in tutti comune un vivo desiderio di semplicità, di nudità; fu da tutti aborrito il facile ornamento riempitivo, la decorazione cementizia, la complicazione degli aggetti, delle cornici, delle sagome, e ricercata piuttosto la sincerità e la bontà del materiale. Non vollero che la casa fingesse il palazzo, né la villa il castelletto. Oggi questi sembrano concetti quasi ovvi, ma le primissime fabbriche suscitarono in Milano reazioni violentissime. Questa volontaria modestia o, meglio il voler adeguare l'edificio al suo scopo, urtò contro la borghese retorica del voler comparire magari col finito antico e il finto marmo. Qualsiasi bizzarria sarebbe stata permessa, ma non l'andar contro al mal costume del tempo. A poco a poco l'esempio si è però diffuso, troppo sovente con spuri caratteri; ma qualche cosa si è ottenuto anche se spesso i convertiti, nonostante le teorie di colonne e gli schemi classici, lascino sempre scorgere il vecchio eclettico gusto. È opportuno illustrare oggi complessivamente questo movimento di restaurazione classica, perché a

mio giudizio esso è una netta reazione non soltanto al declinante eclettismo prebellico ma soprattutto alle mode straniere. Esso poteva venir scambiato per una strana anomalia, derivata da una sordità provinciale mentre tutta l'Europa era in convulsione e ansiosa di estreme novità, oppure per una ripresa di facili e scolastiche regole, invece si trattava di un movimento originale e di ben più profonde ragioni» (1).

Come altri architetti menzionati da Giovanni Muzio, anche de Finetti fa parte della corrente novecentista milanese e attraverso le sue opere, realizzate e non, contribuisce alla costruzione di un'idea di architettura e città. Muzio nella rivista cita alcuni architetti come Alpagò, Cabiati, Colonnese, Fiocchi, Ponti, Lancia, de Finetti, Zanini, Minali, Buzzi, Marelli, Reggiori, Pizzigoni, e infine anche sé stesso. Tra questi, figura l'architetto Giuseppe de Finetti, che questa tesi di ricerca indaga e che le parole di Muzio sintetizzano perfettamente. Egli esplora, attraverso una matrice culturale classica, una possibile via di costruzione della città moderna. La sua ricerca morfologica include anche un apporto significativo della declinazione architettonica dei progetti, che emerge con una personalità distintiva e riconoscibile dell'autore. Entrambe, in de Finetti volgono lo sguardo a una classicità del passato per la costruzione di architetture per la città del presente e del futuro. Sebbene con moderazione, l'architetto è talvolta definito parzialmente eclettico da Muzio, il quale, riferendosi al movimento di questi architetti, evidenzia la presenza di una componente libera che lascia intravedere un gusto personale ed eclettico. Probabilmente anche per questo motivo, la storiografia lo ha indagato meno approfonditamente e ricordandolo per lo più per opere di abitazioni e interni. La ricerca intende invece rivolgersi a tutt'altra serie di proposte non realizzate che l'architetto ha concepito e definito, riguardanti intere trasformazioni di parti della città, nello specifico di Milano, dove nacque nel 1892 e morì nel 1952. In questi progetti urbani, la scala dominante è intermedia. Le proposte infatti riguardano la città e talvolta anche l'urbanistica, ma ciononostante non perdono mai di vista la costruzione di un'idea di città attraverso l'architettura. Non si limitano quindi a definire tracciati viari schematicamente idealizzati, ma propongono trasformazioni architettoniche concrete della città attraverso la definizione di uno spazio pubblico che accoglie l'infrastruttura urbana e che prefigura quindi quello che si potrebbe denominare come la costruzione di uno spazio pubblico infrastrutturale, tema principale della ricerca.

De Finetti, pur lavorando su una scala urbana attraverso principi compositivi volumetrici e planimetrici, non nasconde un pensiero materico, costruttivo e concreto dell'architettura. Per questo motivo, i suoi progetti, anche se non realizzati, emergono come plausibili: non solo perché egli ne prevede talvolta fasi costruttive e cronoprogrammatiche, ma anche perché, pur complesse, le proposte non tradiscono la scala architettonica individuale. I suoi edifici e spazi proposti non sono mai astrazioni concettuali, ma rappresentano previsioni realistiche di una possibile costruzione urbana. Spesso i suoi progetti per la città recuperano elementi architettonici come colonne e trabeazioni classiche e neoclassiche che si combinano con altri elementi più razionali, enfatizzando una dimensione logica e razionale del suo pensiero progettuale. Risulta quindi interessante tentare di separare, per quanto possibile, questi due aspetti per individuare in lui una dimensione compositiva volta alla costruzione di una città logica e razionale. Tuttavia, la declinazione architettonica che in de Finetti appare evidente potrebbe anche essere un punto di partenza per riflettere sul suo operato. Escludendo una facile etichettatura nostalgica, il trattamento superficiale della sua architettura sembra indicare un riferimento chiaro al mondo classico. Da questo immaginario evocativo, de Finetti recupera principi logici e razionali che lo portano non tanto a definire progetti con un impianto di perfezione geometrica, ma piuttosto con risposte logiche, razionali e sensate alle questioni del suo presente, che aspirano a resistere nel tempo. È altresì vero che de Finetti, nel definire un'idea logica e razionale, lo faccia anche attraverso un linguaggio architettonico che a volte richiama non solo il mondo classico, ma anche quello neoclassico e palladiano. Da qui potrebbe emergere quel principio di "impurità" che, nelle classificazioni storiografiche, lo ha reso in parte dimenticato. I suoi progetti spesso impiegano colonne e trabeazioni che richiamano un ordine tuscanico e al contempo prevedono una serialità razionale delle bucatore, volumi semplici con coperture piane, coperture complesse e aggettanti in acciaio, composte da travi reticolari e perfino sistemi infrastrutturali tramviari, ferroviari e carrabili. L'intento della ricerca è quindi cogliere il senso di alcuni dei suoi progetti e del suo pensiero, consapevoli che in questo architetto sussiste una concezione unitaria dello spazio, dove la forma e la sua declinazione sono elementi compenetranti, collaboranti e complementari.

Emerge quindi una prima necessità: tentare di comprendere, oltre ai progetti, anche scorci esperienziali

di questa figura autoriale. De Finetti fu infatti l'unico allievo italiano di Adolf Loos, con cui si formò a Vienna. Risulta utile indagare, nei limiti di interesse della ricerca, alcune questioni legate a quello che è considerabile un suo maestro. Se Loos recupera anche una dimensione classica nella sua concezione architettonica, ed è riconosciuto come uno dei primi esponenti del movimento moderno, allora forse anche de Finetti potrebbe essere considerato affine. Attraverso un'analogia che affonda le radici nella classicità, evidente nella riflessione estetica dei suoi progetti, si potrebbe riflettere sulla modernità che de Finetti, pur con le sue sfaccettature, ha rappresentato. Questo pensiero muove la ricerca verso una continuità che va oltre quella temporale e si mostra anche attraverso le riflessioni, successive sotto il profilo cronologico, dettate da Ernesto Nathan Rogers con l'articolo pubblicato su Casabella Continuità nel 1959, intitolato "Continuità o crisi?" in cui emerge una possibile attinenza con la storia attraverso il recupero di alcuni temi progettuali che vanno quindi a prefigurare una continuità nella cultura del progetto, oltre che nell'effettiva forma alla quale si può giungere. Attestata la modernità di Adolf Loos, si potrebbe riflettere su una modernità analoga in de Finetti, trovando convergenze in un medesimo bacino evocativo: la storia e, più nello specifico, la cultura classica e le sue evoluzioni.

Sulla base di queste riflessioni si potrebbe quindi ricercare una possibile lettura definettiana che affonda le radici, tramite Loos, fino al recupero di una dimensione classica che nel Rinascimento italiano riemerge attraverso l'opera del suo maggiore esponente: Andrea Palladio. La declinazione architettonica di de Finetti, che non sarà oggetto principale della ricerca, può quindi risultare non solo una componente fondamentale che, assieme alla forma, costituisce la sua architettura, ma anche un indizio esplicito della presenza di una matrice antica e fondante sulla quale egli costruisce il suo pensiero critico che poi mette in pratica in progetti urbani proposti nella prima metà del XX secolo.

II.2 - Affinità con Adolf Loos

In questa sezione si intende delineare un quadro più chiaro della figura di de Finetti, ancor prima di approfondire i suoi progetti. De Finetti fu l'unico allievo italiano di Adolf Loos, e poiché non esistono testimonianze sostanziali del loro rapporto di lavoro e conoscenza reciproca, si è cercato di riflettere attraverso una concezione loosiana per costituire una prima analisi tematica utile a comprendere de Finetti. Grazie all'incontro con il prof. Giovanni Cislaghi, facilitato dalla prof.ssa Raffaella Neri, è stato possibile intuire, attraverso aneddoti su de Finetti, una possibile dimensione intellettuale dell'architetto che va oltre la mera operatività progettuale. Cislaghi, infatti, è uno degli autori del libro "Milano Costruzione di una città", probabilmente uno fra i più completi elaborati monografici esistenti su de Finetti. Le riflessioni teoriche che ne emergono non intendono sostituirsi all'oggettività di un'analisi compositiva, ma risultano utili anche nello studio e nell'analisi dei progetti. Pertanto, è di interesse per la ricerca individuare possibili correlazioni con Adolf Loos, che fu suo maestro. Si desidera, in un certo senso, esplorare sullo sfondo di una "continuità storica", alcune tematiche comuni presenti sia in Loos sia in de Finetti.

Riguardo la teoria di Adolf Loos, come emerge in diversi progetti quali la Villa Müller a Praga o la "Looshaus" di Vienna, si riscontrano alcune questioni: un rapporto preciso tra architettura e città che, nel caso delle ville, si manifesta anche attraverso una dimensione marcatamente discordante tra ambienti interni ed esterni. In questo paragrafo, la ricerca di affinità viene condotta attraverso un procedimento critico che, tramite il confronto diretto, cerca temi analoghi che, anche mediante l'intuizione, possono offrire una possibile lettura dell'operato di de Finetti attraverso l'opera di chi lo ha preceduto. Una visione di questi presupposti è rappresentata anche dal testo di Raffaella Neri e Paola Viganò, intitolato "La modernità del Classico" (2), dove emerge una possibile relazione tra classicità e modernità, espressa dall'idea di recuperare i fondamenti razionali del progetto, ossia i principi e il metodo, piuttosto che i risultati formali.

Questa sezione, dunque, non mira a individuare esplicite somiglianze tra le forme architettoniche di Loos e quelle di de Finetti, ma intende discutere una possibile concezione analoga dell'architettura e del pensiero architettonico tra i due. Adolf Loos è considerato uno dei primi maestri dell'architettura moderna e il suo tentativo

di contrastare l'eccesso stilistico della decorazione si oppone alle tendenze ottocentesche che ne esaltavano la presenza. Come scrive Loos in "Parole nel vuoto": «In me e in tutti gli uomini civili l'ornamento non suscita affatto una più grande gioia di vivere. Se io voglio mangiarmi un pezzo di pan pepato me ne sceglierò uno che sia tutto liscio e non uno di quelli in forma di cuore o di bambino in fasce o di cavaliere, completamente ricoperti di ornamenti. L'uomo del quindicesimo secolo non mi comprenderà. Ma tutti gli uomini moderni mi comprenderanno benissimo» (3).

Per Loos, l'ornamento o, meglio, l'eccesso di ornamento, sembra rappresentare il desiderio di rimanere ancorati a un passato nostalgico che non fa più parte del vivere civile. È importante sottolineare che, per lui, l'ornamento non è da rifiutare totalmente, ma solo quando, non integrandosi con l'architettura, ne oscura il carattere architettonico. Nei suoi progetti, infatti, si nota sia internamente sia esternamente un'integrazione strutturale del decoro con gli elementi architettonici. La presenza di modanature, trabeazioni e colonne conferisce un'unitarietà composta di forme, declinata con un linguaggio che non appare come un elemento stilistico aggiunto successivamente alla composizione morfologica. La facciata viennese della "Looshaus", realizzata da Adolf Loos tra il 1909 e il 1911, lo testimonia. Il basamento in marmo cipollino con colonne tuscaniche sostiene, su uno sfondo compositivo razionale, un prospetto caratterizzato da aperture regolari. La presenza di questi elementi, e del basamento, non fanno di questo edificio un'architettura nostalgica, ma moderna. Loos sembra riflettere sulla dimensione civica dell'architettura, interessandosi a ciò che quell'immagine trasmette. Lo stesso accento si ritrova nei progetti residenziali di alcune ville, come Villa Müller o Villa Moller: la concezione discordante tra composizione interna ed esterna, manifestata anche attraverso il *Raumplan*, testimonia una dimensione civica delle facciate, che a sua volta è subordinata all'immagine della città. La vista definita dai prospetti architettonici appartiene a tutti, quindi alla città, e l'identificazione di un carattere architettonico sobrio o, meglio, civico, permette di soddisfare questa dimensione. È quindi possibile riconoscere tali architetture come residenze che, insieme a tanti altri edifici pubblici e privati, compongono l'immagine urbana e collettiva. L'accento sulla chiarezza del carattere, quindi sulla capacità di evocare emozioni in modo netto attraverso una messa in scena architettonica, è sottolineato dallo stesso Loos quando scrive: «Se in un bosco troviamo un tumulo,

lungo sei piedi e largo tre, disposto con la pala a forma di piramide, ci facciamo seri e qualcosa dice dentro di noi: qui è sepolto qualcuno. Questa è architettura» (4).

La modernità razionale di Loos, sebbene si basi su un principio analogo di semplificazione, sembra discostarsi parzialmente dalla corrente modernista, in parte coeva a Loos. Sebbene il modernismo persegua anch'esso l'affermazione di un movimento civile prima ancora che architettonico, in Loos questo avviene attraverso una presenza critica e costante dell'ornamento, che non viene ancora totalmente eluso come avverrà più esplicitamente nel modernismo. L'avvento della rivoluzione industriale nel XIX secolo e i benefici derivati hanno modificato le dinamiche di vita della società. In ambito architettonico, il tentativo di rispondere a questi cambiamenti ha attraversato diverse fasi e movimenti culturali, accomunati da un principio di razionalizzazione della logica compositiva e dall'integrazione sempre più frequente della tecnologia, dettata dall'aumento degli standard igienici abitativi.

Questa transizione dalla fase preindustriale a quella industriale evidenzia ancora di più come la semplificazione del carattere architettonico permetta una riproducibilità più accessibile, mutando inevitabilmente il gusto e l'identità individuale e collettiva ad esso legate. In questo senso, l'affermazione ironica di Loos sulle forme del panpepato in "Parole nel vuoto" risulta più chiara. Loos, pur non realizzando architetture ottenute attraverso semplici assemblaggi di elementi prefabbricati, riflette a suo modo sulla semplificazione del linguaggio, accentuando il carattere. Considerato dalla storiografia come un pioniere del moderno, Loos si identifica come esponente di un movimento culturale che, tra il XIX e XX secolo, rompe con l'architettura storicista, non più in grado di rispondere alle mutate dinamiche sociali. Questo non significa che Loos ripudi forme e linguaggi del passato; al contrario, lavora su di essi applicando logica e razionalità.

Non tutti i progetti di Loos, però, mostrano lo stesso grado di rottura. In Villa Karma, ristrutturata da Loos nel 1903 a Montreaux sul lago di Ginevra, si percepisce la dimensione di semplificazione del carattere senza il totale abbandono dell'ornamento. La composizione utilizza forme di rimando classico, come l'accesso della villa che si appoggia a una grande parete bianca intonacata e si formalizza in un piccolo podio rialzato, delimitato da due plinti e scandito da quattro colonne scanalate che

sorreggono una trabeazione. La facciata presenta poche aperture simmetriche rispetto al podio, che è più basso dell'altezza del fronte. Ai lati del prospetto svettano due elementi pergolati, simili a torri, che contribuiscono a definire il sistema compositivo di questo lato della villa. In Villa Karma, la forma e la sua declinazione sembrano essere un'entità unica, mostrando un certo ripudio per l'ornamento stilistico. Tuttavia, la semplificazione dell'ornamento, sebbene presente, risulta meno marcata rispetto ad altri progetti successivi di Loos. L'abitazione, intonacata di bianco, si erge distintamente sul terreno e si apre al paesaggio di Montreaux attraverso una serie di spazi terrazzati che scavano il volume. Una serie di gallerie gravita attorno al nucleo centrale rettangolare, che si estende fino all'ultimo piano arretrato, definendo uno spazio terrazzato. Queste gallerie, situate dietro le facciate, sono forate con aperture regolari. Ai quattro angoli dell'edificio si trovano volumi pergolati che, come torri, articolano la forma e trattano architettonicamente l'angolo. Si nota un'ipotetica affinità con uno degli angoli del Sullivan Center di Chicago, legata probabilmente all'interesse di Loos per la Scuola di Chicago. La casa si mostra estremamente aperta al contesto, tranne per la facciata d'ingresso con il podio rialzato e le quattro colonne, presenti anche in altre parti della casa e talvolta abbinata a soffitti cassettonati. Per questo progetto, Loos ricevette un'ammenda dalle autorità locali, che avevano giudicato le facciate troppo spoglie e poco ornate per il contesto, non ritenendo il progetto adeguato al luogo. Loos si dichiarò felice di questo richiamo formale, considerandolo come un attestato che lo riconosceva come architetto moderno. Tuttavia, anche a seguito di una rapida analisi del progetto, emerge la presenza di elementi, seppur semplificati, di rimando classico. Ci si interroga quindi sul perché di questa presenza, sulle affinità che Loos potrebbe avere con la storia dell'architettura e sulla possibilità di essere moderno senza rinunciare completamente all'ornamento.

Così come Loos rifletteva sul panpepato, la modernità si distingue non solo attraverso una semplificazione del carattere e della declinazione architettonica, ma anche per la possibilità di una riproducibilità semplice. La presenza di un ornamento integrato e semplificato agli elementi architettonici, riproducibile e riproponibile all'interno dello stesso progetto, come le colonne scanalate, contribuisce a non rendere Villa Karma un'architettura nostalgica. Sebbene oggi possa risultare difficile considerare questa architettura totalmente moderna, è importante sottolineare che ci si trovava agli

albori di ciò che sarebbe poi confluito in un movimento modernista europeo del quale Loos è considerato un pioniere e non esponente, quindi non rappresentante pienamente tale corrente culturale così come è ricordata all'apice del proprio lascito.

In Villa Karma, la giustapposizione di elementi storici attraverso un processo di semplificazione e riproducibilità non rende l'architettura distaccata dal proprio tempo, ma apre la strada a una nuova concezione dell'ornamento in architettura, che sarebbe stata ulteriormente esplorata in tutta Europa attraverso il razionalismo e il modernismo architettonico. L'affinità con la storia è presente anche in altri progetti di Loos, come il concorso per il Chicago Tribune del 1922, che prevede una grande torre dorica di circa trenta piani su un basamento. Probabilmente, Loos riflette criticamente sul rapporto tra modernità e passato. L'esperienza statunitense che Loos vive in giovane età e l'interesse per Sullivan, quindi per una dimensione anglofona dell'architettura, permettono forse a Loos di riflettere sul tema dell'ornamento.

In modo più articolato rispetto all'Europa continentale, Stati Uniti e Regno Unito hanno visto un proliferare fertile di rivisitazioni europee di movimenti architettonici storici. Dal Rinascimento in poi si delinea l'avvento della modernità, con i primi trattati che, composti anche di immagini chiare, permettono alle generazioni future di usufruire di un sapere non solo teorico ma anche pratico. Un esempio è Andrea Palladio, i cui insegnamenti si diffusero in tutta Europa grazie al suo trattato "I Quattro Libri dell'Architettura", che risultava «più accessibile e maneggevole dell'opera in più volumi di Sebastiano Serlio, o del testo più oscuro e digressivo dell'Alberti» (5).

Queste affinità con il passato e la storia, espresse nell'opera di altri architetti, sembrano riflettersi nelle proposte urbane di de Finetti, che non rinuncia all'uso di basamenti bugnati a sostegno delle facciate, scandite da bucatore semplici o, in alcuni casi, da colonne e trabeazioni di ispirazione classica. Ne sono esempi diretti i progetti per le piazze Fontana e Beccaria, così come per la proposta de "La Strada Lombarda", nonché la trasformazione dell'Arena Civica in stadio che, nonostante la sua grande mole e le relazioni con la città circostante, rivela un'attenzione particolare a questi elementi architettonici. In de Finetti, questi elementi definiscono non solo gli spazi pubblici, ma l'intero progetto nella sua unità di forma e linguaggio.

Anche rispetto ad altri aspetti di Loos, come gli interni architettonici, emergono analogie. Progetti di de Finetti, come gli interni dell'appartamento Mattioli a Milano, possono essere messi in relazione con alcuni spazi interni di villa Müller a Praga di Adolf Loos, in particolare con la sala da pranzo. Vi è un'affinità, forse, nel tentativo di armonizzare e rendere flessibile lo spazio, una ricerca tipica del *Raumplan* loosiano, e nella cura del trattamento superficiale, che in Loos mostra spesso influenze della tradizione anglofona. De Finetti potrebbe quindi aver assorbito un bagaglio culturale loosiano, a sua volta proveniente da un'altra tradizione, contribuendo così a un movimento architettonico milanese.

Questo ipotetico approccio di de Finetti non deriva, presumibilmente, solo da Loos, ma anche da altre ispirazioni, come gli architetti del Novecento Milanese con cui intrecciava rapporti. Tale approccio suggerisce una duplice pratica: da un lato, una continuità storica filologica può portare alla riproposizione di forme e linguaggi simili; dall'altro, essa può avvenire tramite una lettura non sempre oggettiva. In altre parole, la continuità storica di stampo evocativo e culturale del progetto, come auspicato da E. N. Rogers, non sempre appare del tutto razionale e comprensibile nelle scelte di riferimento. Il movimento del Novecento Milanese, grazie anche al suo ampio apporto artistico, mostra per certi versi una maggiore irrazionalità che, in architettura, potrebbe essersi tradotta in un certo grado di eclettismo.

L'architetto Giovanni Muzio, sulla rivista "Dedalo" nel 1931, identifica in de Finetti un notevole apporto di ricerca soggettiva, ovvero non completamente razionalizzabile. Attraverso queste digressioni, si intende rafforzare il valore della contaminazione culturale nell'opera dell'architetto, che rende più complessa la separazione tra forma e sua declinazione. Nei progetti urbani di de Finetti, anche se non realizzati, la separazione tra queste componenti darebbe luogo a due letture diverse: la prima evidenzerebbe un approccio morfologico razionale e metodologicamente classico, mentre la seconda testimonierebbe una variegata contaminazione culturale, non del tutto razionale, che si tradurrebbe, come nel movimento palladianista, in un linguaggio frutto di una ricerca compositiva estetica personale.

In conclusione, indipendentemente da un approccio più o meno soggettivo, è la presenza di una contaminazione culturale, ovvero l'allontanamento da schemi teorici rigidi, che consente a de Finetti di riflettere a livello urbano su

questioni sistemiche e specifiche. Questa dimensione intellettuale gli permette di formulare proposte progettuali che, sullo sfondo di un rapporto con la storia dal quale cogliere un metodo ed un insegnamento per il progetto, combinano vari retaggi culturali e propongono una costruzione della città basata su una parziale mutazione della concezione dello spazio pubblico. In de Finetti, questo spazio non si limita ad essere tale in senso letterale, ma assume anche un'importanza infrastrutturale.

Attraverso questa lettura dell'architetto, si vuole rimarcare come l'architetto sia esente nelle sue scelte da dinamiche dettate dalla nostalgia del passato. Infatti, l'idea di città di de Finetti, che emerge (nei capitoli successivi) dall'analisi di alcuni suoi progetti urbani, respinge totalmente un periodo di espansioni urbanistiche di circa cinquant'anni, dagli anni Ottanta dell'Ottocento agli anni Trenta del Novecento e lo fa sulla base di riflessioni relative alla possibile espansione della città futura: queste scaturiscono anche da un rapporto con la storia ma in virtù di un principio logico. De Finetti ricerca l'elaborazione delle sue proposte anche attraverso esempi precedenti a tali espansioni, i quali proponevano assetti razionali e logici, volti alla gestione urbana. Questo rapporto col passato non impedisce però all'architetto di coesistere anche con un'integrazione infrastrutturale moderna e tecnologica apportata al progetto. Pertanto, al di là della complessità che de Finetti rappresenta in fase di analisi, un metodo per ottenere riflessioni critiche e operative è ricercare, come fatto con Adolf Loos, possibili affinità tra l'opera di altre figure e quella dell'architetto. Questo permette di intuire temi che potrebbero aver caratterizzato de Finetti stesso e di arrivare a riflessioni teoriche. Ciò implica una possibile riconoscibilità in de Finetti di altre architetture e architetti, e sottolinea l'importanza di un ulteriore strumento fondamentale per l'analisi critica: il ridisegno.

II.3 - Recuperare per definire

Il capito I di questo elaborato recupera il titolo da una lezione di Aldo Rossi tenuta al teatro Olimpico di Vicenza il 18 settembre 1996, intitolata "Un'educazione palladiana". Rossi sottolinea la fortuna dell'architettura palladiana in Inghilterra e negli Stati Uniti e nel discorso che tiene riporta un aneddoto personale nel quale si trovava in un centro commerciale statunitense dove si potevano acquistare elementi architettonici come timpani e colonne, realizzati in legno o altri materiali. Secondo Rossi, l'uso di questi ordini non rappresenta un passatismo, poiché lo stesso Palladio li ha resi fruibili e riproducibili attraverso i suoi disegni. Questi elementi, in linea anche con il movimento del palladianesimo, non appartengono più solo all'architetto che li ha conati, ma alla città e a chi vi costruisce. Sembra alludere perciò a una possibile continuità storica e progettuale che assolve la pratica progettuale volta all'attingere liberamente dalla storia.

Aldo Rossi riporta anche una riflessione del professor Ackerman, che si chiedeva fino a che punto Palladio fosse classico. Quando palladio va a Roma viene colpito dalla scuola romana, ma di essa non sembra farne cenno e secondo Ackerman, Palladio sembra rifiutare la componente irrazionale di Michelangelo. Rossi afferma infatti che «la questione del rapporto fra Palladio e la grande scuola romana, tra la complessità statica e strutturale di Michelangelo e la semplicità costruttiva ed espressiva di Palladio è per me una delle questioni più interessanti [...] Probabilmente è possibile la ripetizione di strutture di tipo michelangeloesco, ma Palladio capisce che, nell'architettura diciamo professionale, la ripetizione deve andare oltre la professionalità per esprimersi veramente. E la sua frase, le fabbriche si riconoscono per la loro forma e non per la loro materia, è in questo senso molto importante» (6).

La riflessione di Ackerman suggerisce un'ulteriore discussione. Come scrive Antonio Monestiroli, «il Rinascimento è stato un momento rivoluzionario nella storia dell'architettura e non si può in alcun modo pensare, come molti nell'Ottocento hanno pensato, che sia stato un momento di ripresa accademica dei modelli della classicità soltanto perché sono stati ristiudati gli ordini» (7).

Se il rinascimento è stata la culla della modernità, forse, così come Raffaella Neri riflette nella relazione

fra classicità e modernità, esso è stato mosso da una volontà di riproporre «Un'idea che superi quella di formalismo e di storicismo, che sia rivolta piuttosto verso la ricerca di fondamenti razionali per il progetto, in una direzione che riguardi i principi e il metodo piuttosto che i risultati formali o, meglio ancora, che riguarda i rapporti fra i temi e le forme.» (8).

Perciò, una figura come quella di Adolf Loos, oltre a sviluppare forme architettoniche moderne, inserisce nel suo repertorio progettuale elementi che richiamano il classico. Questi elementi possono suggerire un metodo progettuale guidato dalla razionalità, svelando il suo essere moderno anche attraverso la classicità. Il decoro, l'unitarietà di stile e la codificazione formale significano chiarezza espressiva e definiscono il carattere architettonico. Pertanto, nella figura di Adolf Loos, è possibile leggere le parole di Raffaella Neri quando afferma che non vi può «essere contrapposizione tra classicità e modernità. Anche la modernità, come la classicità, non è uno stile né un sistema formale: la modernità è una condizione, direi piuttosto un dovere, lo stesso che ha assolto Bramante nel Rinascimento e che dobbiamo assolvere noi tra XX e XXI secolo. È un impegno civile a cui l'architetto non si può sottrarre, un impegno a farsi interprete della propria cultura e a conformare su questa l'architettura e la città. Perché si tratta di costruire i luoghi della vita dell'uomo, e allo stesso tempo di rappresentare, in questa costruzione, il suo mondo e i suoi valori, di rappresentare, in questi luoghi, la sua stessa vita. [...] La classicità è l'orizzonte del lavoro dell'architetto, è la dimensione razionale del procedimento, è aspirazione alla generalità, la modernità porta i contenuti e i valori di una cultura, che danno corpo e vita all'architettura.» (9).

Esiste, quindi, una possibile analogia con la figura di de Finetti: l'inserimento di una decorazione integrata nei suoi progetti e l'utilizzo di elementi apparentemente remoti possono indicare un'affinità con Loos e una dimensione più ampia di modernità e classicità. Indagare criticamente un'idea di architettura che attraversa secoli e connette autori diversi potrebbe aiutare a comprendere meglio la figura di de Finetti. Rispetto ai colleghi contemporanei, egli sembra distanziarsi maggiormente per alcune scelte di declinazione architettonica, adottando spesso trabeazioni, colonne, modanature e balaustrine di ispirazione classica. Tuttavia, questo non ha reso de Finetti un architetto non moderno. Nel 1931, Giovanni Muzio, sulla rivista "Dedalo", lo riconosce

come architetto lombardo e moderno, nonostante il suo sguardo rivolto a un passato classico e neoclassico. Le sue ibridazioni linguistiche, sebbene "sporche" e non rivolte a una precisa rievocazione storica, mantengono un carattere evocativo, e le sue architetture, anche quando rispondono a necessità urbane, definiscono la dimensione del luogo e del suo carattere architettonico.

Se quindi in Adolf Loos, maestro di de Finetti, si ritrova una doppia essenza modernista e classicista, è possibile rintracciare un legame con il Rinascimento, con Palladio e con il più recente palladianesimo. L'attenzione di Loos per l'ornamento e la sua semplificazione non gli ha impedito di integrarlo nelle sue proposte architettoniche, né ha fatto di lui un nostalgico. Dunque, se nella sua architettura di Loos fosse, ad esempio, possibile rileggere una possibile influenza di Sullivan, dato che egli allo stesso tempo è considerato pioniere della modernità, allora forse, sullo sfondo di un principio di continuità sussisterebbe anche un possibile principio di analogia di modernità e classicità insito in Sullivan stesso. La cultura internazionale del tempo, con radici nel Rinascimento italiano, si manifesta tanto nell'architettura americana, recente per ragioni storiche, quanto in quella britannica, segnata da un tardo arrivo del Rinascimento e da una più prolungata architettura medievale.

Se quindi, il Rinascimento, è considerato la culla della modernità, è anche vero che esso è stato esportato oltremare ed oltreoceano. Quindi se fosse possibile, attraverso il mondo del palladianesimo, identificare in Sullivan, esponente della scuola di Chicago, una possibile attinenza; allora sarebbe forse plausibile far convergere entrambi ad una precedente dimensione rinascimentale. In essa, la figura di Palladio, che non vuole identificarsi come cardine generatore, si mostra però pioniera di una modernità che annulla le distanze con l'epoca classica recuperando, così come Raffaella Neri afferma in "La Modernità del Classico", *un'idea volta alla ricerca di fondamenti razionali per il progetto, che identifichi principi ed un metodo piuttosto che risultati formali, perciò un'idea che riguarda il rapporto tra temi e forme*. Se ciò fosse dimostrabile allora forse in de Finetti, si troverebbe un'affinità con quanto detto e sarebbe perciò possibile attestarne uno spessore di architetto modernista ma anche classicista, ovvero volto alla definizione di progetti con un'integrazione unitaria forma architettonica e sua declinazione, rispondente attraverso temi urbani alla composizione dei progetti. Werner Oechslin, riflette sulle parole di Quatremère

de Quincy, il quale rifiuta *tutti quei modelli teorici che pretenderebbero di ricondurre tutto - tramite di un esercizio di astrazione troppo spinto.* (10). La corrente del palladianesimo ha generato delle immagini e si potrebbe tendere a riconoscerne affinità con l'autore originale solo ed esclusivamente attraverso il linguaggio. Tuttavia, questo fenomeno, così come prosegue Oechslin, si riconosce *tanto nell'immagine come tale, quanto nel processo e nelle motivazioni che conducono ad essa.* (11). Per quanto la figura del Palladio si mostri riconoscibile nelle proprie architetture, esso: «rivela la balance, quella via di mezzo tra generalizzazione e concretezza, cioè la generalizzazione nella forma concreta dell'architettura, sinonimo di «teoria e prassi», che connota l'atto creativo di Palladio, e che - pur con accenti diversi - offre un fondamento al successivo palladianesimo. [...] Questa è una delle ragioni di fondo per cui l'età moderna, orientata al superamento degli ordini e quindi dei connotati esteriori dell'architettura "classica" rinascimentale, ha riservato a Palladio un'attenzione speciale. Questo aspetto è sinora del tutto sfuggito a quella corrente di indagine sul palladianesimo che si è lasciata guidare dalla pura e semplice imitazione esteriore. [...] Che i principi universali e fondamentali di un'architettura rimasta immune a tutte le variazioni stilistiche, siano esperibili immediatamente nella sua forma esteriore - all'apparenza tanto fugace - è un fatto che stranamente sfugge spesso all'attenzione critica dell'osservatore. Eppure, è proprio questa la ricetta del successo del palladianesimo: l'universalità e normatività, da un lato, e la datità concreta, di volta in volta specifica, dall'altro, si ritrovano all'interno di un medesimo oggetto, in uno stupefacente equilibrio» (12).

Attraverso l'esperienza statunitense di Adolf Loos, si può ipotizzare anche nell'architettura americana ottocentesca la presenza di una dimensione classicista, ovvero volta a cogliere principi ed un metodo compositivo dell'architettura del passato. Essa è forse riscontrabile in Louis Henry Sullivan. Infatti egli «Quando sedicenne, nell'ottobre del 1872, entra al MIT, l'insegnamento architettonico è impartito da William Ware, e il tono dominante di razionalizzazione classicistica che si respira è ben rappresentato icasticamente dalla torreggiante Rogers Hall di William G. Preston, ultimata da pochi anni nel campus- [...] William Ware stesso, del resto, insieme agli altri promettenti maestri dell'est - come Charles D. Gambrell, George B. Post, Frank Furness, Henry Van Brunt - si è formato nella sfera di Hunt ed è autore del manuale degli ordini classici più usato: *The American Vignola*» (13).

Sebbene l'immagine che i progetti di Sullivan producono non sembri essere forse affine ad una dimensione palladiana dell'architettura, non sembrano venir meno al cogliere un'idea compositiva che volge lo sguardo ad un passato classico. Il contesto sociale di fine Ottocento negli Stati Uniti vede infatti la presenza di una dimensione eclettica dell'architettura. Sullivan stesso, lavorando da Furness a Philadelphia, si ritrovava a dover «sostituire a un concetto di linguaggio come sistema - e, in questo caso, come sistema french style, nella voga del New England - una pratica di montaggio paratattico di elementi linguistici conformati (desunti dai modelli del passato i reinventati). Aprendo così la strada allo sperimentalismo, con effetti immediati di innovazione linguistica post-eclettica e come premessa, a lungo termine, di inusitate capacità nella ricerca di modalità figurative depurate dai modelli tradizionali e ispirate a un'inedita logica linguistica» (14).

Sembra forse paventarsi un'affinità di metodo ad un'altra corrente che si sviluppa prima di questo periodo sia nel Regno Unito che negli Stati Uniti. Il palladianesimo, infatti, come movimento culturale sviluppatosi dopo il Rinascimento, non sembra discostarsi da quanto appena detto sotto un profilo metodologico. La rievocazione di forme rinascimentali del Palladio in primis, ma anche del Vignola ed altri, avviene infatti sotto un profilo paratattico che talvolta mina alle regole compositive di quei maestri, come ad esempio la presenza del pieno sul pieno, del vuoto sul vuoto, o l'utilizzo della serliana nell'angolo. Sembra infatti emergere in Sullivan l'acquisizione di un metodo e di principi compositivi che avvengono dallo studio della storia, così come testimoniano anche i ridisegni da parte dello stesso Sullivan degli ordini del Vignola. La volontà di riformare l'architettura del proprio tempo, così come Inigo Jones avvenne attraverso il recupero paratattico di forme del Palladio, sembra avvenire negli Stati Uniti attraverso un recupero paratattico di forme del passato. Se la modernità, così come la storiografia attesta, sembra avere principio nel Rinascimento europeo, allora è forse vero che la stessa idea, esportata oltre mare ed anche nel nuovo continente, abbia declinato l'architettura moderna anche in queste terre. Se quindi è possibile ipotizzare una connessione metodologica fra Sullivan e il palladianesimo, allora forse è possibile ricondurli ad una matrice comune di modernità insista nel Rinascimento europeo. Perciò, al netto di queste considerazioni appare più chiara forse la visione di Loos dell'architettura americana (e inglese) che afferma essere detentrica da una cultura europea ibernata. Egli pur mostrandosi distaccato da un concetto

democratico statunitense, riflette sulla necessità di fornire a tutti i benefici della civiltà. Infatti, dice che, se in Europa si viaggia per un'ora in treno ed un'ora a piedi si arriva in campagna da persone completamente diverse rispetto a quelle della città. E questa situazione è *indegna*. È infatti indegno che tutte queste persone, milioni, siano escluse dai benefici della civiltà. Perciò rispetto a Sullivan si mostra eticamente differente. Egli, infatti, mostrando la torre nella sua veste eroica, nel suo progresso tecnologico, favorisce anche una speculazione fondiaria. Loos invece con disincanto si volge all'era della tecnica, e fa dell'architettura un voler parlare di società europea. Tuttavia, l'esperienza americana di Loos è interessante. Infatti, l'America raccontata da Loos è quella vista dagli occhi di un europeo: «Così l'America diventa il <das Andere> dell'Europa, un <altro> quasi freudiano, una sorta di identità *autre* di stessa civiltà. È questo un passaggio obbligato per comprendere l'uso strumentale della *Kultur* anglosassone costantemente contrapposto a quello della *Kultur* germanica. La civiltà inglese - e per estensione quella americana - è per Loos detentrica di una cultura tedesca <ibernata> e, in quanto tale, è terreno fertile per la crescita dei germi originari comuni» (15).

In effetti Loos, come pioniere dell'architettura moderna sembra avere avvicinato, sotto un profilo architettonico, il vecchio continente e quello oltreoceano; «Soprattutto Sigfried Giedion ha insistito sul ruolo importante svolto dall'America nella genesi dell'architettura moderna. Da questo punto di vista Loos è stato visto come un mediatore tra due mondi e come un diffusore di modelli architettonici» (16) e la matrice comune di tutto ciò sembra ritrovarsi nel periodo rinascimentale palladiano, dove nel definire l'identità all'architettura si recuperò un'idea di metodo dal periodo classico. Forse, tanto per Palladio, quanto per Loos, modernità e classicità non erano due cose differenti ed anche i progetti urbani di de Finetti sembrano affini a questa dimensione di allusione e recupero del passato. Ad esempio, ne "La strada Lombarda", la presenza del ritmo scandito dalle colonne di rimando classico non è passibile di dimenticanza. Quegli spazi ed il relativo carattere, sono direttamente connessi alla declinazione architettonica. Se si immagina di trovarsi fisicamente dentro al progetto difficilmente si potrebbe restare distaccati dalla qualità estetica del luogo. Con questo non si vuole riflettere sul gusto soggettivo che il trattamento superficiale può indurre, quanto più sulla percezione estetica data nell'insieme, dal progetto della forma e della relativa

declinazione. L'assenza di colonne o la sostituzione con altre di forma differente, pur non alterando il principio compositivo, forse determinerebbe una differente percezione del luogo e quindi dell'identità che un certo carattere architettonico ne definisce. Le gallerie colonnate poste al primo piano, il principio di cassettoni nel soffitto, il bugnato del basamento, nonché la sua stessa presenza, sono elementi riproducibili, estratti da frammenti di altre architetture pregresse che nel complesso conformano, assieme ad una composizione morfologica razionale, un'identità specifica del progetto: una chiarezza nel mostrarsi spazio pubblico, un pezzo di città così come lo è una piazza o un fronte strada urbano. Se ipoteticamente de Finetti avesse appurato ulteriormente gli elementi che lo compongono, ad esempio utilizzando colonne cilindriche senza alcun genere di capitello, forse questo progetto avrebbe comunque funzionato assolvendo al suo ruolo di luogo urbano, ma non è detto che una differente declinazione architettonica ne avrebbe mantenuto la stessa carica evocativa. Nonostante sia impossibile dire con certezza se i progetti di de Finetti avrebbero funzionato o meno in differenti vesti, egli li ha formulati e fissati in quel modo, ovvero con quella complessiva unione di forma e declinazione architettonica che da nessuno gli fu imposta e che perciò va tenuta sempre in considerazione quando si riflette e si analizza criticamente su di un suo progetto per la città onde evitare di ricercare un appuramento fittizio del suo operato e non rispondente al reale lascito dell'architetto.

II.4 - Il carattere e la riproducibilità

Sullo sfondo di una possibile lettura di de Finetti in relazione ad altri architetti che lo hanno preceduto attraverso le tematiche di progetto, appare interessante, ai fini della ricerca, soffermarsi sul carattere architettonico e sulla sua riproducibilità, per una comprensione più approfondita dell'autore e dei suoi progetti. Considerando la figura di Palladio come un caposaldo del periodo rinascimentale, ovvero quell'epoca che la storiografia ritiene l'inizio di un'era moderna, il tema della riproducibilità e del carattere assume particolare rilievo. Attraverso l'opera di Palladio e di altri architetti suoi contemporanei, non solo si è resa possibile una riflessione razionale e logica sulla composizione architettonica, che analizza la forma e il carattere evocato, ma si sono anche gettate le basi per una concreta trasmissibilità grazie a una rappresentazione grafica precisa. I libri di architettura, infatti, permettevano di conoscere, apprendere e operare attraverso il disegno. Questo ha inevitabilmente favorito il recupero dell'opera rinascimentale nei secoli successivi, come dimostra il movimento del palladianesimo.

Il carattere architettonico definito da Palladio, unito alla facilità di accesso alle immagini e agli elementi architettonici che emergevano dai trattati come se fossero manuali, ha generato una forte attrattiva per gli architetti britannici: «una delle attrattive del sistema architettonico di Palladio era costituita dal fatto che esso forniva gli strumenti per creare una facciata architettonica abilmente modificata atta a evocare le qualità del costruttore al mondo pubblico [...] Attraverso l'uso di una sequenza di ordini e di una gerarchia di forme, il classicismo poteva proiettare le sottili distinzioni sociali in un linguaggio architettonico che aveva le sue radici nell'antichità» (17).

Le architetture di Palladio, scomposte e ricomposte in differenti vesti, facilitavano la definizione di una dimensione architettonica che in modo funzionale rispondesse alle necessità richieste dal progetto. Ciò che Palladio afferma nei *Quattro libri dell'Architettura*, nella visione britannica sembrano essere disattesi. Egli, infatti, sosteneva che sopra il vano vi doveva essere il vano così come sopra il pieno dovesse esservi il pieno.

Anche quanto affermato nel suo trattato "L'idea dell'Architettura Universale" da Vincenzo Scamozzi viene disatteso dalle declinazioni britanniche. Egli, infatti, dichiara che le aperture sovrapposte nei diversi piani

debbano avere la medesima larghezza. Non a caso Isac Ware, architetto inglese che tradusse le opere di Palladio «nel più vasto trattato di architettura in lingua inglese, *A Complete Body of Architecture* (1756), definisce le serliane - un tipo ideato per fare bella figura, di grande appariscenza; e, quando eseguite correttamente, di estrema eleganza» (18).

La volontà di Inigo Jones di riformare e innalzare i criteri della progettazione inglese attraverso l'opera di architetti come Palladio inizialmente non trovò terreno fertile. Tuttavia, grazie al lavoro svolto dal suo allievo John Webb, il contributo di Jones raggiunse le generazioni future. Webb non solo trasmise la biblioteca del suo maestro ai posteri, ma nel *Vitruvius Britannicus*, opera realizzata da Campbell, pubblicò una serie di suoi progetti, divenendo fonte di ispirazione per i successivi architetti. Pertanto, nel Regno Unito del sedicesimo e diciassettesimo secolo, esisteva forse la volontà di riformare un'architettura ancora legata alla dimensione medievale. Tuttavia, questa corrente, affine a uno stile neoclassico che diventerà nazionale solo più tardi, sembra attingere a frammenti architettonici riproducibili tramite i trattati rinascimentali e i relativi disegni. Infatti, noti esponenti inglesi della seconda metà del XVII secolo, come Christopher Wren, conoscevano i trattati rinascimentali italiani. Pur essendo noto, il trattato "I Quattro Libri dell'Architettura" non era una fonte esclusiva per Wren, che, aderendo a un credo scientifico basato sulla sperimentazione, attingeva liberamente da Jones, Webb, Palladio e altri. La dimensione figurativa caratteristica di questa fase inglese mostrava un approccio pluralistico all'architettura, dove «Palladio non godeva di alcuna posizione di privilegio salvo quella di essere incluso come degna e utile fonte. Wren, Hawksmoor e Vanbrugh attinsero copiosamente anche dall'architettura francese, dagli edifici romani contemporanei di Bernini e Borromini, da quelli olandesi e così via» (19).

Sebbene Wren e altri non siano considerati palladianisti in senso stretto, emerge una tendenza storica verso la costruzione di un'architettura per recupero di frammenti di altre architetture. In un certo senso, torna utile la riflessione emersa negli anni Sessanta del Novecento da Ernesto Nathan Rogers nell'articolo «Continuità o crisi?» sulla rivista "Casabella" (20). Da questa riflessione emerge una visione sistemica che riconosce in ambito architettonico una dinamica di continuità storica, costruita nel tempo come recupero e

metabolizzazione del passato. Rogers individua anche la possibilità di un principio di crisi, innescato da uno o più elementi estranei, che determina una variazione sostanziale. Pertanto, questa fase inglese che anticipa quella neoclassica ottocentesca sembra volgere lo sguardo a un passato rinascimentale sintetizzato nella figura di Andrea Palladio, da cui la coniazione storiografica del palladianesimo.

Pur caratterizzandosi per la presenza di una pluralità di elementi estranei al sistema autoctono, questa corrente mantiene comunque un'identificazione di carattere, evitando forse un reale principio di crisi, ma costruendo una continuità. Le opere di Adams e altri, infatti, non appaiono prive di una morfologia compositiva né di un carattere riconoscibile, recuperando dalla storia non solo un linguaggio, ma anche un approccio metodologico che le identifica come architetture. Questo linguaggio veniva associato a edifici di rappresentanza, trasmettendo un carattere architettonico distintivo. Il progetto di Robert Adam per Stowe a Londra, ad esempio, dimostra la sua affinità con la corrente palladiana, pur introducendo «una nota completamente nuova, riconvertendo quelli che erano diventati motivi decorativi e superficiali in importanti elementi strutturali, organici e funzionali» (21).

Perciò esiste forse un filo conduttore che dalla nascita della modernità rinascimentale, ed attraverso le correnti da esse derivate come quella palladianista, confluisce nella necessità di integrare, e al contempo appurare, l'ornamento negli elementi architettonici recuperando così una dimensione antica e classica in cui emerge coesistenza unitaria della triade vitruviana tratta dal *De Architectura* e composta dai concetti di *Utilitas*, *Firmitas* e *Venustas*; ovvero utilità nella funzione, solidità statica ed aspetto estetico. Se la culla della modernità ha quindi luogo nel periodo rinascimentale, si può ipotizzare una continuità storica che attraverso fasi cronologiche successive recuperi dei principi ed un fondamento razionale per il progetto. L'appuramento dell'ornamento attraverso la corrente palladiana, che lo porta a ritornare essere forma architettonica e non più elemento superficiale della materia, potrebbe essere presente anche nella visione di Adolf Loos, il quale critica l'ornamento fine a sé stesso ma lo integra parzialmente in alcuni elementi architettonici. Essendo stato de Finetti allievo di Loos, si mostra quindi di interesse ricercare affinità lungo la storia rispetto alle figure che compongono il suo possibile retroterra

culturale e di conseguenza la riproducibilità e il carattere dell'architettura, in virtù di temi architettonici, mostrano un possibile scorcio sull'architetto. Infatti, in de Finetti, la declinazione architettonica è un fattore non alienabile dalle considerazioni, seppur non rappresenti il focus su cui si concentra la ricerca. Se nei progetti per la città de Finetti tende a definire spazi pubblici che ospitano anche aspetti infrastrutturali, allora ci si trova di fronte a un binomio composto da due variabili: forma dello spazio e infrastruttura. Entrambe trovano il loro significato attraverso un'applicazione logica, ma la prima è dettata anche da questioni umanistiche e non propriamente e totalmente scientifiche, mentre la seconda è l'esatto opposto. Anche in questo de Finetti potrebbe avvicinarsi alla figura di Leonardo da Vinci, ovvero nel rispondere alle necessità con progetti ibridi, e non solo formali, fondati su un'applicazione logica e operativa. Tuttavia, le variabili del sistema non sono due e il binomio sembra decadere a favore di un sistema di tre variabili. Questa terza variabile è composta dalla declinazione architettonica. Anche per questo motivo, così come in un "problema di tre corpi", risulterebbe difficile, se non impossibile, ottenere una soluzione analitica che comprenda appieno le scelte dell'architetto. Si può riconoscere però che tale declinazione che egli infonde alle sue proposte non è uguale e indiscriminata in ogni parte di progetto. Talvolta, in presenza di punti specifici e dichiaratamente pubblici, emerge una maggiore presenza di elementi di rimando classico come colonne dal sapore tuscanico, trabeazioni e balaustri di stampo rinascimentale. Nelle altre parti dei progetti invece il linguaggio è comunque definito ma in modo meno evidente, ovvero con una tendenza alla serialità e ad un certo grado di razionalismo geometrico che potrebbe essere riconducibile all'aggettivo "morigerato". Questo fatto, per esempio, è riscontrabile in modo netto nel progetto de "La strada Lombarda": ad eccezione della strada in asse con la Galleria Vittorio Emanuele II, dove ci troviamo in presenza di una quantità evidente di elementi architettonici classici, il resto del progetto vede facciate con bucatore semplici, ritmate da una serialità del modulo e da una dimensione, forse "anonima", ma in modo più corretto definibile come sobria e semplificata, in cui la facciata composta razionalmente diventa anche un ulteriore tema compositivo e morfologico che costituisce in de Finetti l'architettura degli edifici verso la città.

Sebbene quindi risulti difficile sostenere che de Finetti possa essere un palladianista, esiste forse un'affinità

dell'autore con questo movimento. Così come gli architetti palladianisti recuperavano e riproponevano alcune forme dal periodo rinascimentale, talvolta non rispecchiandone un'esatta sintassi compositiva ma disponendole in una composizione paratattica, anche de Finetti a modo suo sembra fare lo stesso. Attingendo da un vocabolario formale recuperato dalla storia anche de Finetti sembra costituire la morfologia di un luogo attraverso una composizione di elementi. Essi non definiscono solo una forma e una relativa declinazione architettonica, ma paiono sfruttare il carattere che da esso ne deriva e che in de Finetti assume al ruolo di spazio pubblico. L'architetto, infatti, nei suoi progetti di interni difficilmente si mostra così variegato nella riproposizione di forme architettoniche di rimando classico, mentre per gli spazi esterni, e nello specifico per gli spazi pubblici, lo fa. Perciò quello che si vuole sostenere è che quella dimensione dettata da una riproducibilità mista, con affinità palladianiste, permette a de Finetti di infondere maggiormente la dimensione pubblica e civica ai luoghi. Per semplificare brutalmente è come se si stesse affermando che, se in un progetto di de Finetti si individuano colonne, trabeazioni, balaustrine ecc., allora è presumibile che si avrà, in quella parte, un'accezione pubblica, quindi un'importanza specifica di quello spazio pubblico all'interno dell'intero progetto. Quindi la riflessione sul carattere e la riproducibilità risultano di interesse poiché de Finetti ne fa ampio utilizzo attraverso la riproposizione di forme che egli sembra utilizzare per identificare nei suoi progetti un tema non solo architettonico, ma urbano. Il fatto che lui utilizzi queste forme potrebbe essere anche legato a questioni soggettive di gusto o di altra natura, ma il fatto che nei suoi progetti alcune parti, a specifica accezione pubblica, siano spesso rappresentate con elementi formali di rimando classico allora forse si mostra come indizio del fatto che la riproducibilità di un carattere architettonico è per questo architetto una questione di interesse e di cultura del progetto.

Note capitolo II

1. Muzio, G. in *Dedalo*. Rassegna d'arte diretta da Ugo Ojetti. Anno XI – Dasc. XV, Agosto 1931, pp. 1094-1097
2. Neri, R., & Vigano, P. (2000). *La modernità del classico*. Venezia: Marsilio editori.
3. Loos, A. (1972). "Ornamento e delitto", contenuto in *Parole nel vuoto*. Milano: Adelphi edizioni, pp. 220-221
4. Loos, A. (1972). "Architettura", contenuto in *Parole nel vuoto*. Milano: Adelphi edizioni, p. 255
5. Anderson, C. (1999). "Palladio in Inghilterra: il predominio del classico in un mondo straniero", contenuto in *Palladio nel nord Europa. Libri, viaggiatori, architetti* di Beltramini G., et. al., Milano-Ginevra: Skira, p. 123
6. Rossi, A. (2001) "Un'educazione palladiana", contenuto in *Annali di architettura 13/2001*. Rivista del centro internazionale di Studi di Architettura Andrea Palladio di Vicenza, p. 10-11
7. Monestiroli, A. (2000). "Il classico come aspirazione", contenuto in *La Modernità del Classico* di Neri, R., & Vigano, P. (2000). Venezia: Marsilio editori, p. 85
8. Neri, R., & Vigano, P. (2000). *La modernità del classico*. Venezia: Marsilio editori, p. 17
9. Neri, R., & Vigano, P. (2000). *La modernità del classico*. Venezia: Marsilio editori, p. 18
10. Oechslin, W. (2006). *Palladianesimo, teoria e prassi*. Venezia: Arsenale editrice, pp. 16-17
11. ibid.
12. ibid.
13. Manieri Elia, M. (1995). *Louis Henry Sullivan. 1856-1924*. Milano: Electa, p.10
14. Manieri Elia, M. (1995). *Louis Henry Sullivan. 1856-1924*. Milano: Electa, p.11
15. Gravagnuolo, B. (1981). *Adolf Loos: teoria e opere*. Milano: Idea edizioni, p.44
16. Lustenberger, K. (1998) *Adolf Loos*. Bologna: Zanichelli editore, p.11
17. Anderson, C. (1999). "Palladio in Inghilterra: il predominio del classico in un mondo straniero", contenuto in *Palladio nel nord Europa. Libri, viaggiatori, architetti* di Beltramini G., et. al., Milano-Ginevra: Skira, p. 123
18. Wittkower, R. (1995). *Palladio e il palladianesimo*. Torino: Einaudi, p. 240
19. Anderson, C. (1999). "Palladio in Inghilterra: il predominio del classico in un mondo straniero", contenuto in *Palladio nel nord Europa. Libri, viaggiatori, architetti* di Beltramini G., et. al., Milano-Ginevra: Skira, p. 123,
20. Rogers, E. N. (1951) "Continuità o crisi" contenuto in *Casabella Continuità*, Milano
21. Wittkower, R. (1995). *Palladio e il palladianesimo*. Torino: Einaudi, p. 253

III - Un'idea di città per Giuseppe de Finetti

Questo capitolo intende approfondire il tema della composizione urbana milanese attraverso la figura di Giuseppe De Finetti. A differenza degli approcci pianificatori di fine Ottocento e inizio Novecento volti ad espansioni radiali omnidirezionali, De Finetti propone un diverso rapporto gerarchico tra le componenti urbane, in cui lo spazio pubblico è costruito in complementarità con le infrastrutture urbane. In questa idea di città la strada assume il principio compositivo della secante, in opposizione alla tangente, diventando un'arteria penetrante. Contrariamente alle espansioni di Beruto e Masera, che caratterizzano la crescita urbana milanese dalla seconda metà dell'Ottocento fino agli anni Trenta del Novecento, De Finetti si ispira a pianificazioni precedenti come quella della Commissione d'Ornato del 1807, sostenendo che la città non debba essere semplicemente lambita dalle vie di comunicazione, ma attraversata e intersecata, che non devono essere subordinate, se possibile, al tessuto urbano. In questo modo de Finetti accentua l'importanza dell'infrastruttura urbana con la quale non affronta solo il tema dello spostamento ma anche quello della costruzione dello spazio pubblico della città.

Questa visione emergente è evidente nella proposta che De Finetti presenta nel 1926-27 al concorso per il nuovo piano regolatore di Milano, in collaborazione con il gruppo noto come "club degli urbanisti." In questa proposta, De Finetti esplora una diversa dinamica dei rapporti gerarchici urbani, evidenziando l'importanza di uno spazio pubblico che non solo collega, ma definisce la struttura della città stessa.

Nel corso della sua vita, De Finetti continua a sviluppare e affinare questa idea attraverso una serie di progetti di trasformazione urbana, seppur non realizzati. Tali proposte dimostrano come lo spazio pubblico possa conformarsi in complementarità all'infrastruttura urbana nella costruzione della città, facilitando l'attraversamento del nucleo compatto urbano anziché il suo aggiramento. Secondo De Finetti, questo approccio argina la speculazione fondiaria e affronta in modo logico i problemi sistemici della città, proponendo una composizione urbana che, in rapporto con la storia e con il proprio tempo, privilegia la connessione e la fruibilità dello spazio pubblico e costruisce quindi la città.

III.1 - La costruzione della città

Le trasformazioni urbane e le relative pianificazioni a cura di Beruto e Maserà hanno visto per Milano una pianificazione tesa a consolidare un nucleo "monocentrico" che indiscriminatamente ed in ogni direzione vedeva un'espansione verso l'esterno. Giuseppe de Finetti, così come si riscontra nel volume "Milano Costruzione di una città", edito da Hoepli e a cura di Cislàghi, De Benedetti e Marabelli, riflette su questi interventi:

«Scopo di quei piani è in primo luogo la lottizzazione delle aree edilizie; in secondo luogo, la formazione di una rete di comunicazioni. Questa graduatoria degli intenti urbanistici spiega la imperfezione della città come organismo cinematico, in quanto essa non si espande come un meccanismo in cui deve prevalere con somma libertà il fattore del movimento, bensì come un corpo stabile e relativamente compatto che si ingrandisce "per accumulo di case", fra le quali si sviluppa la rete stradale. [...] Tanto nel piano Beruto quanto nel piano Maserà manca ogni provvidenza di nuove arterie regionali; esse non sono neppure accennate nei grafici e solo fuggacemente nella relazione. [...] Ad un'altra cosa quei piani regolatori non pensano mai: alla bellezza della città. In essi non mai una vera piazza, ma solo dei crocicchi o slarghi o "rondò" nei luoghi di convegno di strade convergenti a stella. Tranne che pel Castello, manca in Milano l'amore e la giusta valutazione della bellezza antica. È tempo da opere affrettate, è un'età disattenta alle ricchezze anche cospicue del passato» (1).

Nel 1926 venne indetto un bando per un nuovo piano regolatore. Esso prevedeva, in analogia alle esperienze europee del momento, una previsione urbana per azionamento e quindi una primordiale destinazione funzionale delle aree. Esse furono distinte principalmente in industriali, commerciali e residenziali. Questo bando prevedeva inoltre spazi pubblici a verde cercando inoltre di attenuare il "monocentrismo" crescente di Milano attraverso l'incentivo alla creazione per i comuni limitrofi di piani regolatori aggregati. Il concorso, vinto dall'arch. Portaluppi e dall'ing. Semenza, non trova però seguito diretto con gli autori vincitori (2).

Infatti, diversi anni dopo, nel 1934 si vide l'approvazione del piano a cura dell'ing. Albertini, il quale a seguito del concorso costituì un ufficio urbanistico che impiegò sei

anni per giungere alla stesura definitiva ed approvata dal ministero. Questa versione non teneva conto delle linee guida del bando del 1926 se non per una serie di viali alberati. Esso sembrava voler garantire uno sviluppo totale dell'edilizia dal centro storico fino ai confini comunali. La fitta rete stradale su cui si basava avrebbe favorito, secondo il piano di Albertini, la decongestione urbana dal centro verso la periferia. Tuttavia, la previsione secondo la quale una serie di arterie convergenti al centro avrebbero determinato spinte centrifughe verso la periferia, si mostrò illusoria. Il piano Albertini favorì infatti la terziarizzazione del centro storico attraverso sventramenti entro i Bastioni. In tal modo si determinò sempre più una stratificazione sociale piramidale che individuava con il centro urbano la sua punta. Dal centro verso l'esterno si passava infatti di classe sociale, dalla borghesia ricca fino ai ceti popolari. Dal 1934 al 1940, la città ebbe un aumento demografico di 200.000 individui arrivando a toccare circa 1.280.000 abitanti. La città però rispose con una debole offerta di case a basso costo che vennero progettate in ordine sparso sul tessuto urbano. Perciò il piano Albertini perpetrando un'idea di assoggettamento del capitale privato alla pubblica pianificazione aggravò una stratificazione sociale (3).

Angelo Villa, sul numero di "Casabella" n° 451/452 dedicato alla città di Milano, cerca di fornire una sintesi critica degli intenti del piano proposto dal *Club degli Urbanisti*, i quali la intitolano "Forma Urbis Mediolani" posizionandosi al secondo posto. In tale proposta «la città è colta come costruzione che si sviluppa nella storia, la sua morfologia, i suoi monumenti, i suoi quartieri sono posti come dati significativi per la sua trasformazione. Ma non si tratta di ridurre la città costruita, la città antica a problema di conservazione ambientale. [...] significa invece [...] superare la frattura tra valore della città come storia e sua utilità, tra significato dell'impianto esistente come tradizione collettiva e necessità civile di ammodernamento. Un secondo aspetto della cultura urbana proposto dagli architetti del Club, riguarda gli elementi della costruzione della città. Questi elementi sono la strada, la piazza e l'isolato: tipi e forme urbane costanti della costruzione della città, che le trasformazioni di fine Ottocento hanno svilito a fatto tecnicistico-astratto, a strumenti di negazione di quella "continuità" che lo sviluppo e la crescita urbana deve avere» (4).

Risulta quindi possibile una costruzione dell'architettura

della città che non debba solo contemplare gli edifici privati. La critica mossa da de Finetti è consapevole della necessità di un apporto edificatorio privatistico al fine della costruzione della città, ma non vede in essa l'unica via possibile da intraprendere per realizzarla. I temi urbani di strada, piazza e isolato, che fanno parte di una cultura progettuale urbana europea, sono fondanti nella definizione morfologica delle proposte di de Finetti. Egli però non li ripropone solo in virtù di una matrice culturale dalla quale proviene, infatti, questi temi progettuali sottendono a una costruzione della città attraverso il suo spazio pubblico. Nelle proposte di de Finetti questa necessità incontra anche quelle moderne dell'epoca in cui si colloca e all'interno dei progetti è dato ampio spazio a questioni di natura infrastrutturale. Perciò, in de Finetti il rapporto con la storia e col passato è funzionale alla ricerca di un fondamento concreto che, se applicato logicamente al presente può favorire la costruzione di quello che si potrebbe chiamare spazio pubblico infrastrutturale, attraverso il quale costruire la città del proprio tempo e intuirne possibili sviluppi futuri.

D'altro canto, l'idea di città di de Finetti, si fonda anche attraverso una netta contrapposizione con la visione del "monocentro" come strumento di espansione continua e indiscriminata. La visione che egli propone, infatti, prefigura un passaggio nel nucleo urbano di arterie viarie "penetranti" che quindi non lambiscono la città ma la attraversano. Per l'architetto Milano va attraversata e gli spostamenti sono una tematica cardine della sua opera che risulta essere indagata fin dal bando di concorso del '26-27 realizzato in collaborazione con il "club degli Urbanisti". Quella proposta, pur ricercando affinità col passato, come anche Beruto in parte fa, produce un risultato differente rispetto a quello prodotto dell'espansione radiale omnidirezionale. In de Finetti, questa idea di organizzazione della città porta con sé anche una critica socioeconomica ed alcune riflessioni rispetto ad un mercato fondiario speculativo, le quali supportano la necessità da parte dell'architetto di prevedere uno sviluppo della città futura che non perpetri l'idea del "monocentro" ma venga attraversata da assi viari principali.

III.2 - Il bando di concorso del 1926-27 per il nuovo piano regolatore di Milano

Il bando di concorso prevedeva una serie di richieste principali che possono essere sintetizzate nella necessità di identificare zone urbane dalle affini specificità funzionali e tipologiche (oggi le chiameremmo forse zone omogenee) e nella volontà di favorire una rottura dell'espansione monocentrica. Il bando sembra incentivare la scissione fra piano comunale ed intercomunale alludendo alla possibilità di istituire piani regolatori aggregati per i comuni limitrofi. Ne libro "Milano costruzione di una città" emergono alcune riflessioni di de Finetti sulle tre proposte vincitrici che per semplicità rinomina con in nomi *Alfa*, *Beta* e *Gamma*. Ad *Alfa* corrisponde la proposta di Portaluppi e Semenza dal nome "Ciò per amor", a *Beta* il progetto del *Club degli Urbanisti* dal nome "Forma Urbis Mediolani" e con *Gamma* si identifica la proposta di Brazzola, Chiodi e Merlo, chiamata "Nihil sine studio". Fra di esse vengono colte dall'architetto una serie di analogie, fra cui la persistenza della forma "monocentrica", una equilibrata espansione rispetto al corpo urbano e l'assunzione del territorio comunale come definitivo. In effetti l'autore sembra, in un certo senso, auto criticarsi attraverso il progetto *Beta* a cui prese parte. Questo emerge esplicitamente dalle sue parole:

«Chi si fosse chiesto se il territorio di 184 kmq fosse in ogni sua parte adatto alla città futura, sarebbe giunto logicamente ad una distinzione qualitativa fra zone a monte e zone a valle e, con breve passo ad una progettazione asimmetrica anziché tendenzialmente equilibrata rispetto al corpo urbano preesistente. Questa elementare premessa critica avrebbe determinata una evoluzione nel metodo; Milano, liberata decisamente e per sempre dalla iconografia del passato, si sarebbe avviata alla conquista di una nuova forma consentanea ai caratteri del suo territorio. [...] Ma l'analogia fra le tre progettazioni sta in questo: che in nessuna di esse appare, neppure vagamente, l'indicazione di un modo di sviluppo ulteriore, nessuno avendo detto quale forma e natura debba assumere la città dopo raggiunti i 2 milioni di abitanti. Forse che si è presupposto che la natura monocentrica debba e possa continuare a sussistere ulteriormente? Si direbbe di sì, od almeno nessun concorrente ha dimostrato il contrario. In realtà è lecito credere che nessun concorrente si sia neppure proposta questa meditazione» (5).

De Finetti riflette anche su questioni di ordine politico-economico. A suo avviso nessuna proposta contempla la possibilità di una mutazione sostanziale del possesso fondiario urbano poiché la maggior parte delle aree era di proprietà privata. Tuttavia, l'assenza di questo pensiero rende difficilmente attuabile o anche solo pensabile la proposta di una trasformazione urbana orientata territorialmente, poiché solo incrementando le aree demaniali e valorizzando quelle già esistenti si potrebbe predisporre un intervento con un peso politico-finanziario con ricadute incisive sulla città.

Il progetto *Alfa*, del resto, lo ha in un certo senso applicato. Esso si basa su un principio economico, ma diversamente dalla visione di de Finetti, che sembra essere volta alla cosa pubblica, ha favorito l'aumento di rendita fondiaria privata essendo le aree demaniali in netta minoranza. Nella visione della proposta *Beta*, così come de Finetti sostiene, l'espansione si spinge oltre i limiti della pianificazione attuata da Masera con il piano del 1912 attraverso strutture tentacolari che si spingono verso il territorio. Queste definisco agglomerati gravitanti al nocciolo urbano già consolidato secondo uno schema satellitare. Esso non rinuncia ad una visione "monocentrica" della città ma ciononostante le permette di definirsi in modo gerarchico. Viene quindi lasciata intendere la possibilità di apertura verso il territorio e forse, tale dimensione, è legata al riferimento esplicito che il *Club degli Urbanisti* fa in riferimento al piano della *Commissione d'Ornato* del 1807. Il progetto *Beta*, infatti, propone una serie di interventi interni che non mirano ad uno sventramento totale del tessuto urbano. L'elemento iconico di questa proposta è forse rappresentato dalla "Racchetta", ovvero un elemento circolatorio che dalla via Trionfale di corso Sempione (nord-ovest) prosegue raccordandosi con due assi paralleli verso il nord-est. Questi sono al quelli passanti per corso Venezia e Porta Nuova (l'asse definito dalla odierna stazione centrale dei treni). Perciò la "Racchetta", elemento così nominato dagli autori del progetto, avrebbe dovuto raccogliere le correnti circolatorie in direzione del centro prevenendone un affollamento. Venne pensato con una larghezza di 25 metri e non di 50 come il corso Sempione. Infatti, l'intento del piano è di non sventrare eccessivamente il nucleo compatto urbano di Milano. Il *Club degli Urbanisti* sembra infatti assumere un atteggiamento pragmatico. Ciò emerge dalla proposta del tracciato che riguarda corso Matteotti, infatti:

«Il progetto *Beta* conteneva accanto all'invenzione

primaria già descritta un'invenzione notevole relativa al tracciato del corso già Littorio, oggi Matteotti. Di questa arteria oggi sussisteva nel 1927 solo l'imbotto dalla banda della piazza della Scala, tra la Banca Commerciale Italiana e la chiesa di San Fedele; si era in procinto di iniziare le fabbriche attorno alla piazza Crispi e d'aprire il tronco rettilineo indirizzato verso la chiesa di San Babila. Il progetto *Beta* accettava realisticamente le porzioni già compromesse di quell'arteria a tracciato diagonale, in sé stessa assurda e di malsano concepimento, ma ne variava sapientemente lo sbocco al levante, portandola a sfociare nel corso Venezia, ben al di là di San Babila. L'incontro col corso Venezia avrebbe assunto la forma di un nettissimo bivio, avrebbe lasciato sussistere la continuità di tracciato di via Monte Napoleone e della via Durini, che sono elementi della medesima antichissima anulare, avrebbe risparmiato totalmente l'inutile, assurda piazza San Babila. Con questo schema il nuovo corso avrebbe avuto qualche pregio che oggi non ha e la città avrebbe risparmiato centinaia di milioni di lire» (6).

La proposta *Beta* sullo sfondo di una assialità che sembra recuperare quella dell'insediamento romano quindi non si mostra disattenta alle trasformazioni della città e non cala dall'alto una risposta assolutistica. Sembra invece osservare sapientemente tanto il presente quanto il passato e di conseguenza proporre una soluzione che medi l'ideale con il reale avvicinandosi quanto più possibile ad una proposta utile. Se quindi esiste l'idea di identificare un cardo ed un decumano, che guidano l'idea del piano, allora l'esempio appena descritto dalla giacitura diagonale di corso Matteotti è forse una chiara esemplificazione di un processo di mediazione atto nella proposta *Beta* per il piano regolatore. La sua risistemazione, infatti, sebbene corso Littorio (oggi Matteotti) appaia ricadere al di fuori dagli elementi principali della proposta, ovvero la "Racchetta" ed il quartiere monumentale alle spalle dell'Ospedale Maggiore, non viene esclusa dal progetto. Questa zona, a ridosso del Duomo si mostra come un'arteria centrale già problematica negli anni antecedenti al bando e di conseguenza su di essa viene elaborata dal *Club degli Urbanisti* una proposta che possa decongestionare il traffico. Per farlo, corso Littorio (oggi Matteotti) viene indirizzato verso la racchetta e confluisce in corso Venezia. Tale proposta perciò, sullo sfondo di un tracciato territoriale, pone una riflessione a scala urbanistica che sembra preannunciare però anche un'idea di città basata su assi viari penetranti e sulla costruzione dello spazio pubblico, quindi che

può trovare declinazione secondo temi urbani come quelli rappresentati dalla strada, piazza e isolato; le riflessioni su piazza San Babila e parti circoscritte di città testimoniano come la proposta *Beta* non tracci solo assi ideali, ma scende un pensiero di costruzione della città. La proposta del *Club degli Urbanisti* sembra tenere assieme differenti scale del progetto, tuttavia, lo stesso de Finetti critica la proposta *Beta* poiché sembra accusarla di non aver saputo tracciare una più forte idea di connessione con la regione. Nonostante l'idea di proporre una riorganizzazione ispirata al cardo e decumano e con essa tentare di risolvere un problema circolatorio attraverso la penetrazione della città verso l'esterno, per de Finetti la proposta *Beta* non si mostra chiara e definita come il progetto del 1807 della *Commissione d'Ornato* aveva invece proposto.

Sembra quindi che la proposta *Beta* sia risultata, rispetto alla commissione che ne ha espresso un giudizio, meno originale rispetto a quella vincitrice *Alfa*. Quest'ultima, infatti propone una circonvallazione di 54 Km che, attraverso un cinematismo che apparentemente vuole predominare su quello edilizio-fondario, cerca di proporre una soluzione al traffico della città. Questa grande arteria propone un'alternativa al modello per satelliti che si sviluppano dal centro verso l'esterno. Nonostante faciliti la formazione di nuovi nuclei gravitanti attorno al "monocentro", essi sono interconnessi attraverso questa grande arteria di nuova costruzione prefigurando quindi un modello a satellite ma allo stesso tempo omnidirezionale rispetto al "monocentro". Sostanzialmente fra i nuclei gravitanti all'esterno la città sembra essere spinta alla densificazione e non al mantenimento di un più marcato contrasto fra città e campagna fra i satelliti stessi; per questo sebbene possa essere pensato come un modello ad espansione satellitare, la grande arteria circolante ne determina in realtà un'espansione omnidirezionale del "monocentro". A cercare di porre spiegazione alla vincita di questo progetto del bando di concorso del 1926-27, de Finetti fornisce una possibile spiegazione: la proposta vincitrice nel proporre una soluzione di maggiore originalità rispetto alle altre, ha anche definito più dettagliatamente l'intero progetto e questo potrebbe avere maggiore forza evocativa per la città futura. Risulta perciò lecito domandarsi se questa proposta si sia rivelata giusta o meno per il problema della città. Essa, infatti, sembra perpetrare un'idea cara a Beruto e Masera, poiché in questo modo Milano mantiene un'idea radiale e "monocentrica". De Finetti, se apparentemente si mostra

comprensivo nel riflettere positivamente anche sulla proposta *Alfa*, in realtà la attacca apertamente. Essa sembra concentrarsi principalmente sul definire un piano stradale provocando così un intricato sistema viario senza ordine e anche Piacentini, nel cogliere l'enorme quantità di demolizioni che avrebbero interessato il centro, espresse titubanza sul progetto vincitore. A suo avviso, la proposta di *Alfa* avrebbe comportato un intricato tessuto urbano residuale ed irregolare. Infatti, come de Finetti sostiene, la proposta *Alfa* prevede la formazione di un reticolo stradale incredibilmente più aggrovigliato di quanto non fosse quello creato dai secoli e dal tempo. Una densità massima per tutte le aree edificabili viene prevista, così come la carenza di verde pubblico. Frequente è l'utilizzo di uno schema a "Y", detto anche a "bretella" e si perpetra quella rottura di orientamento NE-SO già violata nel 1865 con via Carlo Alberto (oggi via Mazzini). De Finetti della proposta *Alfa* sembra infatti criticare aspramente non solo l'idea di una circonvallazione, ma quanto più quella dell'estrema frammentazione che attraverso segmenti stradali viene generata. Il progetto *Beta* cerca di definire un percorso continuo che decongestioni il traffico, mentre la proposta *Alfa* sembra volerlo attuare attraverso elementi interrotti, segmenti stradali che però paiono aggravare la congestione. L'architetto si scaglia anche contro la pratica atta a ringiovanire la città mediante innesti di elementi compositivi estranei a Milano, come quelli che ricorrono ad elementi stellari e a zampe d'oca. Ne è un esempio la rotonda sulla direttrice nord-sud proposta da *Alfa*, la quale sembra prendere prestito la forma dall'Etoile di Parigi, la grande piazza circolare. Su di essa de Finetti scrive:

«Quella piazza parigina è d'indole coreografica ed antimoderna, è un'invenzione derivata dai *nord-pints* delle foreste, dove il monumento centrale, l'arco di trionfo, celebra ed esprime mirabilmente lo spirito unificatore che lo ispirò. Ma considerata dal punto di vista circolatorio, e pertanto nel suo aspetto economico concreto, quella piazza ove confluiscono dodici arterie è un organismo erroneo, terribilmente erroneo. Nessuno lo rifarebbe oggi senza grave colpa in nessuna città moderna. Questo voler ringiovanire una città mediante innesti di elementi tolti a prestito in individui d'altra specie è pratica poco felice. Con questo processo addio originalità, addio tradizione, addio civiltà, addio città! Se ne farebbe un campionario di trovate, un manuale di esempi, una raccolta di copie in scala ridotta, una specie di Villa d'Adriano o Villa d'Este in Tivoli, dove tra mille

fontane tu incontri la Rometta, che è una compagine di obelischi, cupole, colonnati che nell'ambito di una piazzola ti ridanno una visione lillipuziana di Roma: giocattoli della decadenza» (7).

La critica del progetto *Alfa* si spinge oltre attraverso le parole di de Finetti. Infatti, emerge una critica sistemica che l'autore pone in relazione a Milano. Quella proposta, dal carattere totalitario ha effettivamente definito più accuratamente un contatto con la regione, più di quanto le altre proposte abbiano fatto. L'intento del progetto *Alfa* è infatti anche quello di riformare la rete autostradale oltre che quella stradale urbana. Ciò si evince dalla proposta di rimuovere il cimitero Maggiore in direzione nord-ovest e sostituirlo con un nodo autostradale. Il progetto *Gamma* si caratterizza per il suo atteggiamento maggiormente prudente e conservativo mentre la proposta *Beta* presenta uno spunto di modernità, ma non è facilmente leggibile.

L'atteggiamento del *Club degli Urbanisti*, sebbene de Finetti sostenga a posteriori l'assenza di un'idea alla base della proposta *Beta*, cerca forse di rispondere ad un problema complesso con soluzioni che non godono di quel grado di assolutismo come la proposta *Alfa* presentava. Continuando la sua critica nei confronti di questo progetto egli scrive:

«Certo è che con la decisione di conferire il primo premio al progetto *Alfa* la giuria aveva confermata la tendenza sempre presente nello spirito italiano allo smisurato, al monumentale, al complesso, tendenza che in questo caso trasferiva il problema della città dal campo del reale a quello dell'immaginoso, dal dominio della ricerca metodica a quello dell'utopia. Quel razionalismo che gli autori stessi più e più volte invocano non ha nulla a che fare con il tormento della fiorentina Accademia del cimento e neppure con l'accanita ricerca del vero di una Padre Lodoli veneziano, ma si collega per diritto, in modi evidentissimi, alle fonti internazionali più note, alle riviste d'avanguardia di ogni paese. E quel progetto celebra nel tempo l'indirizzo della scuola di architettura milanese più efficacemente di ogni altro documento» (8).

Emerge quindi un certo grado di disillusione forse in de Finetti, il quale sembra essere volto alla ricerca di un possibile metodo utile all'approccio di un problema complesso. Il progetto *Alfa* invece, pur proponendo un'idea definita, si carica di un grado di assolutismo che sembra vestirsi con abiti moderni quando in realtà non

lo è, con esso infatti la città è conclusa. Con rilettura critica potrebbe apparire questa come una previsione di quella crisi del movimento moderno in relazione alla città che troverà una fine formale con il X° CIAM. Le parole di de Finetti, lette con una consapevolezza odierna, richiamano forse ad un'idea di una città aperta, non solo verso il territorio, ma anche verso una costruzione che non è possibile pianificare completamente in un preciso istante storico. Basti pensare che di lì a vent'anni la città sarebbe stata distrutta per un terzo dai bombardamenti bellici. Nessuno poteva saperlo e nessuno avrebbe potuto prevedere con così largo preavviso come la città si sarebbe organizzata a seguito di un così devastante avvenimento. La proposta *Beta*, sebbene de Finetti ne auto critichi alcuni aspetti, oggi mostra forse un maggiore grado di attualità. La presenza della "Racchetta" nella proposta *Beta*, nonché la simmetria definita col foro Bonaparte attraverso la giustapposizione di un nuovo quartiere monumentale con giacitura sud-est posto alle spalle dell'ospedale Maggiore, testimoniano questa dimensione di apertura territoriale e anche alle mutevolezze temporali. Angelo Villa su Casabella offre forse una breve ma concisa sintesi del lavoro svolto dal *Club degli Urbanisti*: «il nuovo piano non è una ragnatela informe ma un sistema gerarchico che interpreta la città esistente verso i nuovi bisogni; la nuova architettura non si mimetizza ma rappresenta il nuovo significato civile della struttura urbana» (9).

Perciò è quel sistema gerarchico composto da un cardo ed un decumano a racchiudere la vera modernità che forse potremmo considerare contemporanea poiché permette una declinazione compositiva urbana accettando la mutevolezza della storia e delle vicende umane che vanno in realtà a costruire la città nel tempo. Se considerata sotto questa luce, la proposta *Beta* sembra distinguersi da quella *Alfa*; mentre invece osservandole solo sotto un aspetto di rappresentazione formale della composizione urbana potrebbero risultare più affini. Entrambe infatti affondano le radici nella storia: la proposta *Alfa* in quella di una forma urbana "monocentrica" che da sempre ha definito la città di Milano e che dall'Ottocento in avanti ha caratterizzato la sua espansione in modo sempre più preponderante; quella *Beta* in un recupero di tracciati assimilabili a quelli dettati dalle direzioni fondative della città romana dettati del cardo (NO-SE) e decumano (NE-SO), i quali hanno forse ritrovato un possibile recupero più recente in sede di pianificazione urbana e territoriale con il piano della *Commissione d'Ornato* del 1807. Perciò la questione

non ricade sul solo rapporto o meno con la storia delle proposte, ma sulla logica che da esso ne deriva e che viene applicata al progetto. La proposta *Alfa* presenta con il “monocentro” una forma conclusa che può aprirsi a successive ed analoghe espansioni radiali. Così facendo però di fatto si favorisce una densificazione ulteriore che già era presente al momento della proposta e che de Finetti critica quando sostiene che essa favorisce una speculazione ad opera del mercato fondiario privato. Perciò la proposta *Alfa* propone una soluzione attuabile ma che applica una logica fondata su un fondamento storico che non argina il problema della densificazione urbana e, altresì, non prevede che la città possa in futuro ricercare logiche differenti o semplicemente avere altre necessità. Per questo la proposta *Alfa*, si caratterizza per la sua definizione specifica ed indiscriminata di tutte le aree urbane. La proposta *Beta* invece recupera anch'essa un rapporto con la storia ma attua una logica gerarchica dettata da tracciati urbani e territoriali in virtù di due questioni: la prima è che si sarebbe frammentata la densificazione e la città si sarebbe aperta al territorio su direzioni definite e non indiscriminate e legate alla sola forma “monocentrica” ed al contempo si avrebbe avuto anche una possibile crescita economica per tutta la città con l'istituzione di un mercato fondiario-edilizio controllato e non totalmente privatistico e guidato dalle sole logiche speculative; la seconda, e forse più importante in relazione all'idea di città, avrebbe ricercato risposte alla necessità degli spostamenti celeri urbani e interurbani attraverso la costituzione di una rete infrastrutturale “penetrante” la città. La somma di questi presupposti sta alla base di molte proposte urbane che de Finetti propone successivamente per Milano e attraverso le quali viene ricercata la costruzione di quello che si potrebbe definire come spazio pubblico infrastrutturale: esso prevede la possibile costruzione della città attraverso una serie di spazi pubblici, come strade e piazze, che non solo organizzano il tessuto urbano ma alloggiavano anche servizi e infrastrutture viarie primarie “penetranti” la città, rispondendo quindi anche alla necessità dettata dagli spostamenti che sono fondamentali per la Milano moderna e futura .

III.3 - Il piano del 1807 e la proposta del *Club degli Urbanisti*

Il tentativo di affrontare la pianificazione della città attraverso temi architettonici e urbani che aspirano a una costruzione di Milano, e non solo a una sua predisposizione operativa, è una peculiarità della proposta redatta del *Club degli Urbanisti* per il bando di concorso per il piano regolatore del 1926-27. Essi, ponendosi criticamente rispetto alle espansioni milanesi Ottocentesche e del primo Novecento, guardano al passato nel tentativo di cogliere una *Forma Urbis Mediolani* nella quale riconoscere un'idea di città che non rinneghi il proprio *genius loci* ma che al tempo stesso risponda alle necessità del proprio presente e, per quanto possibile, contempi un possibile sviluppo futuro aperto alla mutevolezza delle necessità.

Risulta perciò di interesse avanzare in prima istanza una possibile relazione tra la proposta *Beta* e il piano urbano del 1807 redatto dalla *Commissione d'Ornato*; successivamente sarà possibile riscontrare ulteriori ipotesi di analogia fra quest'ultimo e figure pregresse che nella storia della città hanno fornito un apporto culturale importante come, ad esempio, Leonardo da Vinci.

Questa digressione temporale risulta sostanziale nel tentativo di rimarcare, rispetto alla proposta del *Club degli Urbanisti*, un legame con la storia di tipo logico e non formale, volto perciò alla formulazione di risposte progettuali per il proprio tempo e che, nel caso del *Club degli Urbanisti* ma anche di de Finetti preso singolarmente, avviene anche per mezzo di un rapporto diretto col passato e con la storia.

Il riscontro o meno di tali evidenze permetterebbe quindi, attraverso alcuni progetti architettonici e urbani, di ipotizzare nonché cercare di identificare in de Finetti un possibile legame con altre figure che lo hanno preceduto. Questa relazione, fondata sul riconoscimento di un'idea del progetto, favorirebbe una lettura dell'architetto volta ad un recupero logico e razionale, quindi non formale, del passato e della storia che diventa quindi uno strumento utile a rispondere alle necessità non risolte della città.

Il piano della *Commissione d'Ornato* del 1807 ad opera di cinque architetti neoclassici, appurato dagli interventi puntuali di apertura di una serie di piazze come quelle poste a coronamento del Duomo, sottende ad un impianto composto da due assi. Il primo di essi, il cardo

con giacitura NO-SE, connette il corso Sempione con Porta Romana e perpendicolarmente ad esso, attraverso Porta Nuova e Porta Venezia si identificano una serie di decumani in direzione NE-SO. Così come riflette de Finetti in "Milano costruzione di una città": «Invertita la direzione, è ripresa appieno la concezione della via Emilia che investì un tempo la città da sud-est, la penetrò e la potenziò. Anche i Romani non si attenero al tracciato del cardo primitivo, ma ne incisero uno nuovo «per intarsi» tra il margine del primo castro ed il nocciolo residuo del borgo insubrico. Le due concezioni lontane di venti secoli nel tempo sono sorelle, sono figlie dello stesso ellenismo» (10).

Il cardo, infatti, che come prolungamento a corso Sempione procede in direzione sud-est, trova un primo slargo nell'odierna zona del Cordusio, per poi proseguire fino all'Ospedale Maggiore. Qui una grande piazza asimmetrica ne permette con una leggera traslazione (parallela) il proseguimento fino a Porta Romana. Perpendicolarmente a questo asse una coppia di decumani definiscono i collegamenti verso il nord-est attraverso Porta Venezia e Porta Nuova. La proposta descritta, formalmente datata 1807 e definita da un gruppo di *architetti neoclassici*, sembra quindi alludere ad una dimensione ancor più antica e che de Finetti definisce ellenica. Essa, come l'architetto sostiene frequentemente, appare essere guidata dalla logica e dalla *ratio*. Questi "architetti neoclassici" rigettano il groviglio medievale della città e aspirano a chiarificarne l'impianto urbano sia sotto un profilo compositivo che densificatorio, che quindi può essere decongestionato attraverso una manciata di assi viari urbani. La dimensione volta alla classicità può perciò trovare un proprio significato in questo esempio, non quindi attraverso il solo recupero linguistico dell'architettura dell'antico, ma per mezzo di un approccio che mira a risolvere le necessità con logica e razionalità. Questo piano neoclassico, anche noto come "piano dei rettifili", non si limita però a disporre una serie di assi urbani ma predispone anche una spazi pubblici e collettivi. Quindi, sembra essere preannunciata dalla proposta non solo una possibile disposizione urbana, ma una vera propria possibile costruzione della città attraverso lo spazio pubblico; il piano affronta perciò temi urbani quali la strada, la piazza e l'isolato, come elementi compositivi di costruzione della città. Gli "architetti neoclassici" prevedono infatti una serie di interventi puntuali come, ad esempio, una serie di piazze poste a coronamento del Duomo e tendenzialmente gravitanti agli assi viari

principali. Lo spazio pubblico è posto al centro di questo piano ed il tessuto urbano, parzialmente sventrato, permette una apertura e una rettifica di assi urbani limitando il frazionamento irregolare delle particelle fondiarie. Questa proposta risulta essere sprovvista di rimandi ad altri piani o di citazioni compositive prese a prestito e risponde alla città in relazione a ciò che essa, nella sua vastità e complessità, impone. Non figurano perciò elementi stellari che provocherebbero facilmente particelle triangolari e gli interventi previsti, sebbene alludano all'antico nella loro direzionalità territoriale di cardo (NO-SE) e decumano (NE-SO), ricercano una risposta concreta ai problemi reali della città presente.

De Finetti, nel riflettere ulteriormente sulla pianificazione milanese del periodo neoclassico, afferma che «È fama che Napoleone medesimo, esaminando una pianta di Milano sulla quale era disegnato il foro dell'Antolini avesse tirata una linea dritta dal Castello al Palazzo di Corte. Ma posto che di quel documento, che si diceva fosse stato controfirmato dall'architetto Cagnola, non rimane traccia, noi siamo liberi di credere o no a questa attribuzione al Bonaparte di un'idea che, del resto, non aveva in quel momento nulla di peregrino, perché la concezione dei rettifili era nella moda del tempo. Ben diverso valore anticipatorio e geniale era contenuto nel disegno tracciato da Leonardo circa trecento anni innanzi, e che noi conosciamo» (11).

Si avanzano perciò alcune analogie fra questo piano e quello del *Club degli Urbanisti*, successivo di oltre un secolo. Il confronto dell'impianto planimetrico del progetto *Beta* con quello *Commissione d'Ornato* del 1807 mostra alcune affinità. Entrambi sottolineano una connessione lineare con il territorio che avviene per mezzo di assi viari che attraversano il nucleo urbano in direzioni NO-SE e NE-SO, senza quindi circoscriverlo e lambirlo all'esterno. Inoltre, ambedue le proposte propongono parziali sventramenti senza rimettere in discussione l'interezza della città e ciò avviene anche in virtù della possibile costruzione di spazi pubblici.

Risultano anche analogie geo-localizzate nelle stesse aree di pertinenza che permettono di avvicinare ancora di più gli schemi ideali che i due piani prefigurano. Il "cardo" di entrambi collega idealmente il Castello Sforzesco con l'Ospedale Maggiore. Nel progetto della *Commissione d'ornato* del 1807 ciò avviene attraverso un asse lineare e fisicamente percorribile nella sua rettilineità. Nel progetto *Beta* del 1926-27 lo schema ideale si piega

per la presenza della *city* e definisce la “Racchetta”. Quest’ultima, assolve ad un duplice compito: quello di permettere lo spostamento dal Castello all’Ospedale maggiore, come se assolvesse alla continuità del cardo spezzato, ma al tempo stesso, circumnavigando la *city* definisce anche due decumani che trovano collocazione analoga alla proposta del 1807. Gli “architetti neoclassici”, infatti, intersecarono lo slargo triangolare del cardo, dove oggi è il Cordusio, con un primo “decumano” verso porta Nuova. Il *Club degli Urbanisti* assolve allo stesso fine tramite una delle estremità della “Racchetta” che confluisce verso l’attuale stazione centrale dei treni, posta in asse con porta Nuova. Proseguendo lungo il “cardo” che nel progetto degli “architetti neoclassici” collega il castello con l’Ospedale Maggiore, a circa due terzi del percorso in prossimità del Duomo, un sistema di piazze favorisce l’allaccio al “decumano” passante da Porta Venezia. Da ciò ne emerge quindi non solo una attenzione da parte degli “architetti neoclassici” della città esistente, ma anche una lettura critica del tessuto. Essi, infatti, consideravano la direzionalità della grande fabbrica come coesistente ed al tempo stesso indipendente da quella del nucleo romano. Per loro città e Duomo erano due cose distinte e la pianificazione non doveva raccordarle, ma porsi in modo che potessero indipendentemente continuare a coesistere. Ciò emerge forse meglio dalle parole dello stesso de Finetti:

«essi non mutano l’andamento obliquo della piazza rispetto al tempio, non si attentano di violentare la trama generale della città. Essi sapevano che il Duomo avrebbe conservato in questo ambiente tutto il suo pregio, non aspiravano affatto ad una squadratura della piazza che avrebbe tolto dalla chiesa quella maestà, quel predominio scenico che le veniva proprio dal distacco dell’ambiente. All’idea di una veduta del Duomo sull’asse frontale, condotta lontano, quei sapienti architetti non pensarono mai e se, per avventura, qualche profano avesse osato proporla, essi avrebbero indubbiamente condannata quella pensata come filistea e volgare. Per essi la città era città, il Duomo era Duomo; le due entità dovevano e potevano armonizzare le loro trame geometriche discordi in un complesso di vuoti e di pieni che si direbbe eminentemente flessibile. [...] E del resto convien rifarsi all’esempio della piazza bellissima tra le belle, alla piazza veneziana di San Marco, raffrontando ad essa la piazza del Duomo quale l’avrebbero voluta i neoclassici.» (12).

Sebbene nel progetto del *Club degli Urbanisti*

la definizione dei decumani, anche per mezzo dell’espedito della “Racchetta”, sia più netta rispetto a quella del 1807; non viene meno un’attenzione ad un sistema di piazze gravitanti attorno al Duomo. Esso è proposto anche dal progetto *Beta* e si trova circa nella medesima area di pertinenza del piano del 1807 e ciò avviene nonostante il fatto che la trasformazione della grande piazza del Duomo, successiva al piano della *Commissione d’ornato*, fosse già avvenuta. Una di queste, posta circa nella zona odierna di piazza San Babila assolve al ruolo di connessione fra il troncone della “racchetta” passante per Porta Venezia (decumano) e il raccordo semicircolare, sempre della “racchetta” (parte ideale del cardo), che da lì la porta fino al Castello per poi proseguire nell’altro troncone che prosegue attraverso porta Nuova (decumano). Perciò il sistema di piazze infonde ad alcune di esse un ruolo cardine nel sistema di smistamento degli assi viari.

Il proseguimento in direzione sud-est è permesso da entrambi i progetti e quello del 1807 in prossimità del castello pone una grande piazza irregolare che permette al cardo di traslare leggermente per poi proseguire per Porta Romana. Il progetto del *Club degli Urbanisti* invece pensa di proseguire anch’esso verso sud-est ma attraverso la costruzione di un quartiere monumentale posto in asse all’Ospedale maggiore e rivolto verso il territorio.

Un’ulteriore matrice comune fra le due proposte, la *Beta* e quella della *Commissione d’ornato*, è anche il fatto di accettare lo stato dell’arte del nucleo urbano e contemporaneamente intuire che le relazioni da ricercare all’interno debbano essere dettate dal territorio. Gli interventi urbani puntuali nelle zone consolidate divengono quindi l’accento a scala d’uomo sullo sfondo di una serie di tracciati territoriali. Le pianificazioni milanesi Ottocentesche e del primo Novecento si pongono diversamente e perciò quelle di Beruto e Masera sembrano interpretare il territorio come una zona da conquistare e non da raggiungere. La città compatta che si staglia sulla campagna viene riproposta in forma sempre più ampia e verso tutte le direzioni. La proposta *Beta* si mostra diversa e intuisce che la riproposizione meccanica del “monocentro” non può rispondere alle mutate condizioni intrinseche a questo grande nucleo urbano. Il *Club degli Urbanisti* riconosce infatti l’esistenza del nucleo compatto e non intende cancellarne la memoria, ma propone una serie di interventi puntuali che interconnettono il centro con il

territorio. Perpetrare la forma urbana del “monocentro” secondo de Finetti sfavorisce il benessere economico poiché facilita una speculazione fondiaria attraverso un mercato edilizio privato. In questo senso la proposta *Beta* si mostra molto diversa rispetto a quelle *Alfa* e *Gamma* al bando di concorso di piano regolatore nel 1926-27. Nell'impostare, perciò, una differente riflessione economica il *Club degli Urbanisti* si ispira dichiaratamente al piano del 1807, ma forse l'idea posta alla base di quel progetto trova fondamento in un passato ancora più remoto. Per questo si mostra utile approfondire la ricerca anche su Leonardo da Vinci, un personaggio rinascimentale che per la città di Milano ha proposto, fra le tante invenzioni, anche una possibile idea di sviluppo basata su un tracciato territoriale identificabile in quello del Sempione, ovvero in quella direzionalità nord-ovest che affonda le radici nella fondazione della città.

In conclusione, al netto delle affinità e di alcune circoscritte discrepanze fra la proposta *Beta* e quella della *Commissione d'Ornato* del 1807, è possibile notare come entrambe cercano di leggere il nucleo urbano senza imporre una completa trasformazione, ma prevedendo una serie di interventi che possono ristabilire un ordine per il presente ed un indirizzo espansionistico per il futuro della città. Le pianificazioni ottocentesche di Beruto e quelle del primo Novecento di Maserà, nonché le altre proposte per il bando del nuovo piano regolatore del 1926-27, sembrano invece porsi diversamente rispetto alla proposta *Beta* e a quella della *Commissione d'ornato* del 1807. Esse non sono solo sempre assolutistiche nella definizione degli interventi densificatori, ma principalmente discordanti rispetto agli intenti circolatori favorendo un flusso arterioso viario di tipo tangenziale rispetto a quello secante. Si può quindi riconoscere che la proposta *Beta*, attraverso la concezione dell'attraversamento del nucleo urbano, quindi in virtù di un principio secante e non tangente; sembra recuperare idealmente quella concezione urbana che riconosce Milano come la città *sulla via delle genti* e quindi ne interpreta il ruolo di transito all'interno della pianura padana. Questo rapporto con la storia si presenta supportato, oltre che da questioni di tipo evocativo, soprattutto da riflessioni logiche e funzionali sulla circolazione viaria di Milano, che a sua volta definisce la costruzione della città stessa e quindi dei suoi spazi pubblici i quali mostrando una compenetrazione con un'infrastruttura sistemica, possono definirsi anche infrastrutturali.

III.4 - Tracciati territoriali Leonardeschi per Milano

Procedendo a ritroso nella storia di Milano, risulta interessante cogliere l'importanza che fino al XIX° secolo ricoprivano le fortificazioni militari per la *Forma Urbis* di Milano, le quali attraverso le varie dominazioni nella storia, hanno permesso alla città di espandersi sempre più verso l'esterno definendo un limite netto fra città e campagna. Milano trovandosi al centro della pianura Padana ha ricoperto da sempre il ruolo di uno snodo commerciale importante e quindi ha forgiato parte della propria identità anche su aspetti multiculturali. La forma conclusa della città, dettata dal limite definito dalle mura che per motivi di difesa militare le città europee hanno avuto fino agli albori del 1800 circa, è venuta meno con il progredire della tecnologia e l'avvento della rivoluzione industriale. Nonostante la presenza di uno stacco netto fra area urbana e campagna risulti essere una conformazione esistita per la città, ciò non ha impedito a Milano attestare una vocazione territoriale che le ha permesso di forgiare nei secoli una ricchezza con il commercio, quindi per mezzo di un sistema di vie di comunicazioni che attraversavano Milano. Questa idea che vede la città, seppur compatta, indissolubilmente legata al territorio attraverso delle possibili direttrici sembra emergere da alcuni schizzi rinascimentali di Leonardo da Vinci, il quale visse per alcuni anni alla corte degli Sforza intorno al 1500. Fra le invenzioni che il genio Leonardesco ha prodotto, emergono anche riflessioni assimilabili a proposte urbane ed architettoniche per Milano. Da Vinci per gli Sforza sembra prevedere un ampliamento consistente composto da cinquemila case che corrispondono a circa trentamila appartamenti e questa proposta ha suscitato nella rilettura storica diverse possibili interpretazioni. L'ipotesi di progetto rappresentata da Leonardo, e contenuta all'interno del “Codice Atlantico”, lascia intuire un nuovo pezzo di città da realizzarsi ex-novo nelle vicinanze di porta Tosa. Su di esso la critica storiografica si è espressa in modo contrastante e ciò è riscontrabile attraverso le parole di Carlo Pedretti e Claudia Candia. Pedretti sostiene che si tratta di un progetto pilota per il futuro grande ampliamento per Milano pensato da Leonardo. Candia invece, analizzando anche le vicissitudini e le analogie della cittadella di Porta Ticinese, sostiene che questo non fosse in realtà un nuovo pezzo di città, ma una dogana. In effetti, Candia riporta anche la tendenza nell'utilizzo della parola “spesa” negli appunti di Leonardo da Vinci, la quale veniva utilizzata per indicare questioni di natura economica e fiscale. L'impianto urbano

che emerge dalla rappresentazione Leonardesca è composto da una corte colonnata che con una serie di strade definiva un nuovo isolato al di là delle mura. Le dimensioni approssimativamente ridotte, nonché la scala del progetto che si intuiscono dal disegno, lasciano perciò intendere che molto probabilmente non si tratta di un intervento di ampliamento urbano ma di un avamposto oltre le mura. Perciò la visione di Candia è discordante da quella di Pedretti, il quale ha pensato che invece potesse essere un nuovo ampliamento urbano anche in virtù dell'interesse urbano che Leonardo aveva rispetto alla città. Effettivamente l'interesse di Leonardo da Vinci verso la città di Milano è caratterizzato da un approccio logico e operativo, dal quale si evincono delle possibili proposte che tentano di rispondere a delle necessità specifiche per la città. Perciò la dimensione Leonardesca si mostra forse meno trattatistica rispetto ad altre figure a lui coeve, come ad esempio Filarete e in questo avviene già una possibile analogia con de Finetti, il quale propone alternative specifiche e realistiche per alcuni luoghi di Milano. Inoltre, la possibile affinità fra de Finetti e Leonardo si mostra ancor più evidente considerato il fatto che è lo stesso architetto a riflettere a più riprese su Leonardo da Vinci. Attraverso le sue parole, sembra quasi che Leonardo volesse alludere a una costruzione della città sullo sfondo di una necessità infrastrutturale e sistemica. Così come riportato in "Milano costruzione di una città" egli, rispetto a Leonardo da Vinci, afferma che «Intende qui che le case dovranno avere la fronte principale sulle strade alte, pedonali, mentre affacceranno su quelle basse, di traffico, i servizi. Questo supremo inventore diede anche altre norme più generali di igiene urbana: "Facciansi fonti in ciascuna piazza". Tanta sia larga la strada quanto è la universale altezza delle case» (13).

Erano infatti di interesse in Leonardo aspetti di igiene e di salubrità che la città avrebbe dovuto avere. L'approccio poliedrico e pragmatico che egli possiede lo discosta forse da alcuni suoi contemporanei come Filarete, il quale oltre ad aver costruito la più grande fabbrica Milanese dell'Ospedale Maggiore, immagina una città ideale, quindi globale, di Milano che chiama "Sforzinda". In Leonardo sembra prevalere un approccio estremamente pragmatico che individua ipotesi di risoluzione a problemi concreti della città. Da qui forse le riflessioni di Da Vinci sulla possibilità di definire una città su più livelli di percorribilità viarie differenti: pedonali ed acquatiche. Infatti, così come de Finetti riflette «Egli pensa per prima cosa all'acqua; non a quell'acqua che

già i medievali seppero addurre ai fossati di difesa, ma ad un'acqua che serva all'economia vitale della città, per l'irrigazione, i trasporti e l'igiene» (14).

Mettendo a confronto due personaggi iconici per la storia di Milano quali Leonardo e Filarete, emerge subito una possibile discrepanza. Filarete, nonostante abbia costruito l'Ospedale Maggiore, ha contribuito in modo impattante ad una visione fortemente ideale della città rinascimentale. Leonardo invece, in relazione alla città, non sembra fare lo stesso ma il pragmatismo che emerge dal suo lascito non viene meno a una possibile idea unitaria di città per Milano. Questa riflessione emerge forse più nettamente dalle parole che de Finetti scrive: «Ma se noi le guardiamo per quel che realmente furono e raffrontiamo la stasi di Milano come compagine urbana in confronto alla evoluzione di Roma sullo scorcio del secolo sedicesimo, dovremo ammettere che in Milano la concezione della città come entità civile unitaria è andata perduta dopo Leonardo» (15).

Tale dimensione unitaria, sebbene possa non essere esplicita come avviene nella "Sforzinda" di Filarete, sembra esistere e comprensibile per mezzo delle necessità che la città poteva avere. Le proposte di Leonardo per la città si mostrano concrete ma anche evocative. Infatti, propongono una possibile soluzione concreta ma non sempre totalmente conclusa che quindi ricerca relazioni con l'esistente urbano. Questi progetti trattano però di questioni specifiche sia rispetto ai luoghi in cui insistono sia riguardo alla formulazione progettuale. Anche in funzione di questa dinamica, che oscilla fra il dettaglio, l'insieme e una interscalarità progettuale, si possono ipotizzare analogie con la figura di de Finetti. Rispetto, perciò, a un'indagine sulla possibile idea di città alla quale l'architetto Giuseppe de Finetti sottende, esiste una proposta che Leonardo da Vinci abbozza e che si mostra di possibile interesse, sia in virtù di quella dimensione unitaria per la città che di vero e proprio riferimento morfologico e compositivo. Si tratta di una possibile proposta di realizzazione di una grande piazza antistante al castello Sforzesco in direzione del Duomo e di un asse urbano posto perpendicolarmente ad esso, quindi sulla direttrice nord-ovest. In questa idea emerge la vocazione che la città ha avuto nel corso della storia: una direzionalità territoriale identitaria nonostante la città si ritrovi circoscritta entro la figura del "monocentro", quindi entro le mura difensive. La proposta di uno spazio pubblico e di un asse territoriale rappresenta un sistema compositivo dal quale emerge una visione

urbana di entità civile che risponde alle necessità della città, quindi a questioni concrete, logiche e pragmatiche e relative agli spostamenti e a una rete viaria necessaria al commercio. La posizione in cui Leonardo colloca la piazza e il principio di asse urbano (quello dell'odierna via Dante), individuano un orientamento specifico di un tracciato territoriale anticipando, in un certo senso, questioni poi trattate nella proposta del piano per Milano degli "architetti Neoclassici" nel 1807.

Emerge, perciò, una dimensione singolare nella figura di Leonardo, che accanto a quella di genio e inventore, si avvicina a quella di un possibile urbanista e gli sforzi che egli concretizza in una serie di proposte sulla città sembrano essere circoscritti nel periodo in cui risiedette alla corte Sforzesca di Ludovico il Moro, ovvero tra il 1490 ed il 1510 circa. Nel relazionarsi con la città esistente da Vinci sembra formulare attraverso principi logici progetti che mediano temi sociali, economici e politici, traducendoli in una soluzione concreta e realistica che va alla radice del problema di una parte di città e anche in questo la figura di de Finetti sembra ritrovarsi attraverso un approccio analogo. Un insieme di visioni Leonardesche urbane per Milano non hanno però trovato effettiva realizzazione e ciò può forse essere dovuto al clima di incertezza temporale che caratterizzava quei tempi in ogni aspetto della vita civile, quindi in relazione proprio a quei temi di igiene, economia e società. Attraverso le parole di Luigi Firpo può emergere forse una lettura di Leonardo estremamente moderna, guidata dalla ragione, dalla sintesi e da un crudo realismo:

«Basta confrontare i progetti Leonardeschi non solo con le mostruose stravaganze megalitiche dell'Alberti, ma anche con le astrazioni semplicistiche e l'accademismo dei poligoni radiocentrici del Filarete e di Francesco di Giorgio, per accorgerci che Leonardo cammina con i piedi sulla terra, fedele semmai ai criteri tecnico-pratici vitruviani, e che non vuole forzare la realtà entro schemi preconcepiuti, ma solo combattere l'anarchismo confuso, ricondurre gli uomini - e le città degli uomini - ad una dignità razionale. che capriccio, disordine, miseria avevano ottenebrato. [...] Leonardo - che per tante fabbriche ha concepito isolatamente e con specifica funzionalità - nei suoi progetti urbanistici non considera soluzioni di singoli problemi, resta indifferente di fronte alle strutture che occuperanno le previste aree edificabili, purché siano assicurati i rapporti volumetrici e funzionali, le comunicazioni, i servizi, la vitalità del complesso reticolo in cui dovrà fluire la linfa della città. Sotto questo

aspetto egli è veramente il primo urbanista moderno, anticipatore di soluzioni che solo più tardi verranno faticosamente avviate. [...] L'attuabilità, la concretezza dei progetti leonardeschi trova conferma nell'ispirazione prima che lo anima, nella ragione politica e non estetica che gli guida la mano» (16).

La ragione è perciò la vera guida di Leonardo ed è forse anche ciò lo spinge a ripensare alla città medievale pur non ripudiandola completamente. Il caos e le criticità che la governavano lo porta a riflettere su questioni anche tecniche, come illuminazione ed aerazione degli ambienti e relativi rapporti da potere utilizzare in sede di dimensionamento del progetto. Da Vinci propone anche un'idea di città su due livelli con strade di servizio destinate al lavoro e strade in cui altri aspetti della vita civile potevano svolgersi. In un certo senso quindi Leonardo può forse definirsi anticipatore rispetto a un'idea infrastrutturale su più livelli e forse anche a questioni che nel XIX° e XX° secolo, spinte da un progressivo inurbamento e progresso industriale, confluirono in una composizione per parti della città aprendo anche la strada a principi funzionalisti e dello zoning urbano. Tuttavia, forse per una immaturità dei tempi, nonché di un profondo realismo insito in Leonardo che di fatto lavorava per la famiglia degli Sforza, la visione urbanistica di Da Vinci è stata a più riprese accusata di favorire un classismo di fondo ed accentuare le discriminazioni sociali. Sostanzialmente questa visione urbana composta da più livelli differenziati, forse in parte dettata anche da una classificazione sociale, è stata accusata nel tempo di prefigurare una città o, meglio, una composizione sociale, signorile. Tali riflessioni, seppur condivisibili, non considerano il pensiero generatore e compositivo che sta alla base di tale visione. Questa se recuperata in funzione dei soli aspetti architettonici e urbani, aspira alla risoluzione di un problema densificatorio fondato sulla differenziazione di livelli sovrapposti. Leonardo, infatti, era un uomo rinascimentale e come tale non poteva che essere frutto della società in cui viveva. Pensare perciò alla figura di Leonardo come ad un'entità superiore capace di proporre una dimensione urbana che anche oggi possa essere considerata etica risulterebbe una lettura sterile. Se così si facesse probabilmente si disattenderebbe anche questo razionale e pragmatico metodo di affrontare i problemi che si mostra anch'esso un lascito autoriale Leonardesco, inoltre si potrebbe scivolare anche in un'illusoria utopia che mira a confondere la sintesi con la semplificazione. La rilettura di alcune proposte Leonardesche, anche in senso di

anticipazione di questioni urbane per Milano, emerge forse più concisamente dalle parole di Luigi Firpo:

«Resta, in ultima istanza, come acquisizione definitiva, questo approccio rigorosamente tecnico e critico al problema urbanistico, il ripudio dei valori estetici che non si sposino ad un rapporto funzionale, la consapevolezza della necessità di una pianificazione integrale e delle sue inevitabili implicazioni etiche, politiche e sociali. L'astrazione geometrica e la staticità monumentale finalmente si animano e prendono vita in un organismo duttile, aperto, ricco di possibilità dinamiche, delineato con illimitata fiducia nella virtù creatrice e riparatrice della ragione» (17).

Perciò se la visione Leonardesca è mediata dalla ragione, l'idea di Leonardo l'idea di costituire una grande piazza antistante al Castello Sforzesco e con essa un abbozzo di tracciato territoriale disposto al nord-ovest e in direzione del centro della città, recupera in realtà un'idea ulteriormente pregressa nella storia di Milano. Leonardo con interventi e sventramenti non riflette solo sulla salubrità della città con proposte tecnologiche. Sembra voler recuperare l'idea di un tracciato più antico, che analogamente al "cardo" Romano (NO-SE) identifichi una direzionalità del territorio verso la città. La stratificazione archeologica milanese però è complessa, infatti l'impianto Romano del I° secolo a.C. risulta essere diverso da quello dell'ampliamento Romano del IV° secolo d.C. Entrambi oscillano nell'inclinazione del loro "cardo" tra il nord e l'ovest con differenti gradi di inclinazione. L'indirizzo territoriale definito da Leonardo nella proposta di piazza e asse urbano è però quello dettato dalla preesistenza del Castello Sforzesco. L'asse passante dal castello si trova in direzione NO-SE, ma risulta essere diverso sia da quello Romano del I° secolo a.C. che da quello del IV° secolo d.C.; quindi a sua volta il castello sembra recuperare questa direzionalità, seppur non perfetta, di derivazione Romana. Dato il grosso peso urbano e politico che il castello rivestiva al tempo di Leonardo da Vinci è possibile spiegare quindi la scelta Leonardesca di innestarsi sull'asse del castello. Questa, seppur non perfetta ma pragmatica, rappresenta però di fatto il recupero di un tracciato che, come i Romani, spinge al nord-ovest e che sembra essere ritrovato, assieme alla proposta di piazza Leonardesca antistante al castello, anche successivamente dal piano del 1807 e ancora più recentemente dalla proposta di piano del *Club degli urbanisti* del 1926-27.

II.5 - Perché il piano del *Club* è interessante?

La proposta di piano rappresentata dal progetto *Beta*, ovvero dal *Club degli Urbanisti*, per il concorso del piano regolatore per Milano nel 1926-27 è interessante poiché con esso non viene proposta solo una soluzione operativa, che cerca risposte concrete a questioni specifiche, ma sottende anche a una precisa idea di città. Questa rifiuta l'idea del "monocentro" e le sue espansioni concentriche e indiscriminate del tardo Ottocento e dell'inizio del Novecento. In termini geometrici questo piano, e con esso anche la visione urbana di de Finetti, risponde al principio della secante e non a quello della tangente. Il motivo, sebbene giustificato attraverso una dichiarata ispirazione del *Club degli Urbanisti* al piano della *Commissione d'Ornato* del 1807, risponde a una chiara questione economica: sfavorire una speculazione fondiaria che trova applicazione diretta entro le aree di espansione definite dai limiti di quelle arterie viarie che lambiscono la città senza attraversarla. Il ripudio, perciò, non è nei confronti del "monocentro" in sé, ma di quello che esso e le sue implicazioni possono rappresentare in virtù di un assetto viario volto a costituire una rete infrastrutturale tangenziale e non secante la città. Sotto il profilo teorico, la proposta mostra una dimensione evocativa che favorisce un possibile sviluppo futuro della città. Questo avviene meno nella proposta vincitrice del bando, quella *Alfa* di Portaluppi e Semenza, che preannuncia una serie di interventi definiti, mirati e diffusi e che sostanzialmente conformano un piano stradale per la città, il quale avrebbe favorito una frammentazione maggiore del tessuto urbano. La proposta del *Club degli Urbanisti*, quella chiamata *Beta*, cerca invece di assolvere alla pianificazione urbana con una risposta infrastrutturale che attraversi Milano; ciò avviene recuperando tracciati territoriali di matrice antica che affondano le radici fino alla fondazione Romana di Milano. Viene quindi prevista la definizione di un "cardo" in direzione NO-SE e di due decumani orientati in direzione NE-SO. Il *Club degli Urbanisti* però accetta lo stato esistente della città e utilizza un espediente per raccordare fra loro questo sistema di assi, o meglio di arterie viarie: la "Racchetta" si costituisce come un tracciato viario che aggira la *city* consolidata e favorisce un'interconnessione viaria fra quel sistema di assi principali. Questo progetto, essendo frutto anche di de Finetti oltre che anche di altri autori, è perciò di interesse perché su questo principio urbano è possibile cogliere i progetti che, successivamente, egli andrà a definire e che confluiranno in una risposta progettuale che intende

costruire la città attraverso uno spazio pubblico che accoglie e collabora con la definizione infrastrutturale della città. La dichiarazione esplicita di riferimento del *Club degli Urbanisti* nei confronti del piano della *Commissione d'Ornato* del 1807 si mostra un chiaro rimando a quell'idea di città costituita da rettifili passanti, quindi assi viari "penetranti", che permettono una risposta alternativa a quella indiscriminata del "monocentro"; tale piano presenta anche un possibile arginamento di problemi di frammentarietà del tessuto urbano e anche di eventuali speculazioni che con il mercato edilizio privato avrebbero visto la rendita immobiliare e fondiaria aumentare sempre più. De Finetti, a posteriori, sembra criticare in parte il progetto del *Club degli Urbanisti* a cui prese parte e lo fa perché pensa che quella proposta non sia stata in grado di trasformare quel principio compositivo e infrastrutturale in una proposta concreta e visibile a scala architettonica e urbana, ma solo urbanistica. Questo ha favorito perciò la proposta *Alfa* che, seppur differente negli intenti, si mostrava assoluta nella definizione degli interventi architettonici e urbani e non solo in quelli urbanistici. Quindi la proposta *Beta* rappresenta forse un tassello fondamentale per cercare di leggere le proposte successive ed urbane di Giuseppe de Finetti, le quali sono accomunate da una specifica idea di città che si intuisce dagli aspetti infrastrutturali di cui le caratterizza.

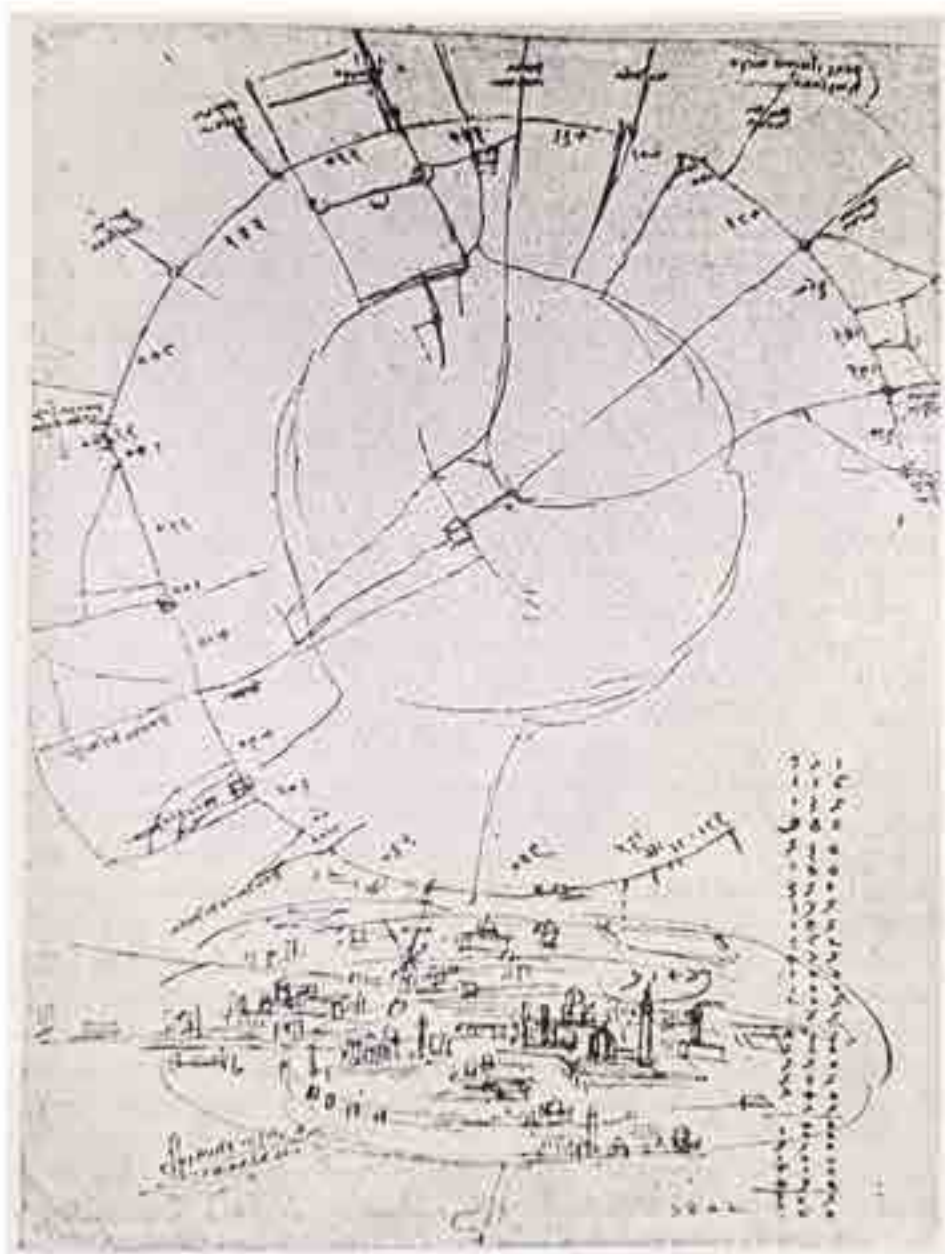
L'interesse, inoltre, è dettato dal fatto che la proposta *Beta* per il piano regolatore del 1926-27 non ricerca solo questioni logiche e operative, ma esse potrebbero avere un fondamento concreto nella storia e nel passato della città stessa. Anche la proposta *Alfa* affonda le radici nella storia ma il risultato alla quale giunge è differente e rispondente a una logica alternativa rispetto a *Beta*. Il progetto *Alfa* costruisce una grande cintura stradale attorno alla città favorendo un aumento di importanza di un centro geometrico in virtù di una questione legata alla sola forma della città. La proposta *Beta* ne attesta l'esistenza ma coglie quella costruzione della città su dei tracciati territoriali e commerciali che nella storia hanno rappresentato un volano generatore di ricchezza economica per la città. Entrambe le visioni ricercano a loro modo una pianificazione che favorisca ricchezza, ma quella *Beta* lo fa in virtù di una differente logica, quella di arterie viarie "penetranti", quella *Alfa* invece assecondando una forma monocentrica.

Al netto delle questioni espresse si ritiene importante questa proposta *Beta* poiché racchiude una serie di

questioni e di temi importanti per la rilettura dell'architetto Giuseppe de Finetti e di alcuni suoi progetti urbani. Da essa si può intuire una precisa idea di città che si fonda non solo su principi compositivi ma anche logici. Essi confluiscono nel definire una scala gerarchica degli elementi che compongono la morfologia di una città, in questo caso Milano. L'infrastruttura urbana, perciò la rete viaria su gomma e su ferro, non può essere subordinata a questioni geo-localizzate e non globali per il nucleo urbano. Inoltre, questa rete infrastrutturale per assolvere al suo ruolo e costruire anche uno spazio pubblico, deve essere "penetrante", quindi secante e non tangente. Attraverso un sistema infrastrutturale che attraversa il nucleo urbano e definisce spazi pubblici è possibile costruire la città le architetture che la compongono e comprendere il senso dei progetti urbani che l'architetto de Finetti propone nel corso della sua vita per la città.

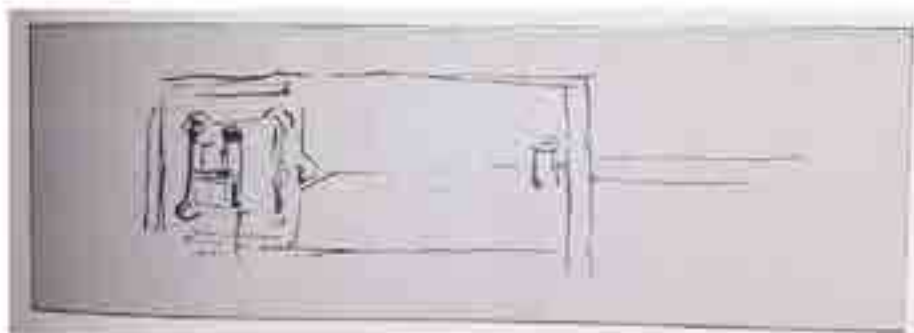
Uno schizzo topografico di Leonardo (circa il 1490). Sono segnati la crociera ed il Foro della Milano Romana ed il tracciato della "carovianiera" che gira a monte raccogliendo la radiale del sud-ovest (Via Vigevanese). E' un tracciato il perimetro di un'ampia piazza davanti al Castello ed è accennata un'arteria indirizzata forse alla crociera. Ma quello appare il luogo d'una mediazione non scevra di dubbi interessante l'impostazione del grafico, orientato correttamente a nord, orientamento accolto dai cartografi solo due secoli più tardi (Cod. Atl., 37 v.a)

Tratto da Milano Costruzione di una città



Schizzo di Leonardo (circa il 1513). E' indicato il Castello, la sistemazione della piazza antistante e una nuova arteria di penetrazione verso il centro (Cod. Atl., 95 r. a)

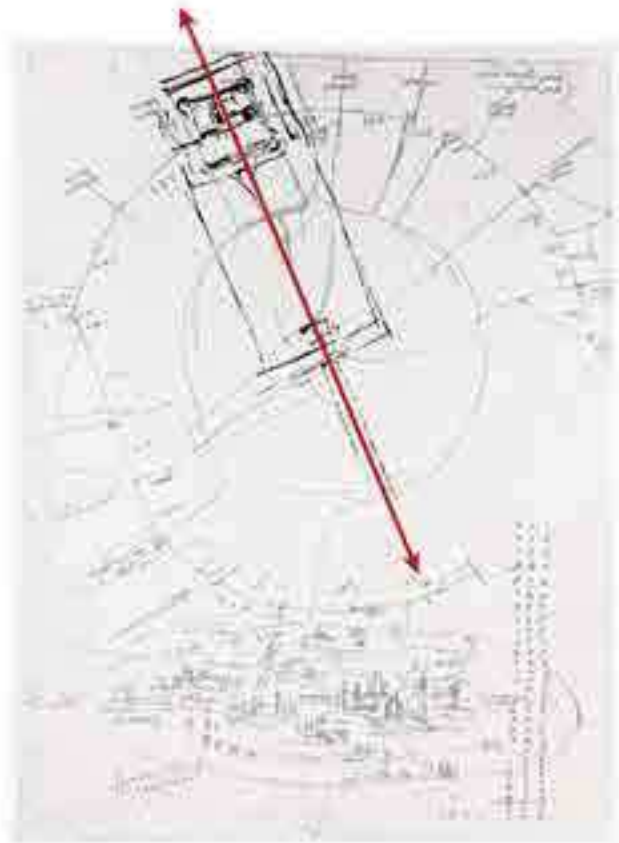
Tratto da Milano Costruzione di una città



TRACCIATI LEONARDESCHI
SCHIZZI DI LEONARDO DA VINCI SULLA CITTA' DI MILANO

Inserimento dello schizzo Leonardesco della piazza antistante al castello nella pianta schematica dei tracciati di Milano realizzata da Leonardo da Vinci.

La piazza definisce una direzione verso il Nord-ovest passante per il centro della città.



Schema dei tracciati principali e secondari.

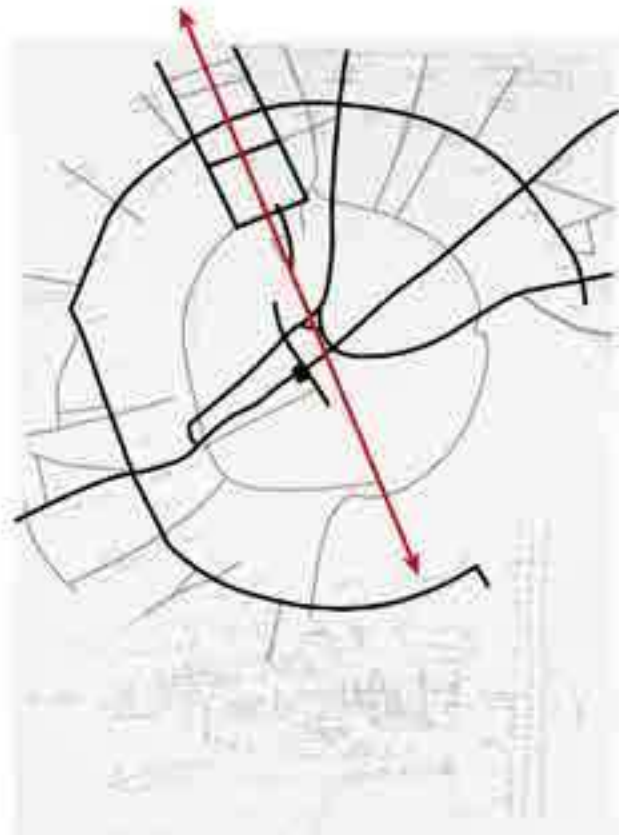
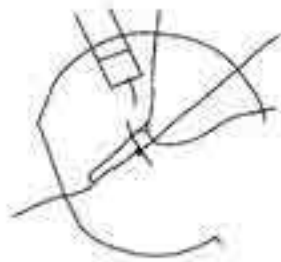


Fig. 1

Il tracciato Leonardesco estrapolato dal relativo schizzo (Cod. Atl.: 37 v.a) se sovrapposti alla planimetria del 1807 non combaciano perfettamente per via di un inevitabile grado di tolleranza che con i secoli è andato progressivamente ad arginarsi nella produzione cartografica. Il Castello per esempio si mostra estremamente sproporzionato rispetto al resto della città. Per via dell'influenza sul ragionamento globale si è inserito, in questa e nelle successive immagini, l'Ospedale Maggiore.

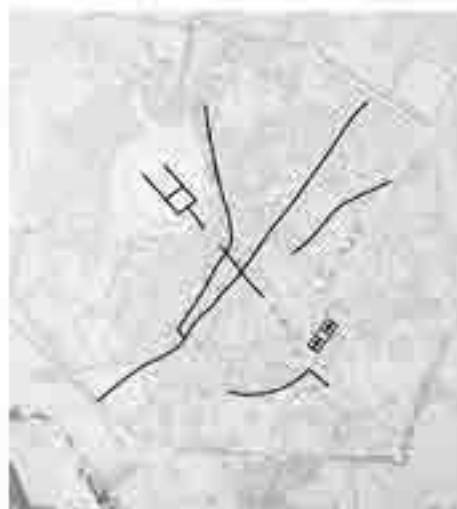


Fig. 2

Esiste tuttavia una globale simmetria ai tracciati territoriali Leonardeschi che sono stati identificati e riadattati entro la planimetria del 1807.



Fig. 3-4

È inserito qui (in colore rosso) lo schizzo Leonardesco della piazza antistante al Castello (Cod. Atl. 95 r. a). Esso identifica oltre allo spazio pubblico anche un possibile tracciato stradale verso il centro della città.

Fig. 5

È perciò possibile unire la continuità di un tracciato (tratteggiato in rosso) che attraversa in direzione NO-SE la città.

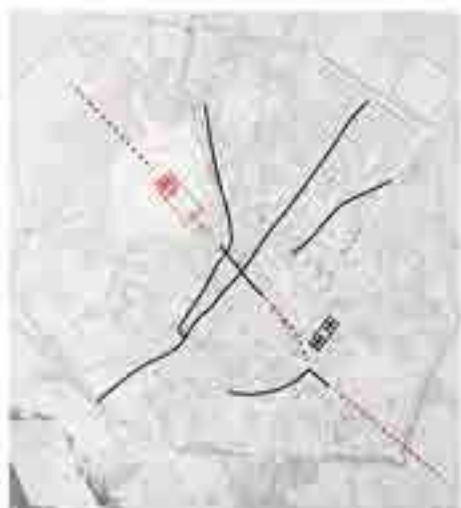


Fig. 6

La riflessione alla quale si vuole giungere risiede perciò non tanto nell'attenzione in sé di tutti i tracciati territoriali a distanza di secoli, ma nel recupero di un Cardo ideale che attraversa la città. Questo è dettato dall'idea di una grande piazza verso la città collocata davanti al Castello. Essa infatti non solo pone l'accento sullo spazio pubblico ma, con un abbozzato tracciato stradale verso il centro e fino all'Ospedale Maggiore ed oltre, identifica la precisa direzione NO-SE.



1926-27 - Schema del cardo
Leonardesco nel progetto del
"Club degli Urbanisti"

Pianimetria sottostante:
proposta a cura del Club



1807 - Schema del cardo
Leonardesco nel progetto
della "Commissione d'Orna-
to"

Pianimetria sottostante:
proposta del 1807

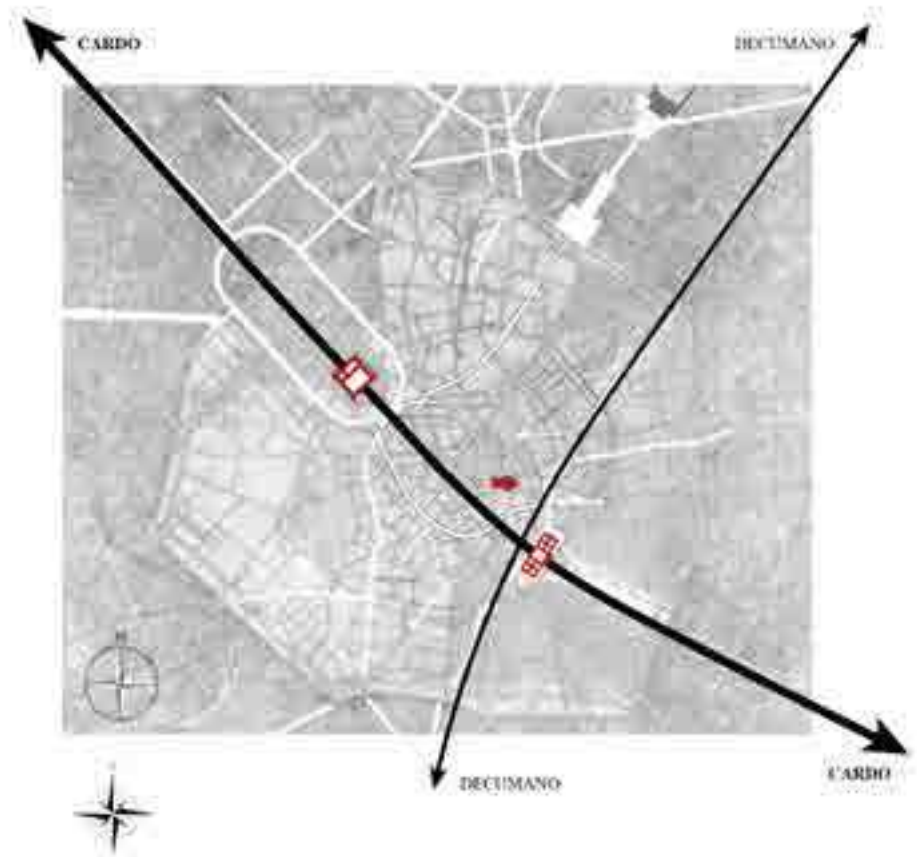


TRACCIATI LEONARDESCO (CARDO)

L'INTUZIONE LEONARDESCA RECUPERATA DAI PIANI DEL 1807 E DEL 1926-27

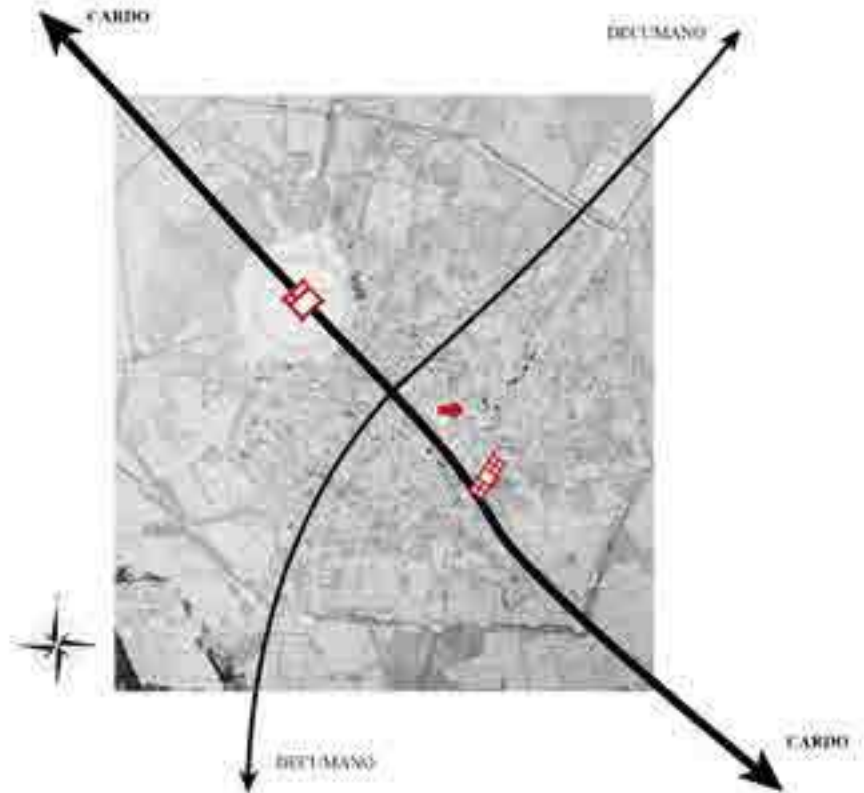
1926-27 - Schema ideale degli assi generatori nel progetto del "Club degli Urbanisti"

Planimetria sottostante: proposta a cura del Club



1807 - Schema ideale degli assi generatori nel progetto della "Commissione d'Ornato"

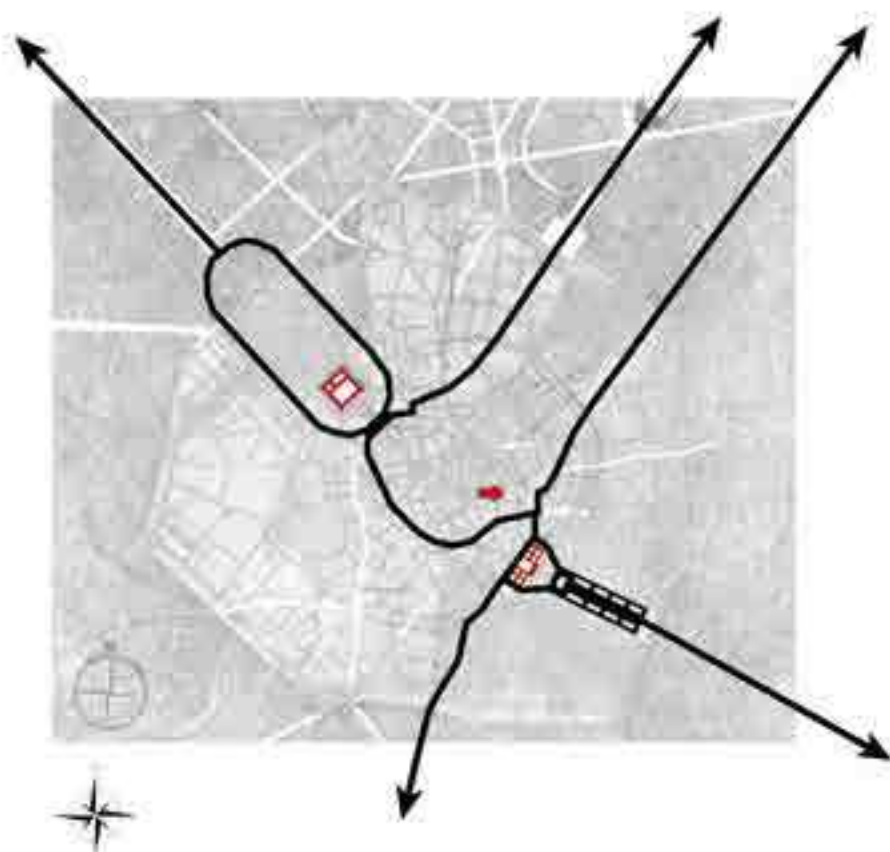
Planimetria sottostante: proposta del 1807



SCHEMA IDEALE DI CARDIO E DECUMANO
CONFRONTO PROPOSTA CLUB URBANISTI (1926-27) / COMMISSIONE ORNATO (1807)

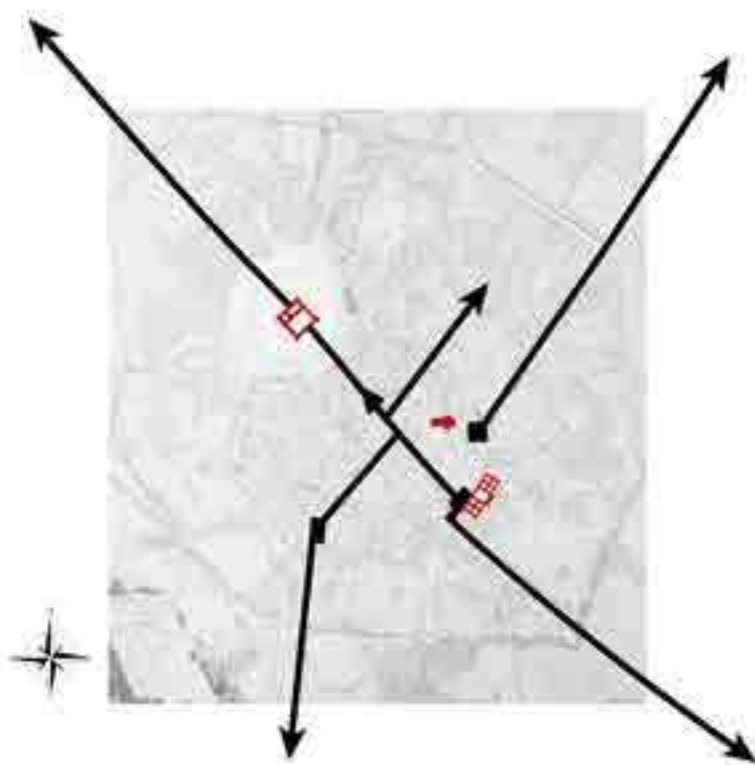
1926-27 - Schema delle arterie principali nel progetto del "Club degli Urbanisti"

Planimetria sottostante:
proposta a cura del Club



1807 - Schema delle arterie principali nel progetto della "Commissione d'Ornato"

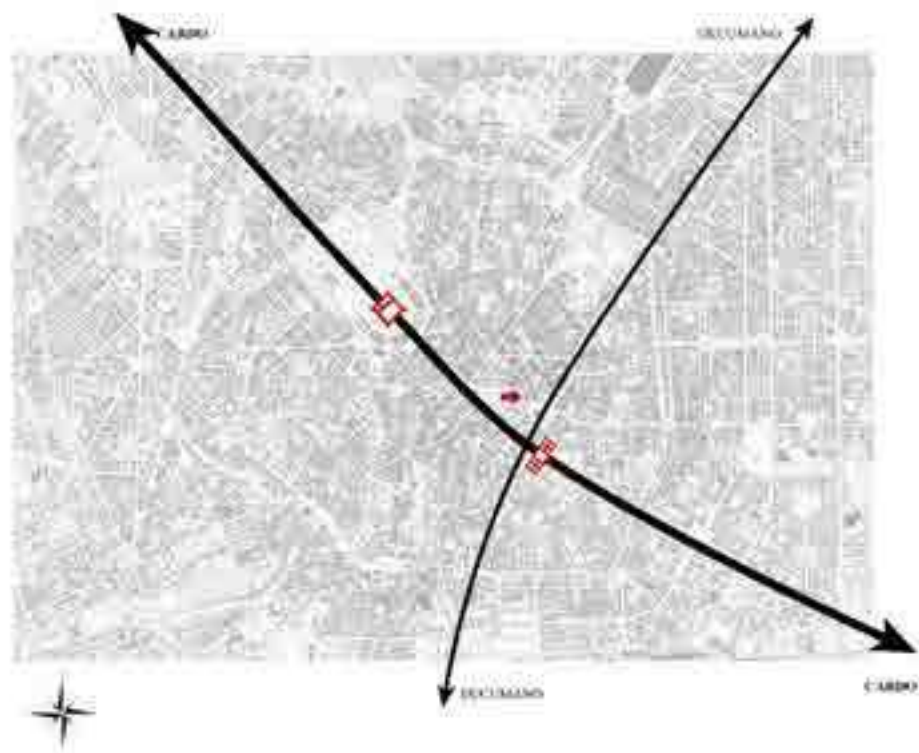
Planimetria sottostante:
proposta del 1807



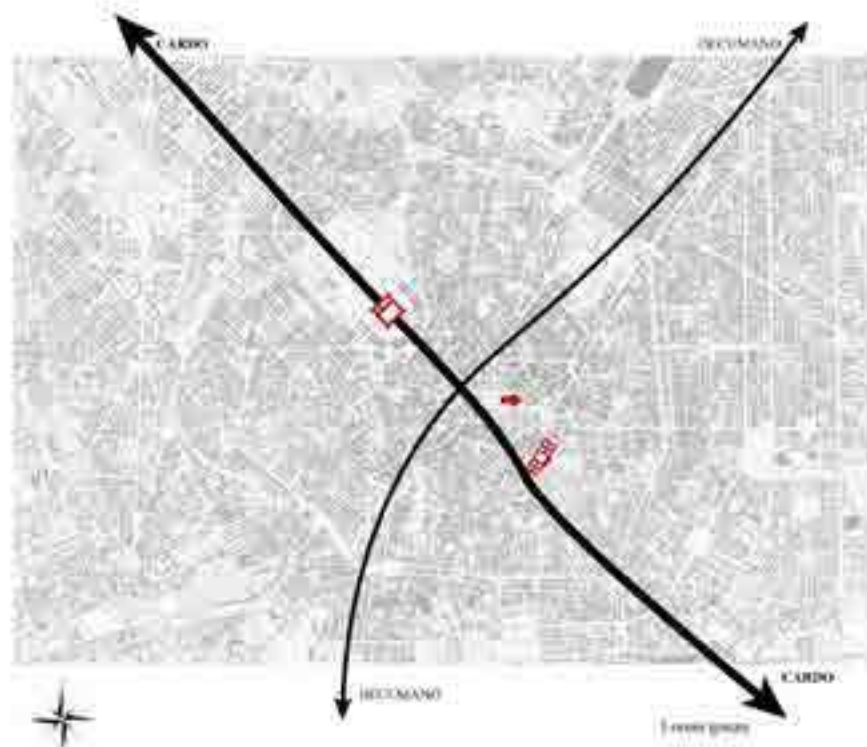
SCHEMA DELLE ARTERIE PRINCIPALI

CONFRONTO PROPOSTA CLUB URBANISTI (1926,27) - COMMISSIONE ORNATO (1807)

1926-27 - Schema ideale degli assi generatori nel progetto del "Club degli Urbanisti" foto inserito nel CTR 2012 del Comune di Milano



1897 - Schema ideale degli assi generatori nel progetto della "Commissione d'Ornato" foto inserito nel CTR 2012 del Comune di Milano



SCHEMA IDEALE DI CARDO E DECUMANO FOTO INSERITO IN CTR 2012
CONFRONTO PROPOSTA CLUB URBANISTI (1926-27) / COMMISSIONE ORNATO (1897)



"FORMA URBS MEDIOLANI" - PIANTA PROSPETTICA DELLA ZONA INTERNA.

Note capitolo III

1. De Finetti, G., Cislighi, G., De Benedetti, M., & Marabelli, P. (2002). *Milano: costruzione di una città*. Milano: Hoepli, p. 219
2. Campos Venuti, G., et. al. (1986). *Un secolo di urbanistica a Milano*. Clup, pp. 30-33
3. Boatti, A. (2007). *Urbanistica a Milano: sviluppo urbano, pianificazione e ambiente tra passato e futuro*. Novara: CittàStudi, pp. 31-44
4. Villa, A. (1979). "L'architettura novecentista e le trasformazioni del centro", contenuto in *Casabella Continuità* n° 451-52, pp. 30-31
5. De Finetti, G.; Cislighi, G., De Benedetti, M., & Marabelli, P. (2002). *Milano: costruzione di una città*. Milano: Hoepli, pp. 226-227
6. Ivi, p. 232
7. Ivi, pp. 236-237
8. Ivi, p. 240
9. Villa, A. (1979). "L'architettura novecentista e le trasformazioni del centro", contenuto in *Casabella Continuità* n° 451-52, pp. 33
10. De Finetti, G., Cislighi, G., De Benedetti, M., & Marabelli, P. (2002). *Milano: costruzione di una città*. Milano: Hoepli, pp. 67-68
11. Ivi, p. 68
12. Ivi, pp. 74-75
13. Ivi, pp. 46-48
14. Ivi, p. 45
15. Ivi, p. 48
16. Firpo, L. (1963). *Leonardo. Architetto e urbanista*. Strenna Utet. pp. 63-64,
17. Ivi, p. 80

IV - “Forma Urbis Mediolani” operativa

Nel capitolo precedente si è cercato di ricostruire un filo conduttore storico e tematico tra Giuseppe De Finetti e altre figure significative per la storia di Milano, esplorando anche la sua visione della città. In questo capitolo, invece, si affronta in modo più diretto la dimensione operativa e progettuale attraverso l'analisi e il ridisegno di alcune sue proposte per Milano. Verranno alcuni progetti non realizzati che condividono una matrice comune: un'idea di città basata su assi viari “penetranti” che definiscono quello che si potrebbe definire come uno spazio pubblico infrastrutturale, ovvero composto in modo complementare spazi pubblici e infrastrutture urbane.

Si mostra utile riflettere sul ruolo dello spazio pubblico e su alcuni temi compositivi ricorrenti nell'architetto, quali la strada, la piazza e l'isolato. Nel modello ottocentesco di città, la strada, pur essendo destinata alla viabilità, non assumeva la dimensione infrastrutturale che invece caratterizza la città moderna. De Finetti si pone al confine tra questi due modelli, sviluppando una concezione di spazio pubblico che non è solo un luogo collettivo e civico, ma che risponde anche a necessità infrastrutturali.

L'architetto definisce spesso spazi ipogei con soluzioni che integrano servizi e viabilità. Questa ibridazione si traduce in un dialogo continuo tra il costruito e le esigenze della città moderna, in cui lo spazio pubblico e la rete viaria, su gomma e su ferro, coesistono e si sovrappongono.

I progetti discussi in questo capitolo affrontano temi legati alla costruzione dello spazio pubblico e alla sua integrazione con le necessità infrastrutturali della città contemporanea. Il progetto per la trasformazione dell'Arena Civica, noto col nome di “Un grande stadio per Milano”, non viene trattato nello specifico in questo capitolo ma nel successivo, il motivo è legato alla sua maggiore complessità e vastità della proposta complessiva. Questo progetto qui viene accennato e descritto brevemente, ma si rimanda al successivo capitolo per un approfondimento maggiore. Sono invece affrontati in questo capitolo le proposte per le piazze Fontana e Beccaria, il progetto de “La Strada Lombarda” per le quali si è operato anche il ridisegno, e anche una serie di altre proposte che nel loro insieme mostrano un'operatività in seno ad una possibile costruzione e trasformazione della città.

IV.1 - Lo spazio pubblico infrastrutturale

I progetti che l'architetto propone si presentano spesso come possibili trasformazioni urbane, definite nel loro insieme ma al tempo stesso aperte ad una serie di relazioni con la città. A caratterizzarle, al di là delle architetture che de Finetti declina, è la presenza costante di spazi pubblici che poi l'architetto interconnette con un sistema infrastrutturale. Emerge una concezione urbana che ritrova il proprio senso morfologico nello spazio pubblico. Questa dinamica compositiva si ritrova anche in una posizione diametralmente opposta a quella che vede l'espansione della città attuata per mezzo di una espansione indiscriminata e radiale, ovvero una riproposizione continua del "monocentro" urbano. Dagli scritti di de Finetti, ritrovabili in gran parte nel libro "Milano costruzione di una città", traspare una critica a questi ampliamenti radiali poiché favoriscono, con arterie circolatorie poste a coronamento del nucleo esistente, la densificazione verso l'interno e quindi un aumento della rendita fondiaria e immobiliare, perciò una possibile speculazione, che de Finetti definisce "becera", e che viene perpetrata dai privati che a loro volta sono di fatto autorizzati a compierla per via di una gestione urbana che ne favorisce tale dinamica.

Le espansioni della città di Beruto e Masera, ovvero di coloro che hanno perpetrato le espansioni urbane dalla fine dell'Ottocento e negli inizi del Novecento, si fondavano su una formulazione teorica della città che sviscerava, così come le proposte di de Finetti, i temi compositivi della strada, piazza e isolato. Esiste però una sostanziale differenza, ovvero il modo in cui l'infrastruttura urbana si lega a questi temi urbani ed anche il rapporto gerarchico che ad essi viene definito nell'idea di costruzione della città. Nella proposta di piano regolatore redatto assieme al *Club degli Urbanisti* nell'anno 1926-27, le radici culturali di de Finetti di stampo Ottocentesco potrebbero non risultare ovvie. Quel progetto, infatti, a detta dello stesso de Finetti non era stato sufficientemente approfondito si presentava più sotto forma di *masterplan* delle arterie stradali. Il *Club* esplicita però chiaramente che il piano della *Commissione di Ornato* del 1807, il cosiddetto "piano dei rettifili", è stato un chiaro riferimento evocativo per il progetto proposto. Se ci si sofferma su quel piano allora si può intuire l'importanza di questioni legate alla costruzione dell'architettura della città, dei fronti urbani, delle piazze e degli isolati che in modo collaborante restituivano un sistema gerarchico urbano, nei cui interstizi si insediava

il resto degli edifici che costituivano la città di Milano. Il piano del *Club degli Urbanisti*, più di un secolo dopo, propone sostanzialmente la stessa cosa ma il risultato, essendo cambiate le condizioni al contorno e lo stato dell'arte della città, produce un risultato analogo nelle intenzioni, ma leggermente differente: nel piano della *Commissione d'Ornato* lo spazio pubblico assolveva principalmente al suo senso letterale di luogo collettivo e di costruzione della città, in quello del *Club degli Urbanisti* questo avviene ma contestualmente ad una dimensione viaria e infrastrutturale moderna che necessariamente si discosta da quello preso a riferimento.

La proposta di piano del *Club* pur affondando le radici nella stessa storia delle altre espansioni urbane, ne produce un risultato differente. Le espansioni monocentriche avvenivano attraverso la definizione di una nuova arteria viaria ricavata come un *offset* dal limite urbano esistente. La città andava poi ad insediarsi principalmente nel nuovo e circoscritto terreno ricavato dall'ampliamento. La proposta del *Club* ragionava invece in moto concettualmente differente provocando una differente riflessione sulla *forma Urbis*. Questa idea di ampliamento individuava assi viari principali che avrebbero permesso la "penetrazione" del nucleo urbano esistente ed una diramazione verso il territorio con direttrici principali. In questo modo l'idea del "monocentro" che si espande in modo perpetuo e omnidirezionale sarebbe venuta meno ed avrebbe favorito invece una disposizione su dei tracciati territoriali. Il *Club degli Urbanisti* però non scende alla scala architettonica e rimane maggiormente a quella urbanistica, ovvero definisce dei rapporti gerarchici ed infrastrutturali per la città ma si ferma sostanzialmente a quel punto senza scendere di scala. Per essere più precisi, il *Club* non intendeva fare questo ma gli elaborati proposti non affrontano nello specifico la costruzione architettonica della città. La particolarità di questa proposta però è proprio quella di alludere ad una sua possibile costruzione che contempla una dimensione ibrida di spazi pubblici e infrastrutture urbane, solo che non viene effettivamente proposto e lo stesso de Finetti, a posteriori, autocritica parte del proprio lavoro proprio in virtù di non aver declinato una costruzione architettonica della città attraverso quei principi di composizione urbana. Qui subentra perciò l'indagine operativa su de Finetti: le proposte di progetto per Milano che egli fa nei circa venti anni successivi sottendono a quella idea di città, e sembrano altresì essere un tentativo di completamento di quell'opera proposta con il *Club degli Urbanisti*. Sullo sfondo di un'ipotesi, perciò, si

potrebbe rileggere l'operato di de Finetti come una serie di possibili progetti a completamento di quella proposta di *masterplan*. L'architetto, infatti, con le sue proposte definisce trasformazioni di parti di città che non definiscono solo spazi pubblici in forma di piazze, isolati e strade, ma le integra con un sistema infrastrutturale; nel fare ciò quindi rimarca quell'idea proposta dal *Club degli Urbanisti*, ovvero quel pensiero che vede la città attraversata e non lambita da una rete infrastrutturale viaria principale. Nel caso del progetto di trasformazione dell'Arena civica o, meglio, il progetto per "Un grande stadio per Milano", queste riflessioni risultano più evidenti per via della maggiore ampiezza del progetto. Ciò avviene anche in altri progetti come, ad esempio, in quelli per "La strada Lombarda" e per le piazze Beccaria e Fontana. Tali proposte, rispetto a quella per l'Arena (1933), avvengono contestualmente e successivamente al secondo conflitto mondiale in cui le dinamiche urbane stravolte e ancor più complesse, interessano parti di città maggiormente circoscritte nonostante i temi di fondo che li accomunano siano i medesimi. I progetti dell'architetto si collocano quindi a metà fra la scala urbana ed urbanistica e rimandano costantemente a quell'integrazione infrastrutturale che in de Finetti sembra esistere spesso con la declinazione dello spazio pubblico, e viceversa. Questa è la peculiarità di de Finetti che emerge dalla definizione dei progetti che propone, ovvero in essi sussiste l'idea che crede nella costruzione della città attraverso uno spazio pubblico infrastrutturale. Tali proposte non si trovano in periferia, ma nella città consolidata o sul limite di espansione a lui coevo, quindi si mostrano come trasformazioni urbane. Il piano del *Club*, di fatto lavorava allo stesso modo sulla città esistente individuando assi principali e trasformazioni urbane che ne permettessero la configurazione. Quindi, in virtù anche di questa analogia, l'opera di de Finetti per la città di Milano sembra ulteriormente correlata alla proposta *Beta* del *Club degli Urbanisti* del 1926-27. Perciò, questa idea che emerge dai progetti dell'architetto, di possibile spazio pubblico infrastrutturale, risponde anche a quelle prerogative poste dal piano del *Club degli Urbanisti* che in quell'occasione vennero coordinati da de Finetti. Attraverso quindi lo studio di alcuni suoi progetti urbani proposti per Milano si è tentato di indagare questo aspetto e dal momento che lo spazio pubblico si compone nei progetti dell'architetto con temi urbani quali la strada, piazza ed isolato, si è voluto soffermarsi, in particolare, su progetti come quelli per le piazze Beccaria e Fontana (1949) e per "La strada Lombarda" (1944-46). Questi, in modo esemplificativo indagano un tema specifico

riflettendo in modo costante sull'aspetto infrastrutturale e definendo quindi non solo una "quinta scenica fissa" per la città, ma costruendo con essa l'infrastruttura urbana. Queste due proposte hanno la propria genesi durante il periodo bellico e successivamente ad esso. La proposta di trasformazione dell'Arena Civica e della città circostante invece, è datata inizio anni '30 del Novecento e si mostra per certi aspetti ancora più approfondita e ampia affrontando anche in modo più vasto il tema dell'isolato. Per questo motivo il progetto di trasformazione dell'arena Civica è anche quello che è stato maggiormente indagato in sede di ricerca.

Nel XVIII° secolo avviene una trasformazione della concezione della strada, la quale da spazio pubblico e collettivo acquisisce sempre più il carattere dell'infrastruttura e questa idea trova le prime applicazioni pratiche nel secolo successivo. Le città europee, infatti, vengono progressivamente liberate dalle mura difensive divenute obsolete rispetto alla tecnologia bellica, ed inoltre un crescente progresso generalizzato favorisce anche un maggiore igiene che contribuisce al tentativo di rendere più salubri le aree urbanizzate. Gli aumenti demografici inoltre favoriscono sempre più un accentramento urbano della densità e la strada inizia ad assumere in modo sempre più evidente quello di ruolo infrastrutturale e di possibile strumento di deflusso della congestione, oltre che di elemento interconnettente di luoghi e di spazio pubblico come era anche in precedenza. Nel progetto di risistemazione per l'Arena civica il sistema di strade che de Finetti pensa gli permette di organizzare e comporre lo spazio pubblico e ciò è possibile attraverso la modifica del tessuto urbano e della relativa architettura che lo caratterizza. Questo principio di trasformazione e riordino è discendente diretto delle esperienze di alcune città capitali del XVIII secolo come, ad esempio, Parigi e Vienna. Il progetto di risistemazione, perciò, assume la dimensione di infrastruttura urbana e non si limita a definire le aree strettamente contestuali ad essa ma pone questioni tematiche e concrete sull'assetto di Milano, sulla possibilità di mutare nel tempo e favorire quel processo economico che contribuisce concretamente a costruire la città.

La visione di de Finetti sembra perciò anticipare alcune parole che Aymonino sostiene successivamente quando afferma che il cambiamento di un possibile assetto urbano non costituisce una novità assoluta, ma essendo direttamente correlato alla memoria, che in

questo caso affonda le proprie radici nella costruzione della città ottocentesca, definisce una visione differente dell'esistente che apparentemente può essere confuso con una nuova forma: «Ciò che siamo portati a considerare genericamente come una nuova forma della città è molto spesso - soprattutto nelle città più complesse, economicamente più attive, che con le dovute eccezioni, sempre più si identificano nel tempo con le capitali - un riassetto e una trasformazione profonda di luoghi già investiti precedentemente dall'edificazione, più le nuove "aggiunte". Non è quindi novità in assoluto: perviene a novità quando un determinato ciclo di sviluppo si compie e si realizza nel suo assetto fisico, morfologico, come è appunto il caso delle città di Vienna e Parigi.»(1).

Il modo di operare sulla città di de Finetti, riletto con le parole di Aymonino, ritrova alcune affinità. Infatti, nei progetti di de Finetti si ritrova spesso una revisione di una parte di città già edificata e contestualmente ad essa anche una serie di aggiunte che precedentemente non sussistevano. Quello che l'architetto presuppone con le sue proposte si configura perciò in un riordino di elementi preesistenti con una conservazione più o meno integrale ed anche una aggiunta di elementi che nella forma conclusa definiscono una trasformazione di quella parte di città. Questo è quello che avviene nel caso dell'Arena Civica, la quale viene parzialmente conservata ed implementata. Le aggiunte favoriscono però una serie di modifiche al sistema generale circostante di quell'area urbana. Nello specifico de Finetti propone per questo intervento pluridecennale anche una serie di fasi intermedie. Queste avrebbero permesso di continuare a fare vivere la città nell'arco della trasformazione e anche far coesistere ipoteticamente una realizzazione incompleta della trasformazione urbana con le necessità di Milano; sostanzialmente le fasi intermedie si prefigurano quasi come un altro progetto che anche se incompleto avrebbe risposto (anche se non totalmente) a quella necessità di trasformazione urbana. L'ampliamento infatti prevede una realizzazione per settori radiali e non perimetrici di tutti i tre gironi di spalti sovrapposti e con essi anche gli spazi pubblici delle piazze rialzate sotto i quali nel progetto sono previste arterie viarie e allocazione di servizi come stazione dei tram e posti auto. Con il progetto alla sua ultima fase di attuazione de Finetti non si limita però a cercare risposte parziali a questa parte di città, ma cerca una risposta che attraverso lo spazio pubblico costruisca la città e quindi anche quell'infrastruttura di cui necessita. Il Foro Mussolini progettato da de Finetti, con la piazza ipogea,

forse è la parte del progetto che più rappresenta questa idea compenetrante di costruzione di uno spazio pubblico infrastrutturale. Verso Parco Sempione, infatti, pur implementando i servizi e definendo nuovi luoghi, egli si lega ad un assetto già esistente. Il corso Bonaparte non esisteva ed è de Finetti a pensarlo, ma era suggerito dai tronconi stradali a emiciclo che dalla piazza antistante al Castello Sforzesco che si ricongiungono all'arco della Pace dal lato opposto. Verso la città invece, nell'attuale zona di piazza della Lega Lombarda, è sull'asse piazza Biancamano - porta Volta che de Finetti mette in atto un processo di invenzione e trasformazione sostanziale che diventa possibile con il pensiero infrastrutturale del Foro Mussolini. Qui, l'idea di costruzione della città per mezzo di temi urbani quali la strada, la piazza e l'isolato si fonde con quella moderna di infrastruttura viaria urbana. Con questo non si vuole sostenere che le altre parti del progetto non collaborino ad un'idea complessiva di infrastruttura, ma forse, nel foro Mussolini emerge maggiormente un'idea globale in cui si saldano in un unico pensiero composizione urbana e risposta infrastrutturale. Questo foro assurge sia a quella che de Finetti definisce "maglia di arroccamento all'Arena" e "rete di smistamento". Entrambe si configurano come spazi pubblici e infrastrutturali e favoriscono su più livelli la necessità di gravitare attorno al nuovo stadio e anche quello di oltrepassarlo verso altre parti di città. Con il foro questa idea si rende più evidente poiché proprio in asse con esso è posto il ponte stradale che conduce a porta Volta. Attraverso questo elemento è possibile giungere al livello ipogeo con le auto e parcheggiarle e da lì accedere anche a una rete tramviaria di trasporto pubblico. Si prefigura quindi una centralità, una capacità attrattiva di questo progetto nell'area urbana. La proposta amplia l'Arena trasformandola in stadio e facendo apparire l'oggetto architettonico come protagonista del progetto, ma la rete infrastrutturale viaria che de Finetti pensa allarga l'orizzonte d'interesse che diventa quindi la città. Lo stadio, interconnesso con il parco e con altri edifici di interesse posti in parco Sempione, può esercitare una capacità attrattiva che si rende sostenibile attraverso l'implementazione e il ripensamento infrastrutturale viario che a sua volta definisce un assetto trasformato di questa parte di città. Forse, se questo progetto risalisse all'antichità, Aldo Rossi ne avrebbe potuto parlare in termini di "fatto urbano". È infatti deambulante il moto che questa intera parte di città permette attorno al possibile stadio e agli spazi pubblici che de Finetti pensa collocandoli, inoltre, su tracciati territoriali storici per la città e che spingono

verso il territorio. Risulta perciò difficile sostenere quale elemento assolvà all'altro, poiché in questo progetto lo spazio pubblico architettonico e l'infrastruttura viaria urbana sono due elementi necessari l'uno all'altro per coesistere.

Rispetto perciò alla proposta del *Club degli Urbanisti* di Finetti persevera nella medesima idea di città composta da assi viari "penetranti", ma ne propone anche una costruzione dell'architettura. La "nuova forma" che pensa per l'Arena costituisce anche un riassetto del tessuto urbano circostante. Il confronto di questo progetto con città Capitali come Vienna e Parigi diventa utile per collocare culturalmente de Finetti e comprendere il tipo di intervento. Anche quelle città hanno attuato stagioni di riforme urbane volte alla definizione di una "nuova forma" urbana nel XVIII° secolo. Tuttavia, quegli interventi erano diversi, sia in relazione al periodo storico in cui vennero attuati rispetto alla proposta di de Finetti (1933) che in relazione alla loro area di intervento coincidente con quasi tutto il nucleo urbano. La vastità di questo progetto (Stadio) risulta minore rispetto alla globale riforma di quelle città, ma esse rappresentano esempi concreti di trasformazione urbana che de Finetti in parte recupera nel tentativo di trasformare una parte di città che ritiene irrisolta. Anche quegli interventi però presupponevano una riflessione infrastrutturale viaria e in modo analogo, seppur differente, de Finetti giunge a una possibile trasformazione di quest'area Milanese. Con il progetto che de Finetti propone si può sostenere che per Milano, così come per Vienna e in parte anche Parigi, si poneva «un problema nuovo: la strada come problema urbanistico, come sistema di comunicazioni a livello della struttura complessiva della città, prima che come tracciato indotto dagli interessi speculativi» (2).

Infatti, il tema della speculazione fondiaria riecheggia negli scritti di Finetti, il quale critica l'ammissibilità di una deregolamentata speculazione fondiaria ed auspica invece ad un possibile controllo di questa pratica che attraverso la costruzione della città, quindi la gestione urbana, può essere monitorata. Giorgio Piccinato, anni dopo de Finetti, sostiene che l'ordine compositivo urbano è assimilabile ad una possibile crescita della città a differenza del disordine che invece va ad impedirla e questo pensiero non pare così distante dalla visione di de Finetti. Egli, infatti, non è avverso alla crescita economica, né all'occupazione di suolo, ma ritiene che favorendo un mercato libero di costruire il tessuto urbano che asseconda la rendita fondiaria, si aggrava il

problema della densità urbana che a sua volta determina l'aumento del costo dei terreni e quindi della rendita stessa. È una visione anche politica ed economica, perciò, quella di de Finetti. Sebbene il progetto parli di architettura e si costituisca su questioni radicate nella cultura architettonica, l'architetto cerca risposte concrete a problemi economici per la città.

Perciò questo intervento urbano (lo Stadio) sembra risultare come il mezzo attraverso il quale proporre una trasformazione della forma della città e quindi, anche sul lungo periodo, di un mutamento in positivo della condizione economica di quella sua parte. L'esempio di Vienna e della risistemazione del *ring* nel XIX° secolo allora risulta interessante se messo in relazione a questo punto di vista. Esso ricomponne e costituisce un nuovo tessuto urbano ed i benefici di quell'intervento favoriscono anche un certo grado di speculazione privata sullo sfondo di un intervento pubblico. Maggiormente discostante è invece la dimensione che emerge dagli sventramenti Parigini: «Al contrario di Vienna, dove si tratta di infittire ed estendere le aree di pertinenza dell'iniziativa privata, su di un terreno libero, a Parigi, per l'estensione del "sistema" al già edificato, l'apertura di una nuova strada permette inoltre di espropriare a basso costo le case "insalubri", troppo costose da demolire una per una secondo gli accertamenti tecnici prescritti dalla legge Melun del 1850. La strada consente quindi l'edificazione, nuova o rinnovata che sia, ed è la premessa ad attività molteplici - l'edile, la commerciale, i servizi - che sono "di stimolo all'occupazione e all'economia della città.» (3).

Questo progetto urbano, così come anche altri di de Finetti, sembrano rispecchiare alcune questioni teoriche dell'urbanistica ottocentesca e così come afferma Baumeister infatti «Due sono gli scopi perseguiti da un piano urbano: creare abitazioni e facilitare il traffico»(4).

I progetti dell'architetto sembrano perseguire queste finalità con un'infrastruttura urbana e una serie di spazi pubblici sui quali può avvenire la costruzione dell'architettura della città. Il tentativo di de Finetti è di cercare una soluzione a una parte irrisolta della città al fine di costituirne un insieme migliore sia sotto l'aspetto compositivo ma anche economico e sociale. Nel caso del progetto della trasformazione dell'Arena civica, infatti, le riflessioni interessano l'incrocio fra Via Legnano e viale Elvezia che da forma a uno slargo, ancora oggi esistente, chiamato "Piazzale della Lega Lomabarda".

Questo a sua volta confina con Piazza Biancamano senza un limite definito e in una dinamica di incertezza spaziale. Al di là però delle questioni compositive per le quali de Finetti valuta quest'area come priva di ordine spaziale, ciò che forse risulta ancora più preminente per l'architetto è che tali zone pur trovandosi in prossimità di una zona prestigiosa, ovvero della grande Arena, non godono di buona nomea, né di buona rendita. Per questo motivo proprio in quel punto l'architetto posiziona con il suo progetto il Foro Mussolini. Con una sistemazione degna della zona adiacente all'Arena, il quartiere ne avrebbe giovato sotto un profilo economico, ma il reale godimento lo avrebbe avuto la città che si sarebbe ritrovata nei decenni a venire sia un quartiere meglio ordinato per indirizzo estetico ed economico e soprattutto ben interconnesso alla città e al territorio con una rete viaria "penetrante" e quindi infrastrutturale. La definizione del Foro ipogeo sussiste anche per mezzo della costruzione di edifici attorno ad esso che al tempo stesso lo identificano. Questi, assieme allo spazio, costituiscono una scena fissa, che, come dice Aldo Rossi, accoglie lo "svolgere delle vicende umane". Lo spazio pubblico, inteso come luogo collettivo e di rappresentanza della vita civile, costituisce anche l'allocatione di servizi e la "penetrazione" di arterie viarie principali, prefigurando nell'insieme uno spazio pubblico infrastrutturale e una possibile costruzione della città attraverso di esso. Attorno al foro si costituiscono perciò una serie di edifici ed isolati, oltre alle strade e le piazze. Essi pur organizzandosi su degli assi generatori non si ripetono in modo seriale ma ricercano una loro differenziazione così come Stübben sembra ribadire:

«La forma più facilmente realizzabile e più conveniente in genere è quella rettangolare; pertanto, non è ingiustificata la tendenza a realizzare in un piano regolatore il maggior numero possibile di isolati rettangolari o pressoché rettangolari. Dal punto di vista del traffico e dell'estetica però non è bene che costruzione di isolati rettangolari sia il motivo principale o addirittura l'unico del progetto di piano, dando origine a quelle scacchiere monotone che possiamo vedere, per esempio, a Manheim ed in molte città americane dove le strade sono denominate con numeri o lettere e che purtroppo sono anche distinguibili solo con numeri. Ciò non corrisponde alle esigenze reali della nostra vita e ancor meno alle condizioni esistenti nelle città vecchie o in zone di ampliamento ben costruite, dove ogni strada, quasi ogni isolato, possiede una sua individualità» (5).

A favorire quanto detto nel progetto di de Finetti è anche la morfologia dell'emiciclo del Foro ipogeo posto adiacente al nuovo Stadio. Esso pur essendo caratterizzata da una ricerca anche formale della sua architettura accetta l'eccezione ed irregolarità. La tripartizione degli edifici sull'emiciclo vede uno sbilanciamento compositivo, perciò un'asimmetria planimetrica, degli assi che confluiscono al foro favorendo quello che da Porta Volta si congiunge al Foro e perciò al nuovo stadio.

Gli stessi edifici mostrano in prospetto la loro apparente simmetria che il loro volume e sedime va poi a smentire; anche in questo può rileggersi quanto sostiene Stübben: «Una piazza non ha bisogno di regolarità in senso strettamente geometrico; altrettanto poco indispensabile è una rigorosa simmetria: è necessario però un equilibrio estetico, quindi occorre evitare che si creino deformazioni e anomalie. Non siamo in grado di imitare, malgrado il suo aspetto attraente, l'irregolarità apparentemente arbitraria delle piazze medioevali, sorte nel corso dei secoli in base a particolari motivi; non possiamo dare alle piazze che creiamo, come per magia, i valori pittorici dei tempi trascorsi; le piazze da noi progettare saranno circondate in pochi anni o in pochi decenni da abitazioni ed edifici moderni.» (6).

De Finetti sembra, perciò, affondare le proprie radici culturali in un movimento di pensiero che trova le sue radici nel XIX° secolo, ma rivolge attenzione alla modernità e alla tecnologia architettonica e delle infrastrutture, riconoscendo come via possibile quella della costruzione dell'architettura della città attraverso spazi pubblici che costituiscono anche una rete infrastrutturale viaria "penetrante" e di servizi. Con i suoi progetti l'architetto si muove fra memoria e futuro in modo indiscriminato, con una libera contaminazione spinta alla logica e che vede il passato come uno strumento altrettanto valido a questioni tecniche a lui coeve e che servono, nella loro combinazione, a dare una risposta concreta alle necessità della città del proprio tempo. Giovanni Muzio, su *Dedalo* nel 1931, lo definisce un architetto moderno e razionale con un o spiccato gusto soggettivo: con tale affermazione egli rimarca la contaminazione culturale le quali assieme alla logica permettono a de Finetti di fornire proposte concrete per la possibile costruzione della città e della sua architettura che, attraverso i progetti, si rende possibile con la definizione dell'infrastruttura, ovvero attraverso quello che si può definire come spazio pubblico infrastrutturale.

IV.2 - Alcuni progetti per la città di Milano

De Finetti nel corso della sua carriera lavorativa oltre ad avere progettato e realizzato una serie di edifici privati come ad esempio villa la Meridiana a Milano ed altre, si è occupato costantemente di città. In effetti, l'architetto viene ricordato principalmente dalla storiografia per questi esempi costruiti, ma volgendo uno sguardo più ampio al lavoro svolto in ambito urbano emerge un bacino di progetti ampio e variegato. Questo elaborato vuole quindi cercare di porre l'accento su di un operato che sembra essere rimasto parzialmente inespresso e per farlo si sofferma su una serie specifica di proposte. Queste riguardano esempi, seppur non realizzati, di trasformazioni urbane ad un tessuto consolidato.

Per poter fornire un campo di analisi volto a dimostrare un retaggio teorico di derivazione ottocentesca più coerente è stato inoltre deciso di concentrarsi su alcuni di essi che potessero mostrare anche una serie di temi urbani riconducibili a una teoria architettonica ottocentesca, periodo nel quale si ipotizzano le effettive radici culturali dell'architetto. I progetti scelti mostrano come sia possibile costruire la città attraverso lo spazio pubblico e l'infrastruttura urbana. Talvolta le proposte possono presentare architetture forse definibili in parte eclettiche o, meglio, caratterizzate da un gusto soggettivo dell'architetto così come sostenuto da Muzio su *Dedalo* nel 1931. De Finetti, infatti, si pone all'interno della corrente artistica e architettonica specifica del Novecento Milanese.

Le proposte dell'architetto mostrano una sottesa composizione logica, oltre che fondata su principi geometrici e teorici, e un costante rapporto con la storia e con il presente e anche la tecnologia del proprio tempo. In questo senso i progetti scelti ricercano un fondamento di classicità e modernità, volto perciò a non fornire risposte formali ma utili e rispondenti a delle necessità concrete. Infatti, il movimento moderno e gli architetti razionalisti non rinnegano i principi compositivi classici ma li assimilano per costruire le architetture e le città del proprio tempo. Lo stesso Le Corbusier, sebbene differente da de Finetti, quando si pone in relazione alla città definisce un gesto di fondazione tracciando un cardo ed un decumano. De Finetti, pur non progettando città di fondazione, quando si confronta con Milano ricerca quelle direzionalità date dall'impianto Romano della città e le pone in relazione con uno stato dell'arte che talvolta può avere totalmente disatteso quell'impianto.

Nello progetto delle architetture stesse, quindi non solo del pensiero di assi viari e spazi pubblici, de Finetti ricerca affinità con il passato, senza però precludere un riferimento a progetti a lui coevi. Ne è un esempio la trasformazione dell'Arena civica, del solo oggetto architettonico, per il quale recupera una morfologia di anfiteatro Romano ma anche di stadio moderno ispirandosi a esempi come Berlino, Torino, Vienna, Los Angeles e altri. Dall'insieme di questi esempi tenta di cogliere principi compositivi e distributivi e da essi costituisce un progetto infrastrutturale che risponde alle necessità di una Milano del Novecento e non a quella Romana.

Allo stesso modo anche in altri progetti cerca ispirazioni dal mondo classico al fine di costruire la città del proprio tempo: ne "La Strada Lombarda" la possibile riproposizione di una *Stoà* non impedisce una riflessione infrastrutturale e viaria e allo stesso modo nei progetti per le piazze Fontana e Beccaria quell'aspetto di pianificazione urbanistica moderna coesiste con una declinazione architettonica che ricerca una conformazione dello spazio pubblico di matrice ottocentesca e in parte classica.

Ciò che si intende fare è perciò di ricondurre, ove possibile, l'architettura di de Finetti ad altre architetture così da dimostrare una correlazione compositiva che non trova giustificazione nell'invenzione, ma in un tentativo di confronto concreto. Questi progetti costituiscono anche interventi di trasformazione urbana in aree edificate e sottendono anche a un'idea di città specifica, quella che la intende attraversare con assi viari "penetranti" e non circoscriverne le zone urbanizzate e urbanizzabili.

IV.2.1 - Progetti per le piazze Fontana e Beccaria

Il progetto per Piazza Fontana risiede nella proposta di variante al piano regolatore proposto dall'amministrazione comunale nel 1949. De Finetti, tra il 1949 e il 1950 propone una serie di osservazioni alla variante del piano regolatore, ovvero possibili soluzioni di sistemazione delle piazze Fontana e Beccaria e dell'infrastruttura viaria. L'area di progetto si trova fra le spalle del Duomo e piazza San Babila, risulta interessante soffermarsi su questo progetto poiché mostra il tentativo di ricostruzione di un piccolo pezzo di città e che rappresenta, forse nel modo più esplicito possibile, lo spazio pubblico: una piazza. De Finetti propone una serie di varianti attraverso le quali sviscera possibili soluzioni morfologiche. Talvolta emerge l'idea di una piazza piana e in un'altra versione quello di una ipogea, tema ricorrente anche in altri progetti dell'Architetto come, per esempio, in quello per Foro Mussolini nella proposta di trasformazione dell'Arena civica esistente in Parco Sempione. Da queste proposte si evince anche un tentativo di riflessione sul traffico, quindi sulla viabilità e sui parcheggi. Appare quindi la tendenza di de Finetti di costituire una possibile città attraverso la definizione dello spazio pubblico come retaggio di matrice ottocentesca ma che al tempo stesso incontra la necessità di integrarlo con l'infrastruttura stradale urbana. Non solo però un piano stradale, ma una possibile costruzione urbana che contempli infrastruttura e spazio pubblico in un progetto unitario. Questa piazza nelle proposte di de Finetti, attesta la volontà di costruire un luogo attraverso un procedimento che da un lato recupera da un rapporto con la storia e

dall'altro lo integra con un sistema infrastrutturale a lui coevo. Anche per questo motivo risulta interessante visualizzare, talvolta con disegni originali ed altre con un vero e proprio ridisegno digitale, il progetto e le sue tematiche. Queste si mostrano utili nel comprendere meglio la figura dell'architetto ma anche nel riflettere su un progetto operativo che propone un possibile approccio di progetto di trasformazione urbana di un'area consolidata che, nel caso di de Finetti, si rende possibile per mezzo della costruzione dell'architettura della città. De Finetti presenta così delle osservazioni al progetto del piano regolatore e l'idea complessiva, così come quella proposta dall'amministrazione, si basa sulla definizione di spazi pubblici e interessa non solo le zone strettamente di pertinenza delle piazze Fontana e Beccaria, ma anche degli isolati ed edifici circostanti. Tuttavia, la differenza sostanziale a livello di impianto planimetrico fra la proposta del comune e quella di de Finetti e che va al di là della sola qualità compositiva delle piazze e degli edifici che su di esse si affacciano, risiede in un differente rapporto gerarchico dato alle arterie viarie. Nella proposta di de Finetti è possibile vedere come l'edificio dei Tribunali, posto a est di piazza Fontana venga troncato e rimodellato al fine di favorire un flusso più lineare di quell'arteria viaria che confluisce in piazza San Babila e oggi nota con il nome di "Corso Europa". La previsione comunale, pur proponendo anch'essa tale asse viario che prima non era presente, non intacca l'edificio dei Tribunali e questo attesta una differente concezione nell'operare sulla città. Nella proposta comunale, infatti, l'arteria viaria si piega leggermente per non intaccare questo edificio. De Finetti invece mostra tutt'altro atteggiamento: egli concepisce una gerarchia nella costruzione della città in cui le arterie viarie non sono subordinate agli edifici ribadendo



La statua di Cesare Beccaria in piazza Beccaria a Milano.
Alle spalle le distruzioni belliche.

Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma

quindi che la costruzione della città passa attraverso la costruzione di uno spazio pubblico interconnesso con l'infrastruttura viaria ed urbana. Oltre a questo, di interesse è anche il modo in cui egli cerca di mediare in un progetto unitario questa visione con il proprio retaggio culturale. Piazza Fontana viene così circoscritta, oltre che dagli edifici esistenti, da due possibili edifici di nuova costruzione che nelle varie versioni che pensa saranno denominati *alfa* e *beta* con relative declinazioni architettoniche e volumetriche. Tra di essi viene, in ogni proposta, lasciato un vuoto che permette alla via che lambisce il lato sud del Duomo di proseguire idealmente dentro la nuova piazza ponendosi in asse con l'ingresso dell'edificio dei Tribunali. Su piazza Beccaria invece, esiste meno materiale disponibile a disposizione, ma uno schizzo in particolare, rappresenta un possibile accesso al sottosuolo attraverso le auto. Il monumento sembra essere spostato a ridosso della piazza e posto di fronte ad un edificio di nuova costruzione nominato "la ca' del marco" che chiude piazza Beccaria verso la nuova arteria (oggi Corso Europa). Al centro di piazza Beccaria emerge dallo schizzo la possibilità di inserire rampe carrabili che avvolgendosi su loro stesse permettono l'accesso al sottosuolo. In tutte le planimetrie delle proposte relative all'annessa piazza Fontana emergono una serie di possibili accessi pedonali e carrabili al sottosuolo. L'analisi del materiale di archivio mostra come, sebbene il progetto contempli entrambe le piazze, de Finetti pare indagare maggiormente soluzioni

per piazza Fontana. Dai vari progetti per questa piazza, perciò, emerge la costituzione di uno spazio ipogeo e con esso un pensiero progettuale del sottosuolo che posto in relazione allo schizzo rappresentante le rampe in piazza Beccaria, lascia presupporre la volontà di un complesso globale e infrastrutturale del sottosuolo e che in questo caso collega le due piazze. Perciò le riflessioni su questo progetto risultano interessanti poiché al netto di una differente soluzione proposta dall'architetto in opposizione a quella prevista dal piano regolatore emerge un ruolo fondamentale dell'aspetto infrastrutturale. Esso sembra sussistere in funzione della presenza di una costruzione fuori terra dell'architettura della città e del suo spazio pubblico. Risulta, perciò, essere questa la particolarità del progetto, non solo indicativa di una differente visione urbana che vede in un rapporto gerarchico di subordinazione gli edifici della città rispetto al sistema arterioso viario, ma anche la formulazione di un progetto urbano unitario che si definisce attraverso la complementarità di spazi pubblici e infrastrutture in una serie di proposte unitarie di costruzione di quello definibile come uno spazio pubblico infrastrutturale.

Sotto, a sinistra

Giuseppe de Finetti, schema di riordino per le piazze Fontana e Beccaria.
Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma

Sotto, a destra

Giuseppe de Finetti, schizzo relativo a un possibile riordino di piazza Beccaria. Davanti alla statua di Cesare Beccaria è visibile un sistema di possibili rampe carrabili che conducono al sottosuolo. Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma.



In questa pagina

Sono rappresentati in questa pagina planimetrie e schemi della viabilità delle zone delle piazze Fontana e Beccaria oggetto di una trasformazione urbana comunale attraverso una variante del PRG nel 1949 e per la quale de Finetti propone un'osservazione formulando un progetto alternativo. Nelle planimetrie sono evidenziate con il colore le aree oggetto della trasformazione.

In alto (planimetria e schema)

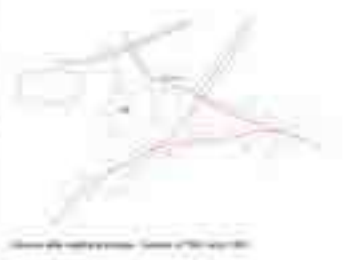
Stato di fatto del 1946, la variante del PRG del 1949 ad opera dell'amministrazione comunale e l'osservazione proposta da de Finetti alla variante di PRG.

Al centro (planimetria e schema)

Variante al PRG, 1949. Il principale intervento riguarda l'apertura di una nuova arteria viaria che passando a fianco dell'edificio dei Tribunali si riconnetta a piazza San Babila (poco più a Nord). Questo intervento asseconda alcune preesistenze, come quella dell'edificio dei Tribunali senza intaccarne sostanzialmente la volumetria.

In basso (planimetria e schema)

Osservazione alla variante del PRG, anno 1949, proposta da de Finetti. Questa proposta ripercorre l'intervento della Variante del PRG, anno 1949, ma ricerca una gerarchia maggiore della viabilità rispetto alle preesistenze. L'edificio dei Tribunali viene infatti intaccato e modificato assecondando lo sviluppo della nuova arteria viaria. Al tempo stesso de Finetti pensa anche a una possibile conformazione spaziale per piazza Fontana, la quale dopo la guerra si ritrovava danneggiata.



IV.2.1.1 - Idee primordiali di progetto per piazza Fontana

In queste idee, che si sono volute definire ai fini della ricerca come primordiali, de Finetti si concentra su piazza Fontana. Il vuoto urbano che corrisponde all'area di intervento della piazza e sul quale tutte le versioni del progetto vengono definite, è pressoché quadrato con profondità nord-sud di circa 110 metri lineari e est-ovest di circa 115 metri lineari. La distanza di 115 metri è all'incirca quella che intercorre fra il Palazzo dei Tribunali (est) e quello Arcivescovile (ovest). Queste misure, perciò, comprendono anche le eventuali strade che possono gravitare attorno ai progetti della piazza. Dal punto di vista planimetrico essa è definita attraverso due possibili volumi che definiscono lo spazio pubblico. Questo si ritrova essere talvolta

leggermente ribassato di qualche gradino e talvolta completamente piano. L'idea di un progetto ipogeo vero e proprio infatti risulta maggiormente approfondita da altre ipotesi di progetto. Sembra però che anche queste versioni, delle quali è presente materiale in minor misura, possano comunque considerarsi legate al tema ipogeo per via dei presenti punti di risalita e discesa che preludono una dimensione progettuale del sottosuolo.

In queste soluzioni progettuali emergono dei punti in comune: i due edifici *alfa* e *beta* pensati dall'architetto, il primo con sedime a "L" e il secondo con sedime rettangolare compatto, vanno sempre a chiudere la piazza giacendosi, fra loro, in modo complementare e in fronte all'edificio esistente dei Tribunali, del quale lasciano sempre visibile, per sottrazione volumetrica, uno

scorcio posto in asse rispetto al suo accesso. In comune sono sempre presenti anche le relative conformazioni degli altri lati della piazza che vedono: a ovest il palazzo Arcivescovile e la via che conduce verso l'abside del Duomo; a nord, in corrispondenza del lato lungo di alfa un edificio esistente e rettificato da de Finetti; a sud l'edificio conosciuto come quello della Banca Dell'Agricoltura, tristemente noto per via di un attentato avvenuto al suo interno nel 1969.

Sostanzialmente queste versioni primordiali di progetto per piazza Fontana possono essere lette in numero di due.

In una di queste versioni, forse quella iniziatrice, è visibile come in pianta l'edificio *beta* sia addossato all'edificio esistente della Banca Dell'Agricoltura. In questa conformazione, peraltro, l'edificio dei Tribunali non risulta ancora rettificato

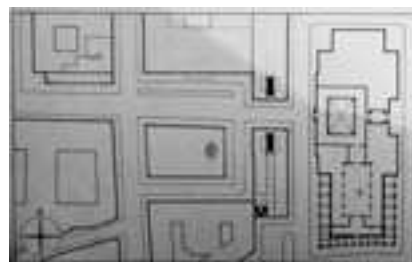


A sinistra

Immagini di ridisegno relativo a una possibile risistemazione di piazza Fontana. Lo spazio contenente la fontana è leggermente ribassato e raggiungibile tramite una breve serie di gradini. La piazza risulta sostanzialmente piana e non ipogea come invece sarà in altre versioni del progetto proposto da de Finetti.

A destra

Immagini originali utilizzate per l'analisi e il ridisegno e contenute presso l'Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma





dall'architetto in virtù dell'arteria viaria (oggi Corso Europa). Il vuoto posto fra i due edifici (*alfa e beta*), in asse con l'accesso al palazzo dei Tribunali, è attraversabile anche con le auto e con mezzi pubblici. In questa versione, infatti, si conformano sostanzialmente due aree di pertinenza relativa ai due edifici. Rispetto ad *alfa* sembra essere circoscritta una piastra leggermente rialzata che funge da sosta per i tram sulla quale i pedoni possono attendere (di un'altezza pari a quella di un marciapiede). Rispetto a *beta*, l'edificio che si addossa alla Banca Dell'Agricoltura, lo spazio viene circoscritto e leggermente ribassato di qualche gradino e all'interno di esso è posta la fontana. La composizione planimetrica dell'impianto risulta essere parzialmente ottenuta con una maggiore frammentazione di segni architettonici che alla quota stradale definiscono viabilità e spazio pubblico pedonale.



Nell'altra versione, sempre primordiale, emerge già una rettifica ulteriore: l'edificio dei Tribunali è modificato per favorire il flusso della nuova arteria, oggi Corso Europa, e l'edificio *beta* è staccato da quello della banca. Complessivamente qui emerge una grande piastra piana rialzata rispetto al piano stradale, e senza ulteriori ribassamenti. La fontana giace su questo grande spazio piano di pertinenza di entrambi gli edifici *alfa e beta*. Questo segno planimetrico di spazio pubblico pedonale è perciò assimilabile quello di un isolato al cui interno sono posti in modo analogo gli stessi elementi della composizione precedente. In entrambe queste proposte primordiali, da un punto di vista architettonico, gli edifici *alfa e beta* sono posti su un basamento. Le aperture si caratterizzano per il loro rigore geometrico attestando anche un approccio

volto alla costruzione della tettonica dell'architettura. Talvolta ci si trova in corrispondenza di un chiaro riferimento al sistema trilitico, come nel caso del basamento, e mentre si sale ci si avvicina sempre di più a quello dell'idea della parete forata. Strutturalmente, anche se non è possibile verificarlo, attraverso il materiale di archivio e i disegni originali si ipotizza che de Finetti concepisca gli edifici anche per mezzo di un sistema portante intelaiato di travi e pilastri in cemento armato, quindi volto a una costruzione moderna dell'architettura.

Nella proposta mostrante la piazza leggermente ribassata l'edificio *alfa* risulta più alto rispetto a quello *beta* e sembra avere un basamento doppio o, meglio, ricavato da più fasce orizzontali che definiscono di fatto per l'edificio *alfa* un'altezza del basamento sostanzialmente equivalente all'altezza dell'edificio *beta*. Le fasce orizzontali sono



In alto, a sinistra

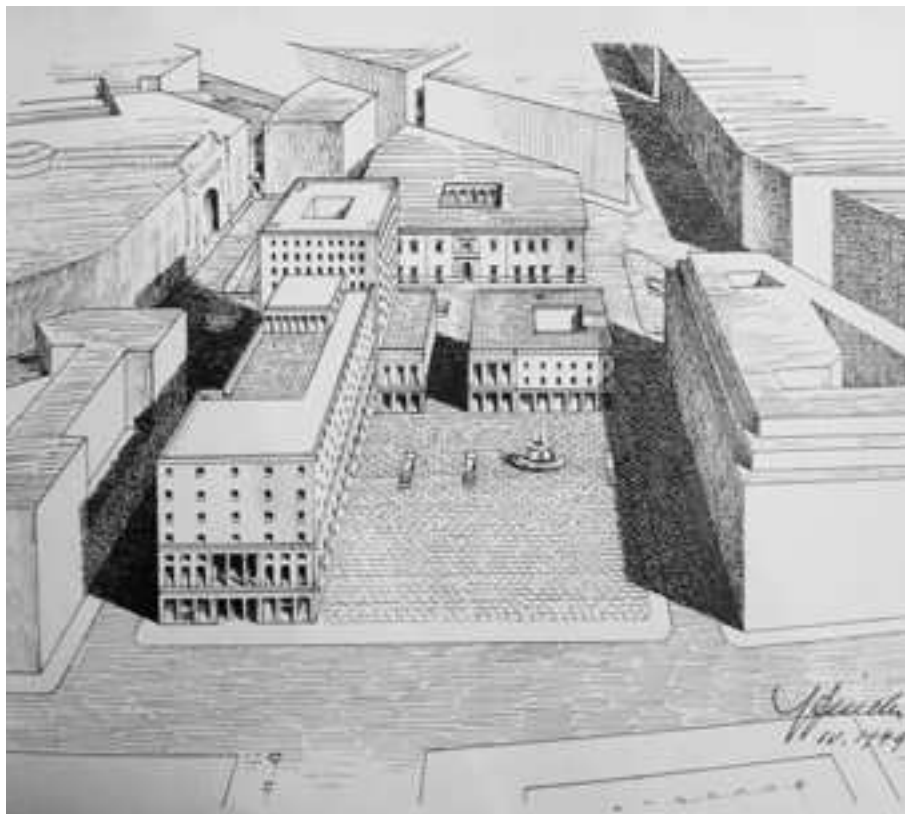
Ulteriori viste digitali ottenute con il ridisegno e la modellazione digitale di questa possibile sistemazione di piazza Fontana.

In basso

Assonometria della possibile sistemazione alternativa relativa a piazza Fontana. Questa proposta si caratterizza per essere sostanzialmente innestata all'edificio oggi ospitante la "Banca dell'Agricoltura" e per non essere ipogea, ma piana e leggermente ribassata nella zona della Fontana. In questa assonometria di ridisegno, così come nella relativa planimetria originale, l'edificio dei Tribunali non è stato rettificato rispetto al flusso dell'arteria viaria oggi nota come "Corso Europa".



A destra e sopra
 Variazione della proposta mostrata precedentemente. La zona ribassata, in prossimità della Fontana e dell'edificio *beta*, non è presente e si vedono due punti di risalita e discesa per sottosuolo. L'edificio *beta* che prima era collegato a quello della "Banca dell'Agricoltura" risulta ora staccato. Si delineano meglio i due edifici *alfa* e *beta*, rispettivamente con sedime a "L" e a pianta rettangolare. Immagini originali utilizzate per l'analisi e il ridisegno e contenute presso l'Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma



però scandite con continuità fra gli edifici; quindi l'edificio *beta* ha un basamento su un livello e quello *alfa* su due livelli. Concettualmente il reale basamento è quello posto in attacco a terra e per entrambi gli edifici è costituito da un'altezza poco maggiore di quella dei piani soprastanti. Sopra di esso, nell'edificio *alfa*, troviamo altri due piani che si differenziano per il cambio di materiale da pietra a intonaco arrivando quindi a un'altezza che sia avvicina a quella della facciata di *beta*. L'edificio *alfa* prosegue ulteriormente verso l'alto con altri quattro piani, tranne a nord-est dove essi diventano tre. Nell'edificio *beta* la facciata termina con un balaustro di rimando rinascimentale posto in alto. Nella proposta piana della piazza, quella tutta rialzata di poco, la composizione volumetrica è analoga con la differenza sostanziale che in corrispondenza dell'angolo nord-est, verso piazza Beccaria, l'edificio *alfa* si sopraeleva ulteriormente andando a definire con maggiore

forza quell'angolo con un elemento che allude forse a quello di una torre, seppur "tozza", che si erge sull'area a metà fra piazza Fontana e Beccaria. In entrambe le soluzioni l'architetto definisce un punto focale prospettico, ovvero quello posto in asse con il palazzo dei Tribunali. Qui, infatti, l'edificio *beta* può considerarsi come continuo fino al volume più alto di *alfa*, ed interrotto solo in corrispondenza dell'accesso al palazzo dei Tribunali. Effettivamente, sebbene i sedimi degli edifici appaiano diversificati, a "L" e rettangolare compatto, la reale composizione architettonica è di due edifici lineari addossati, uno posto a est verso il palazzo dei Tribunali e l'altro a nord. Questi permettono la chiusura dell'angolo nord-est della piazza e sul lato est avviene una sottrazione volumetrica in corrispondenza dell'accesso del palazzo dei Tribunali. Questa focale, nella versione con la piazza leggermente ribassata, è accentuata dal fatto che in quella

posizione le teste degli edifici vengono trattate architettonicamente come se definissero un portale di accesso: una loggia colonnata con patio, posta sul basamento, iscrive visivamente l'accesso del palazzo dei Tribunali in modo simmetrico. In un certo senso il richiamo alla classicità risulta essere molto forte in questo punto, sia sotto il profilo compositivo che sotto quello architettonico per via anche della presenza di colonne di ispirazione tuscanica e di relative trabeazioni. Nella proposta di piazza piana questa dinamica è smorzata poiché l'edificio *beta* presenta già una corte interna e la presenza turrata a nord-est determina l'assenza di necessità di inscrivere ulteriormente visivamente l'accesso dei tribunali con logge a patio colonnate su basamento come invece viene previsto nella proposta con piazza leggermente ribassata.

IV.2.1.2 - I progetti ipogei per piazza Fontana

Attraverso le “osservazioni” proposte da de Finetti alla variante di PRG del 1949 relative principalmente all’assetto viario, l’architetto studia in modo più approfondito alcune soluzioni ipogee per piazza Fontana. Si ipotizza che, sebbene piazza Beccaria non venga trattata nello specifico, le due piazze siano correlate rispetto ad un possibile sviluppo nel sottosuolo che si mostra intuibile attraverso l’analisi dei progetti ipogei per piazza Fontana. Rispetto all’analisi del materiale di archivio relativo alle proposte per piazza Fontana sono inoltre individuabili tre versioni ipogee di progetto, che sono sintetizzate con questa nomenclatura adottata dalla ricerca al fine di renderle più facilmente individuabili e con la quale la lettera F intende indicare per semplicità la parola “Fontana”:

F1. Piazza Fontana ipogea unica con limite provvisorio e il solo edificio *beta*

F2. Piazza Fontana ipogea unica con edifici *alfa* e *beta*

F3. Piazza Fontana ipogea doppia con edifici *alfa* e *beta* analoghi

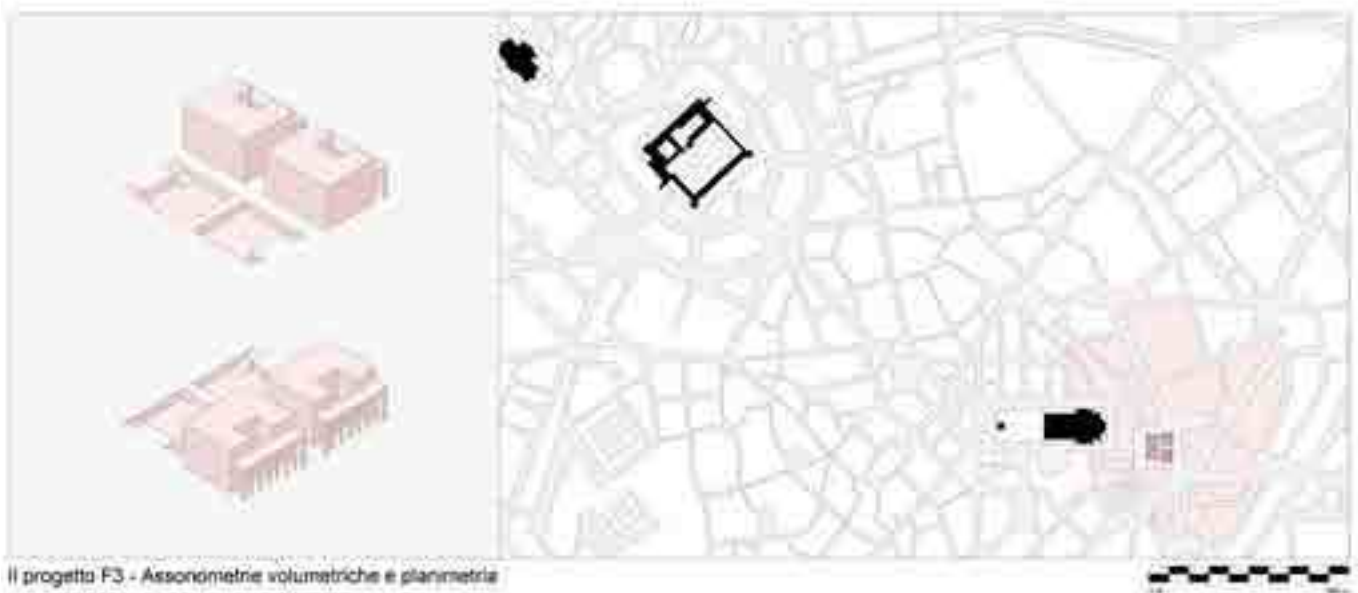
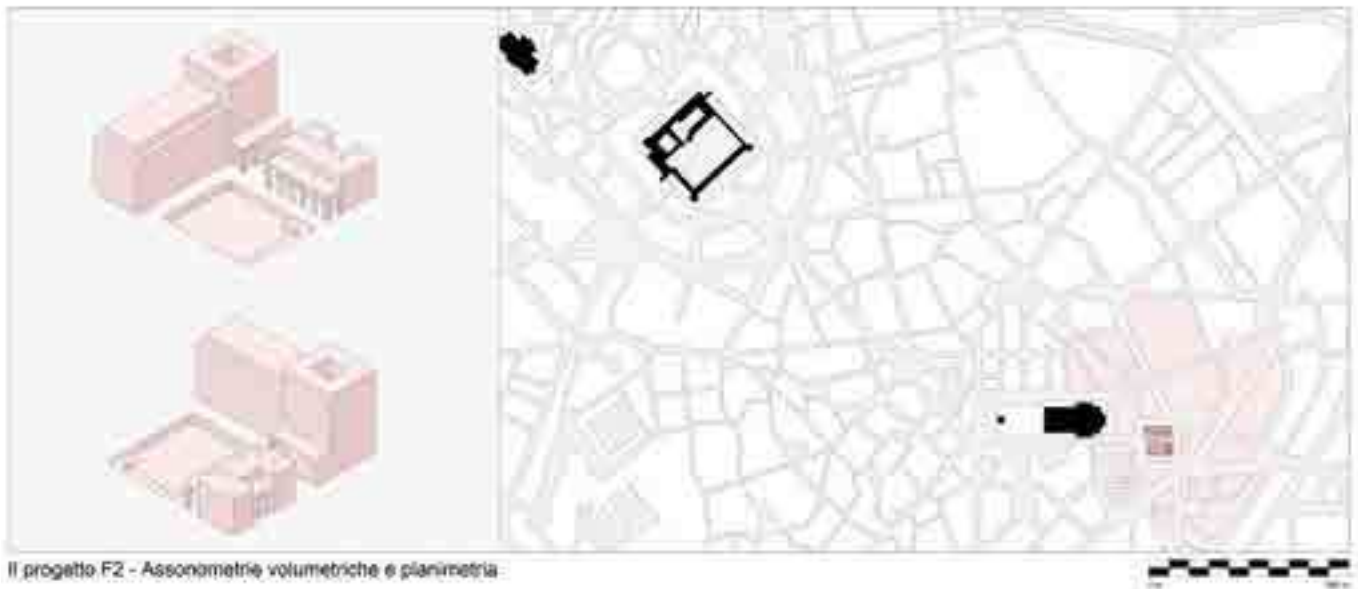
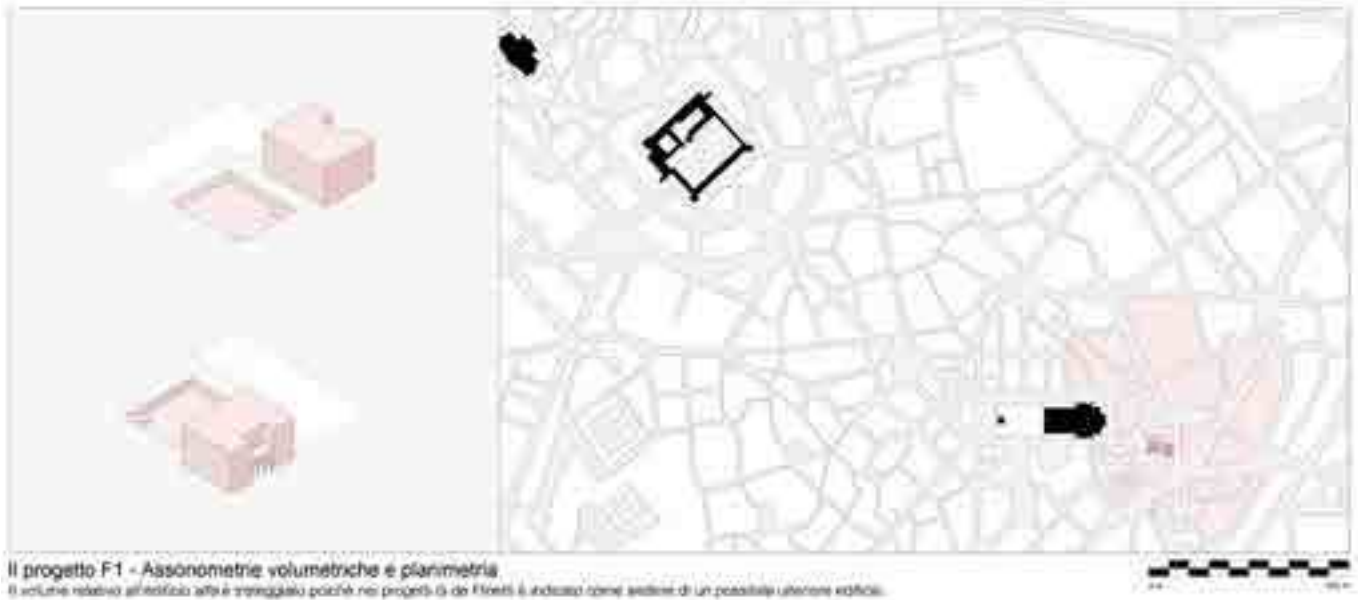
In ognuna delle proposte ipogee permane l’idea derivata dalle versioni “primordiali” descritte in precedenza, ovvero vi è la presenza degli edifici *alfa* e *beta* che vengono declinati più o meno diversamente dall’architetto. La definizione dello spazio pubblico congiunta a quello infrastrutturale è anche qui oggetto principale delle sistemazioni. Gli edifici, analogamente alle versioni precedenti, affermano una propria tettonica delle facciate architettoniche. Questi sviluppi

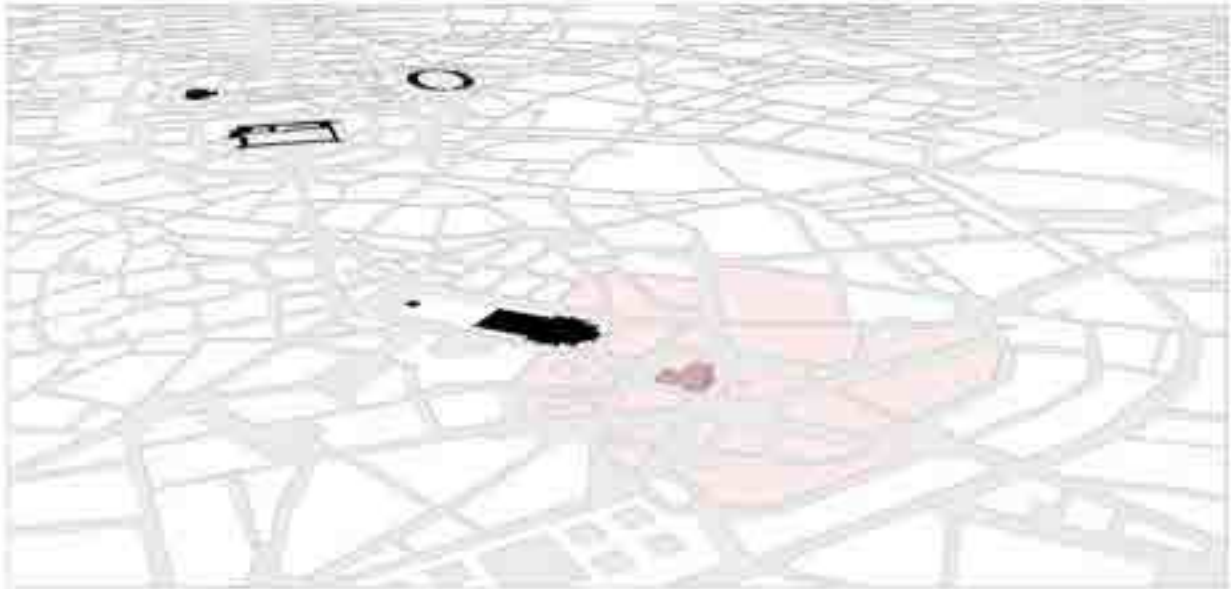
mostrano nell’attacco a terra maggiore permeabilità con lo spazio pubblico e la composizione morfologica degli edifici costituisce nell’insieme una disposizione su più livelli di accessi e affacci agli spazi collettivi. Rispetto alle tre versioni se ne mostra una maggiormente discordante dalle altre: la proposta F3 vede la riproposizione speculare dell’edificio *beta* permettendo così la definizione di maggiore spazio pubblico calpestabile sia alla quota stradale che a quella ipogea. F3 vede inoltre la presenza di due piazze ipogee e non di una come nelle proposte F1 e F2. Queste, sono interconnesse alla quota ipogea attraverso un percorso coperto e porticato, il quale è calpestabile alla quota stradale e permette l’attraversamento in asse con l’accesso del palazzo dei Tribunali. Le tre proposte sono quindi analoghe non solo in virtù dello spazio ipogeo ma anche per la presenza comune dell’edificio *beta*, che con affini configurazioni rimane presente in tutte le versioni F1, F2 e F3. Nel complesso queste tre varianti configurano perciò due progetti a piazza ipogea unica (F1 e F2) e uno a piazza ipogea doppia (F3). Ulteriormente interessante è il progetto F1 che mostra un limite provvisorio, ovvero prevede la sola edificazione dell’edificio *beta* e dello spazio ipogeo, con una successiva edificazione dell’edificio *alfa*. I progetti F1, F2 e F3 si mostrano perciò di interesse alla ricerca al fine di comprendere meglio la conformazione che l’architetto pensa per la risistemazione di quest’area urbana e anche per avvalorare il principio comune fra i progetti urbani di de Finetti, ovvero il tentativo di costruire la città attraverso la definizione di uno spazio pubblico infrastrutturale.



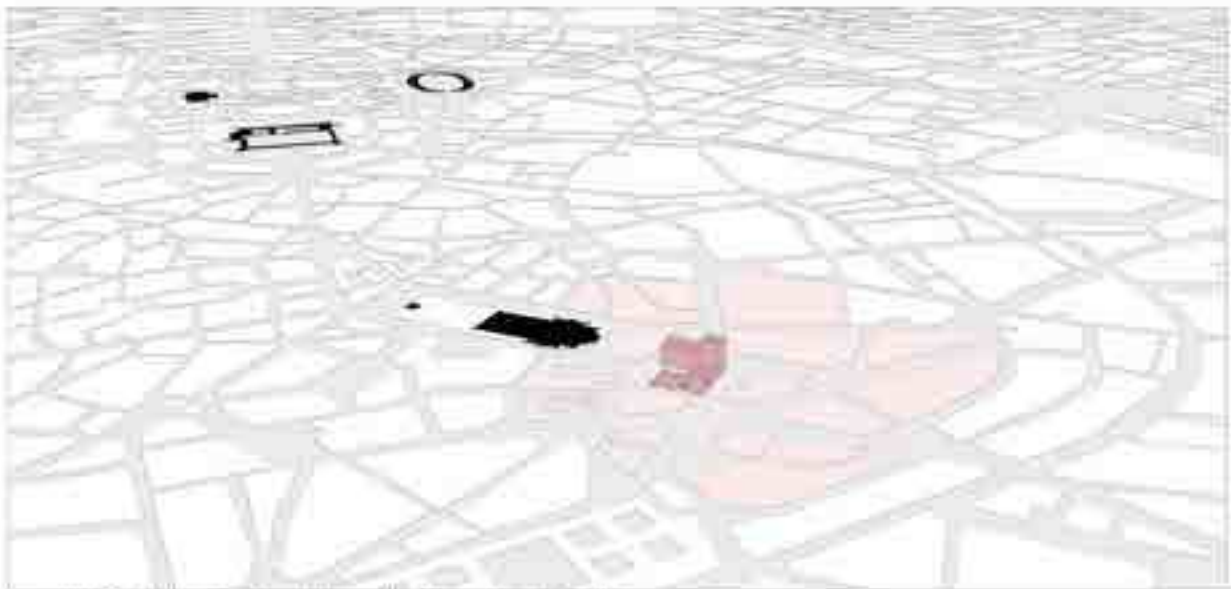
Sopra
Schemi di impianto relativi ai progetti per piazza Fontana F1, F2 e F3

Nelle pagine successive
Ridisegno dei progetti F1, F2 e F3
attraverso assonometrie, planimetrie e
viste prospettiche

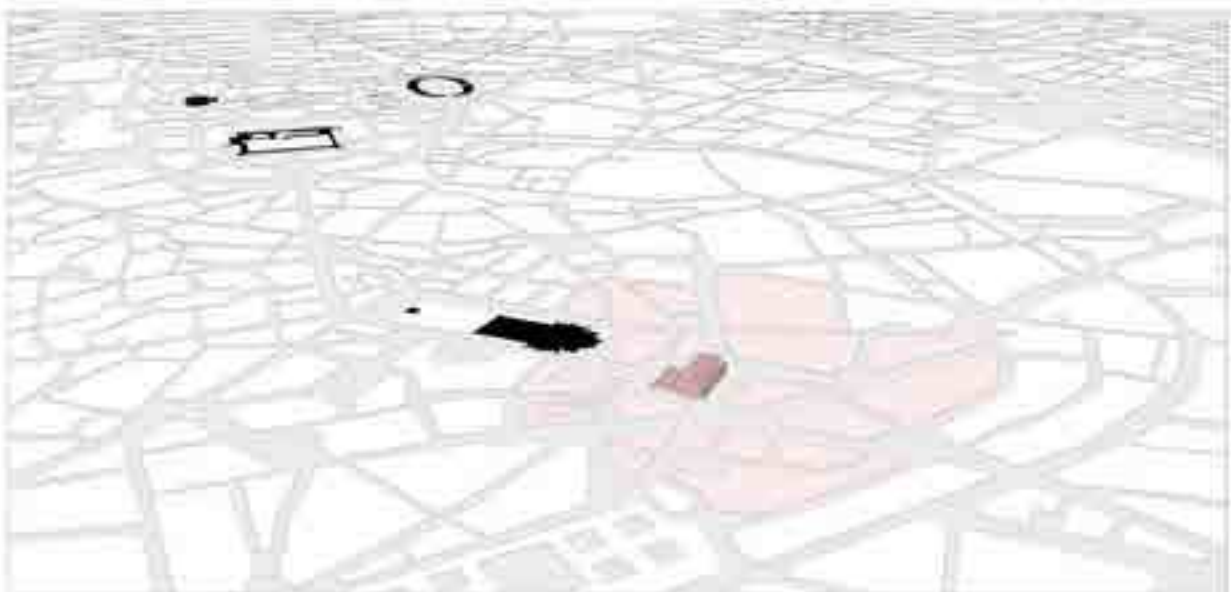




Il progetto F1 - Vista volumetrica del progetto e planimetrica della città



Il progetto F2 - Vista volumetrica del progetto e planimetrica della città



Il progetto F3 - Vista volumetrica del progetto e planimetrica della città

IV.2.1.2.1 - Progetto F1

Il progetto, denominato dalla ricerca come F1, identifica una possibile realizzazione parziale dell'intervento su piazza Fontana. Nei disegni dell'architetto è possibile leggere la presenza esplicita di un limite provvisorio che corrisponde al lato nord dello spazio ipogeo. Nel materiale originale è anche indicato un sedime, ipotizzabile come futuro, dell'edificio con pianta a "L" identificato come *alfa*. La proposta si caratterizza però per la sola definizione dell'edificio *beta* e della piazza ipogea. Rispetto ad altre versioni, questa risulta essere meno indagata, infatti è presente meno materiale originale a disposizione. Emerge però interessante, oltre alla definizione dell'edificio *beta*, quella dell'interrato che si sviluppa su due livelli e gravita attorno allo spazio ipogeo, il quale invece

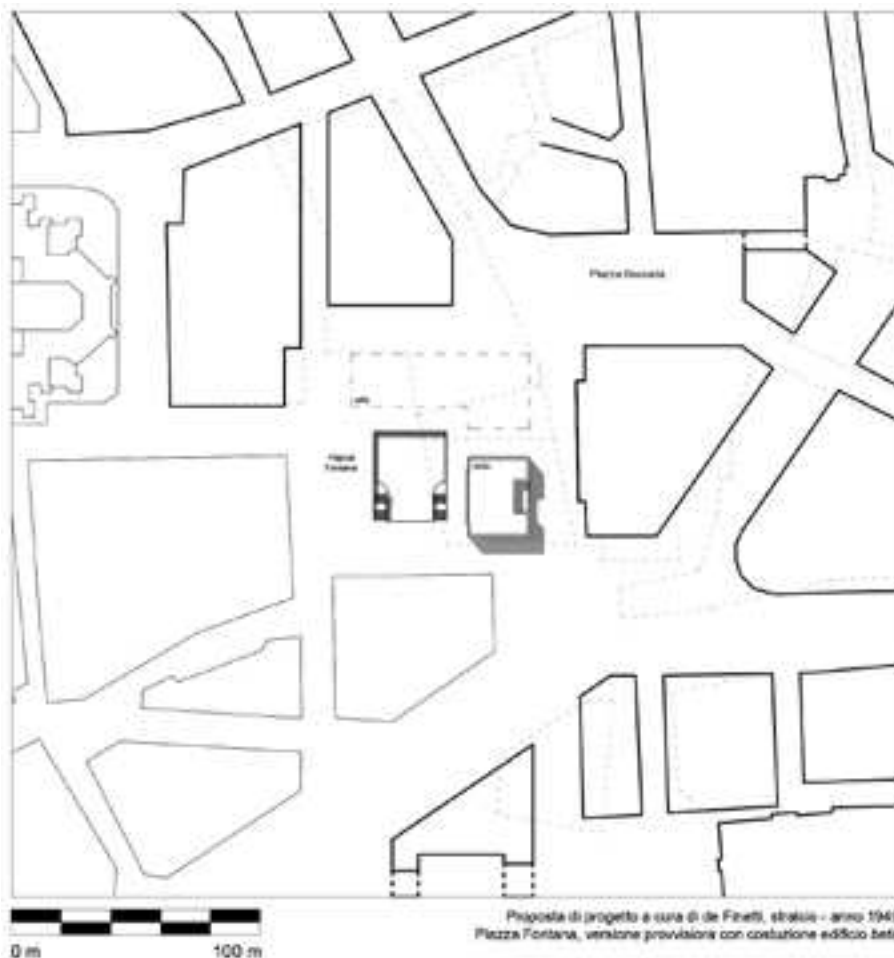
presenta un unico livello posto alla quota di -5,00 metri sotto il livello stradale. L'edificio *beta* si compone di un basamento alto 4,50 m e di altri tre livelli sovrapposti. Il primo piano risulta essere di 4,50 m e gli ultimi due di 4,00 m per un'altezza complessiva dell'edificio di 17 metri. Nell'interrato invece, si scende con il primo livello di 4,50 m e fino a una quota altimetrica di -8,00 m. Essendo il primo livello interrato direttamente interconnesso con lo spazio ipogeo sussiste uno scarto di 50 cm che viene colmato attraverso 3 gradini che lambiscono la piazza. Questa è raggiungibile anche dall'esterno attraverso due rampe di scale simmetriche che scendono per circa un terzo della profondità planimetrica dello spazio ipogeo coprendo i cinque metri di dislivello. Fra di esse, alla quota di - 5,00 m è ricavato uno spazio che, nonostante non venga indicato direttamente,

si ipotizza come destinato alla fontana. Tutto lo spazio ipogeo è, a livello della strada, circondato da un parapetto in muratura (o pietra) di altezza circa di un metro. A livello ipogeo invece la piazza risulta permeabile agli spazi dell'interrato che gravitano attorno ad essa attraverso una serie di bucatore che definiscono così in pianta una griglia strutturale su cui tutto l'impianto ritrova una sua razionalità compositiva. Sul lato nord, come si vede anche dal disegno originale di de Finetti, le bucatore sono indicate come tratteggiate come a dire che quel muro provvisorio, e cieco, possa in una seconda fase essere aperto a tutta un'altra serie di spazi posti sotto ed attorno all'edificio *alfa*. La piazza ipogea, nel suo ingombro comprensivo delle scale, mostra dimensioni circa di 36 metri di profondità e 29 metri di larghezza. L'edificio *beta* invece mostra un

Planimetria degli interventi relativa alla versione F1. L'edificio *alfa* risulta essere tratteggiato poiché non ancora definito anche se previsto. Questa versione si riferisce ad una possibile costruzione per fasi che è tipica dell'architetto, il quale spesso prevede possibili fasi temporali e cronoprogrammatiche dei suoi progetti, nonostante spesso siano proposte in opposizione e talvolta osservazioni agli interventi autorizzati sulla città dall'amministrazione.

La versione F1 si mostra quasi come una prima fase del progetto F2. Da esso si differenzia però rispetto alla dimensione ed alla proporzione della piazza ipogea e della conformazione architettonica dell'edificio *beta*.

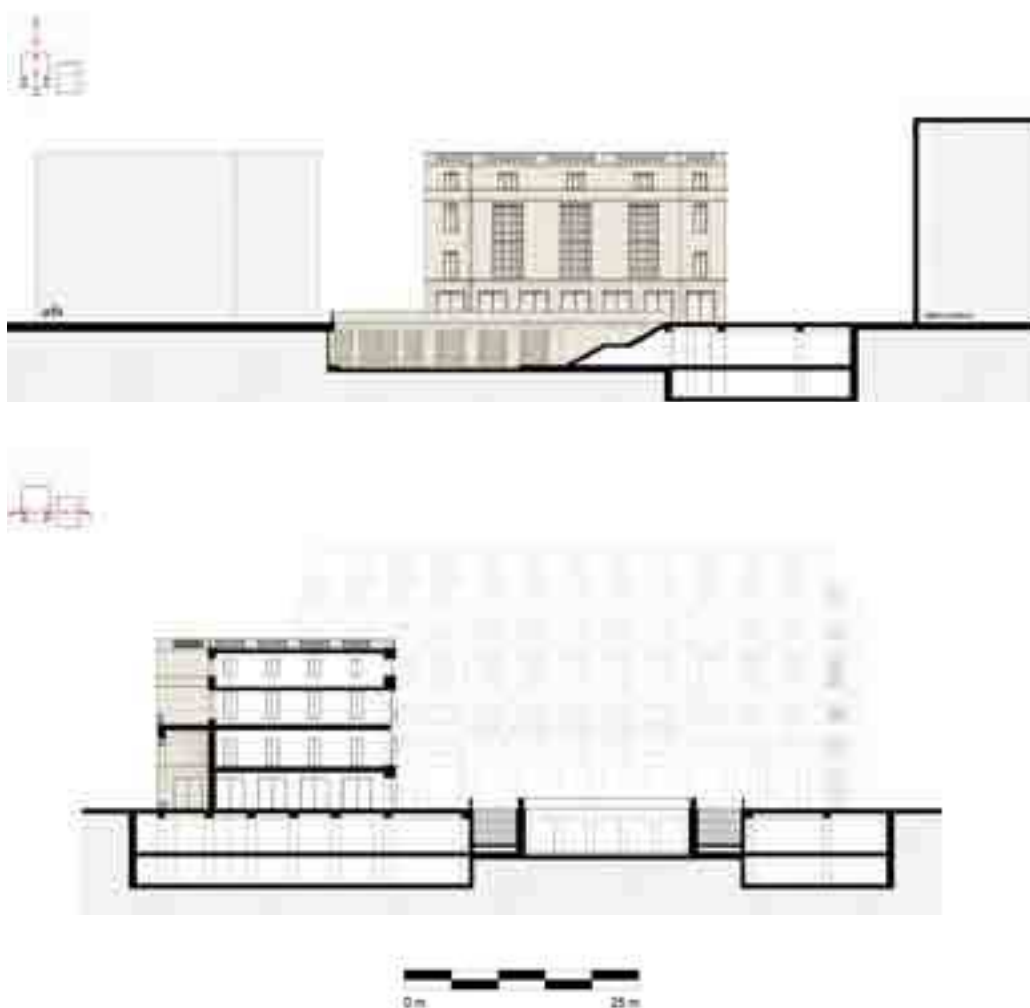
In tratteggio è rappresentato lo stato di fatto al 1946. Con le linee più grosse si mostra la proposta di de Finetti che non comprende solo piazza Fontana ma anche una rettifica dei volumi e degli isolati circostanti.



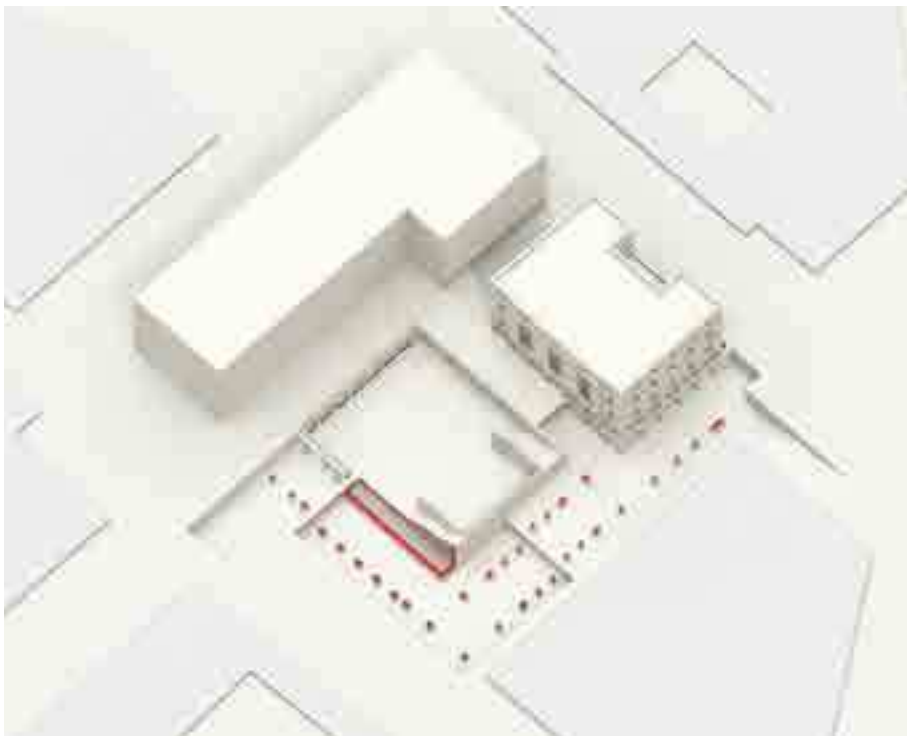
ingombro planimetrico rettangolare di circa 32 x 25 metri. La piazza è sfalsata rispetto al filo sud dell'edificio *beta* in corrispondenza di un leggero avanzamento al centro della facciata ovest dell'edificio *beta*, ovvero quello che si affaccia sulla piazza. Questa facciata, infatti, presenta i due moduli laterali leggermente arretrati rispetto agli altri centrali che inquadrano tre grandi aperture vetrate sovrapposte alte due piani. Su tutti i lati le aperture, a parte quelle centrali sulla piazza, hanno la medesima altezza, solo all'ultimo piano le finestre risultano più basse per via di una fascia marcapiano che definisce il perimetro dell'edificio. Il progetto infatti vede una composizione razionale in cui i prospetti vengono

definiti da semplici elementi che vanno a costituire una sorta di modanature semplificate di rimando neoclassico. In alto un parapetto corre lungo tutta la copertura con un balaustro semplice che alterna parti piene ad altre forate. Sul lato est dell'edificio *beta*, quello che si affaccia sul palazzo dei Tribunali e sulla via che conduce a piazza Beccaria (più a nord), avviene una sottrazione parziale del volume al cui interno viene innestata una loggia, comunicante con il secondo piano, sorretta da quattro colonne di ordine gigante di rimando classico ed assimilabili ad un ordine tuscanico. L'atteggiamento architettonico di de Finetti quando, l'edificio si rivolge verso la strada e la piazza e perciò verso gli spazi pubblici, è di definire

elementi che possano identificare esplicitamente un carattere civico, di rappresentanza, dell'architettura. Per farlo utilizza, sottrazioni di volume, ordini, colonne, forature a doppia altezza ed anche uno sfalsamento leggero della facciata. Differente è invece l'atteggiamento rivolto verso altre parti di città, che rappresentano comunque spazi pubblici ma secondari. Pur mantenendo una coerenza architettonica e morfologica non inserisce elementi aggiuntivi sui prospetti infondendo ugualmente un carattere civico, sobrio, ovvero senza elementi di eccessivo spicco, che risponde a una composizione razionale, e rigorosa sotto un profilo geometrico, dell'architettura.

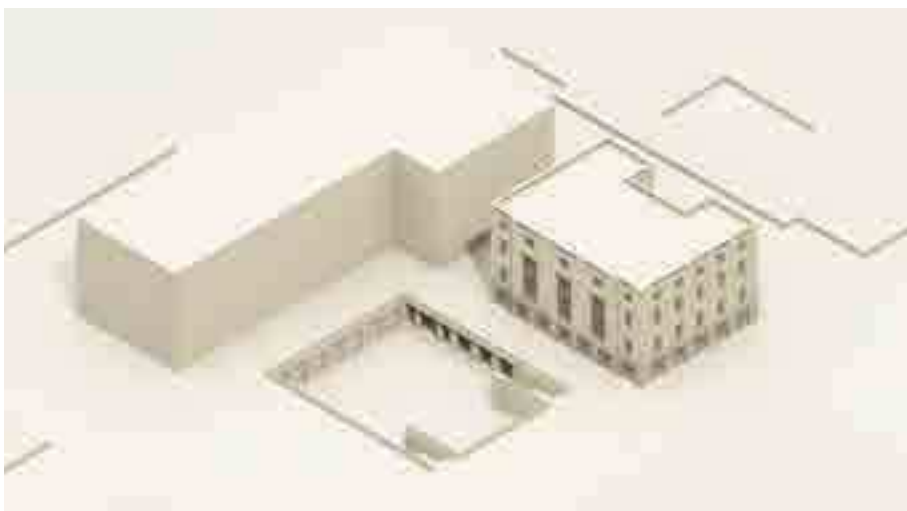


Sezioni architettoniche rappresentanti il progetto. Nella sezione soprastante il vuoto lasciato fra l'edificio *beta* e *alfa*, è posto in asse con l'accesso all'edificio dei tribunali che si trova dietro di essi. Nella sezione sottostante è invece visibile l'articolazione spaziale dell'interrato e la piazza ipogea il cui piano di calpestio è posto a circa cinque metri sotto il piano stradale ed è accessibile dall'interrato o direttamente dagli spazi esterna attraverso due scale simmetriche.



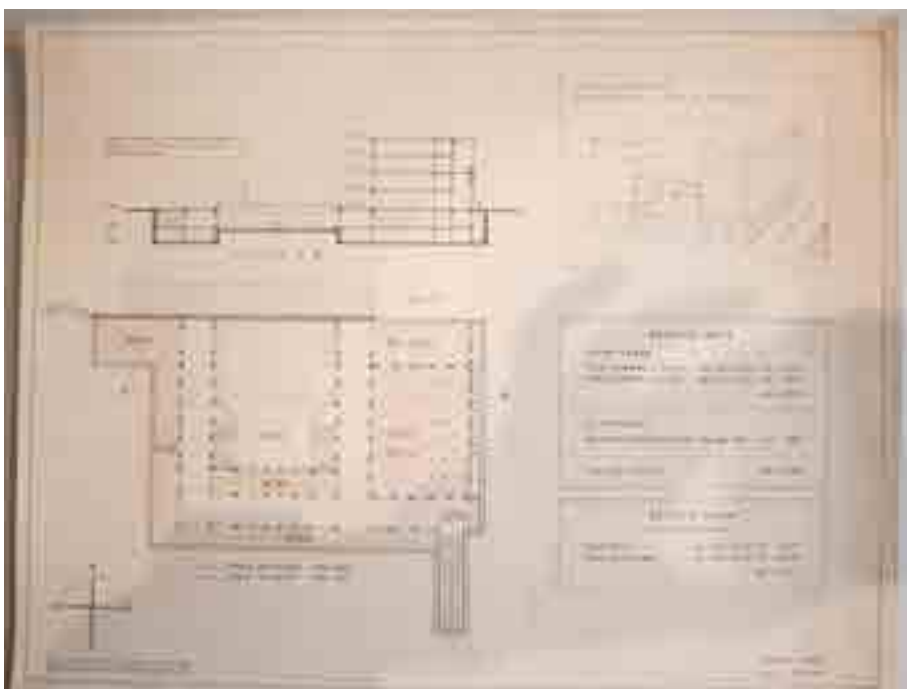
In alto

Spaccato assonometrico rappresentante l'edificio *beta* sulla destra e l'ipotetico edificio *alfa* sulla sinistra. Il piano interrato, composto da due livelli, è sezionato progressivamente per mostrare l'articolazione complessa a cui l'architetto pensa: non si tratta di una semplice piazza con edifici, ma di un sistema unitario che sotto il piano stradale definisce una serie di luoghi e percorsi che possono ospitare spazi per vita della città. In base ai ritrovamenti di archivio in cui emergono rampe carrabili che scendono nel sottosuolo (in piazza Beccaria) e altre pedonali poste anche in piazza Fontana, si ipotizza che questo interrato potesse essere collegato ad un sistema più ampio con possibili connessioni infrastrutturali.



Al centro

Assonometria sintetica mostrante il progetto con la piazza ipogea e l'edificio *beta*. L'edificio *alfa* è rappresentato come volume tipologico al solo fine di lasciare intendere una definizione globale del progetto.



In basso

Tavola originale realizzata da de Finetti in cui è visibile il progetto in pianta e sezione con una assonometria del solo edificio *beta*. De Finetti indica un limite provvisorio che lascia intuire un possibile futuro ampliamento sia al piano interrato che fuori terra. Questo progetto sembra anticipare uno sviluppo globale che sarà visibile meglio nella versione F2 la quale, al netto di sostanziali analogie, si discosta parzialmente sia per il dimensionamento della piazza ipogea e per il solo edificio *beta*, poiché nella versione F1 l'edificio *alfa* non è rappresentato se non solo come sedime di un possibile futuro edificio. Questa immagine è contenuta presso l'Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma.



In alto

Assonometria dell'edificio *beta*. Sullo sfondo è visibile la piazza ipogea. Il colonnato interposto dentro la sottrazione di parte del volume ritrova una parziale analogia con la versione F3, dove il colonnato diverrà di ordine gigante e definirà l'intero fronte dell'edificio

Sotto

Prospetti dell'edificio *beta*. Dall'alto verso il basso è visibile il prospetto rivolto alla piazza ipogea, quello opposto ad esso e un prospetto laterale. I prospetti laterali sono identici ed è stato perciò rappresentato una sola volta.



IV.2.1.2.1 - Progetto F2

Il progetto, denominato dalla ricerca come F2, identifica un'ipotesi di realizzazione totale per l'area di piazza Fontana. Grazie al maggiore materiale disponibile rispetto a questo progetto è stato possibile con il ridisegno visualizzare un maggiore grado di dettaglio. Oltre ad una serie di rappresentazioni tecniche sono presenti anche viste pittoriche originali che hanno permesso di comprendere ed intuire meglio la declinazione architettonica e morfologica che de Finetti propone. La proposta vede la presenza di entrambi gli edifici *alfa* e *beta*. Nel caso di *beta* il sedime risulta essere sempre di circa 32 x 25 metri. La differenza sostanziale ricade nella conformazione dei prospetti e del volume. La copertura si mostra qui voltata a botte e verso la piazza viene inserito un colonnato di ordine gigante che sorregge una terrazza scoperta, con la presenza di un balaustrino, che risulta accessibile

dall'ultimo piano dell'edificio. Il porticato così ricavato è composto da colonne binate che agli estremi vengono diminuite alla sola unità ed accoppiate ad un pilastro. L'edificio *alfa*, con il suo impianto a "L" mostra sul lato nord una lunghezza massima di circa 72 metri lineari. Presenta un basamento su due livelli, corrispondente sostanzialmente al volume dell'edificio *beta* (appurato della sua copertura), sul quale si innestano tre livelli (intonacati di giallo) e con un ulteriore piano parzialmente costruito che presenta delle superfici calpestabili. Un balaustrino preminente definisce in modo netto l'attacco al cielo dell'edificio, che però continua a definirsi in alzato in corrispondenza del lato nord-est, ovvero verso piazza Beccaria: qui l'edificio *alfa* definisce si alza ulteriormente. In quel punto, infatti, sopra al basamento sono presenti quattro livelli e non tre più uno arretrato. Su di essi si innestano ulteriori due livelli andando così a conformare quasi un volume turrito

Nella pagina precedente

La rappresentazione pittorica, ad opera dell'architetto, rappresenta il progetto per piazza Fontana nella versione F2. La fontana è posta al piano ipogeo e la definizione della piazza si mostra analoga a quella della versione F1. Questo progetto, oltre che per il maggiore grado di dettaglio, si caratterizza anche per la definizione dell'edificio *alfa*. Entrambi i volumi sono maggiormente curati nel dettaglio, non solo nelle viste ma anche in altri elaborati ortogonali. La dimensione, la posizione e le proporzioni della piazza ipogea della versione F2 si discostano leggermente da quella della versione F1, tuttavia permangono forti analogie. Il vuoto volumetrico ricavato fra i due edifici *alfa* e *beta*, è anch'esso posto in asse con l'edificio dei tribunali, come nella versione F1. L'edificio *beta*, pur mantenendo sostanziali analogie volumetriche si discosta invece rispetto alla versione precedente per la copertura voltata e per un colonnato di ordine gigante rivolto verso la piazza ipogea.

Questa immagine è contenuta presso l'Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma.



con corte centrale e posto a nord-est, ovvero tra piazza Fontana qui descritta e piazza Beccaria. Questo volume viene ulteriormente trattato attraverso la tettonica costituendo un nuovo stacco di materiale che va così a individuare un attacco al cielo della parte turrita dell'edificio *alfa*. Così come era emerso dalle versioni primordiali di progetto, il lato est della piazza, nonostante sia composto da due edifici distinti, può considerarsi come un volume unico al quale viene sottratta una parte in corrispondenza dell'accesso del palazzo dei Tribunali. A rafforzare questa lettura è anche il fatto che, in quel punto, avviene una parziale riproposizione specchiata dell'edificio *beta* (del basamento porticato con colonne) all'interno di quello *alfa*, che poi trova invece una differente composizione morfologica.

Viene perciò identificato un vero

e proprio portale che mette in relazione al livello della strada piazza Fontana con il palazzo dei Tribunali e quindi anche con piazza Beccaria. L'edificio *beta* è alto circa 17 metri e con la copertura voltata l'altezza sale fino a 20 metri circa. L'edificio *alfa* vede un basamento corrispondente all'altezza della facciata di *beta* (esclusa la copertura voltata); ovvero circa 10 metri e composto su due livelli pressoché analoghi, anche se quello superiore risulta leggermente più snello di quello a terra. Sopra di esso si innestano una serie di piani che oscillano mediamente tra i 3,50 e i 4,00 metri. L'ingombro della piazza ipogea risulta essere di circa 45 x 35 metri. Anche qui sono presenti due scale simmetriche, composte da due rampe lineari risvoltanti sull'angolo, che permettono di scendere dal livello della strada, allo spazio ipogeo posto a circa -5,00 metri.

Questo risulta inscritto all'interno di una figura rettangolare con gli angoli modanati verso l'interno. Al piano ipogeo tre gradini permettono di scendere al vero e proprio spazio ulteriormente inscritto e ribassato su cui è posta la fontana. Lungo il perimetro della piazza è posto un balaustrino pieno e modanato al livello della strada di altezza circa di un metro. Al piano ipogeo lo spazio a cielo aperto risulta permeabile all'interrato che gravita attorno alla piazza stessa e agli edifici *alfa* e *beta*. In questa versione di progetto, l'interrato sembra essere costituito da un solo piano interrato, e non da due come nella versione F1. La ricchezza della declinazione architettonica è ritrovabile non solo nella tettonica delle facciate ma anche nelle pavimentazioni e nei dettagli. Sono presenti molti rimandi all'architettura classica, e un ampio utilizzo di materiali differenti ce



In questa pagina

Planimetria degli interventi relativa alla versione F2.

Questa versione, viste le forti analogie dell'impianto, sembra essere una versione affinata di quella F1. In tutta la proposta il dettaglio risulta maggiormente curato e con esso anche il linguaggio architettonico. Il materiale presente in archivio rispetto a questa proposta è maggiore rispetto alle altre, motivo per cui anche il ridisegno risulta maggiormente dettagliato.

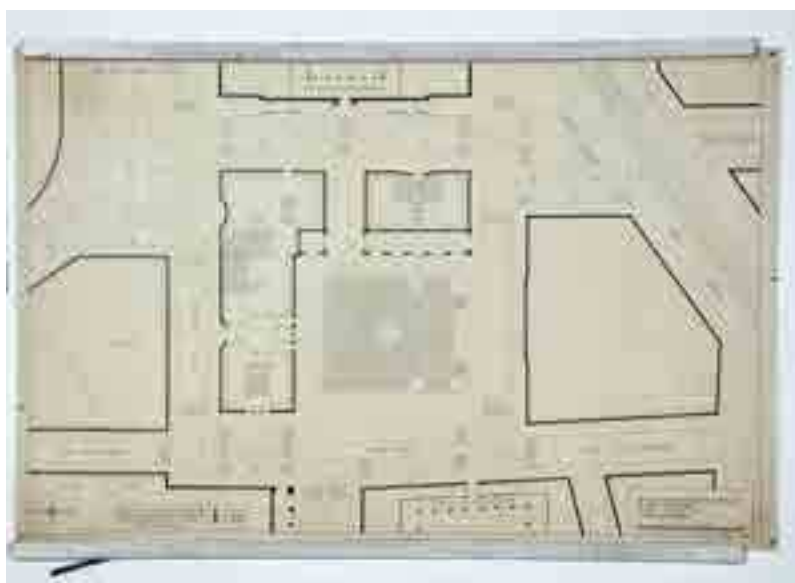
In tratteggio è rappresentato lo stato di fatto al 1946. Con le linee più grosse si mostra la proposta di de Finetti che non comprende solo piazza Fontana ma anche una rettifica dei volumi e degli isolati circostanti.

definiscono variazioni frequenti nella composizione delle superfici. Le finestre risultano incorniciate da un cambio di intonaco o dalla presenza di banchine e cornici in pietra. Il basamento degli edifici mostra un largo utilizzo di colonne, anche di ordine gigante, ma soprattutto di una disposizione razionale fondata sulla riproposizione di un modulo. Nell'attacco al cielo dell'edificio *alfa*, la tettonica risulta ancora più preminente andando a modulare con maggiore intensità di luci e ombre il ritmo delle facciate. Nel complesso il progetto, anche attraverso le rappresentazioni pittoriche, mostra da parte di de Finetti una adesione alla corrente del Novecento milanese. La composizione morfologica afferma

una sua forte razionalità. La piazza ipogea si mostra catalizzatrice di un sistema globale che in superficie, ma anche al livello interrato, cercano di costruire con l'architettura non solo uno spazio pubblico ma anche un'infrastruttura urbana. Sebbene questo progetto possa considerarsi minore rispetto ad altri pensati dall'architetto, non viene meno al tentativo di fornire una soluzione unitaria che risponda alle necessità urbane di Milano. Gli spazi interrati possono infatti offrire locali ad uso commerciale, così come quelli fuori terra (l'edificio *alfa* in parte è pensato come albergo), ma possono anche costituire una rete nel sottosuolo di servizi come sosta per le auto e allocazione di servizi pubblici. Il progetto e il

relativo materiale originale non mostrano sempre una connessione esplicita con piazza Beccaria e con la zona di fianco al Duomo, ma talvolta lo fanno (vedi immagine a pagina 79).

Perciò, le riflessioni congiunte emerse dall'analisi del materiale originale, dal suo ridisegno, dagli scritti dell'architetto che spesso trattano assieme queste piazze, nonché dalla presenza di accessi al sottosuolo pedonali e carrabili presenti nei disegni tecnici e schizzi progettuali di de Finetti; rappresentano la volontà dell'architetto di non costituire solo uno spazio pubblico, ma di pensarlo in termini infrastrutturali integrati al progetto.



Sopra

Immagini originali dell'architetto de Finetti relative al progetto per piazza Fontana, versione F2. Rappresentano un attacco a terra del progetto e del suo intorno (a sinistra) e una pianta del piano interrato alla quota ipogea, posta circa a cinque metri sotto il livello del piano stradale.

Queste immagini sono contenute presso l'Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma.

In basso, a sinistra

Immagine ottenuta attraverso il ridisegno e la modellazione digitale e relativa al progetto per piazza Fontana, versione F2.

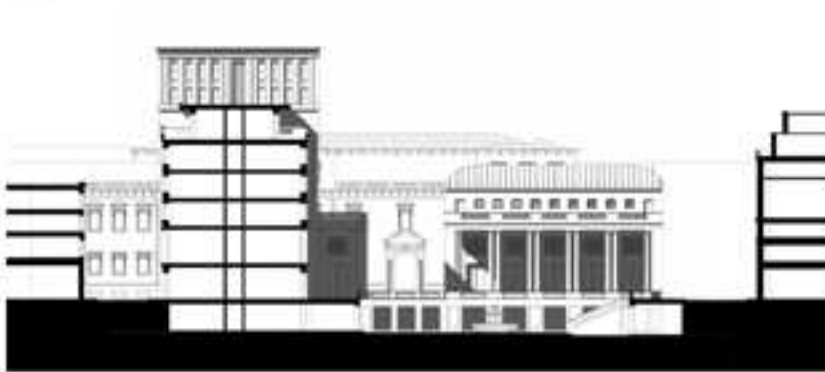


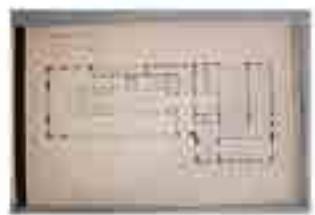
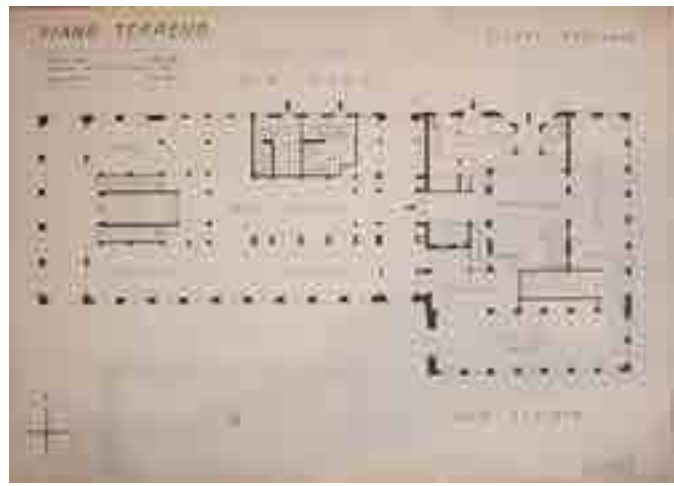
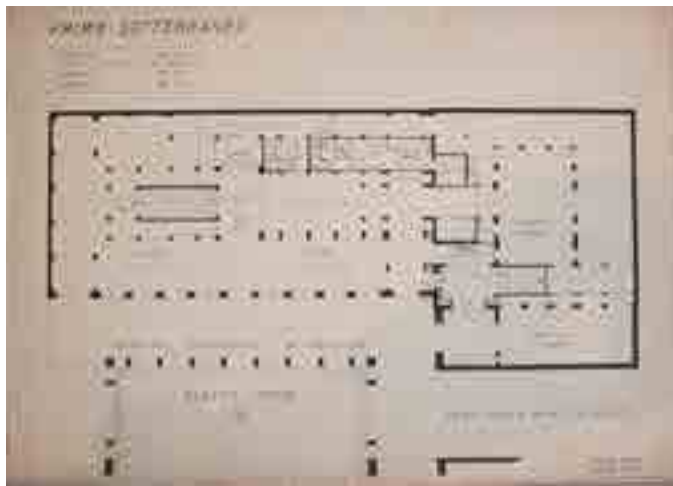
In alto

Immagine originale dell'architetto de Finetti
relativa al progetto della piazza ipogea.
Contenuta presso l'Archivio CSAC - Centro
Studi e Archivio della Comunicazione
dell'Università di Parma.

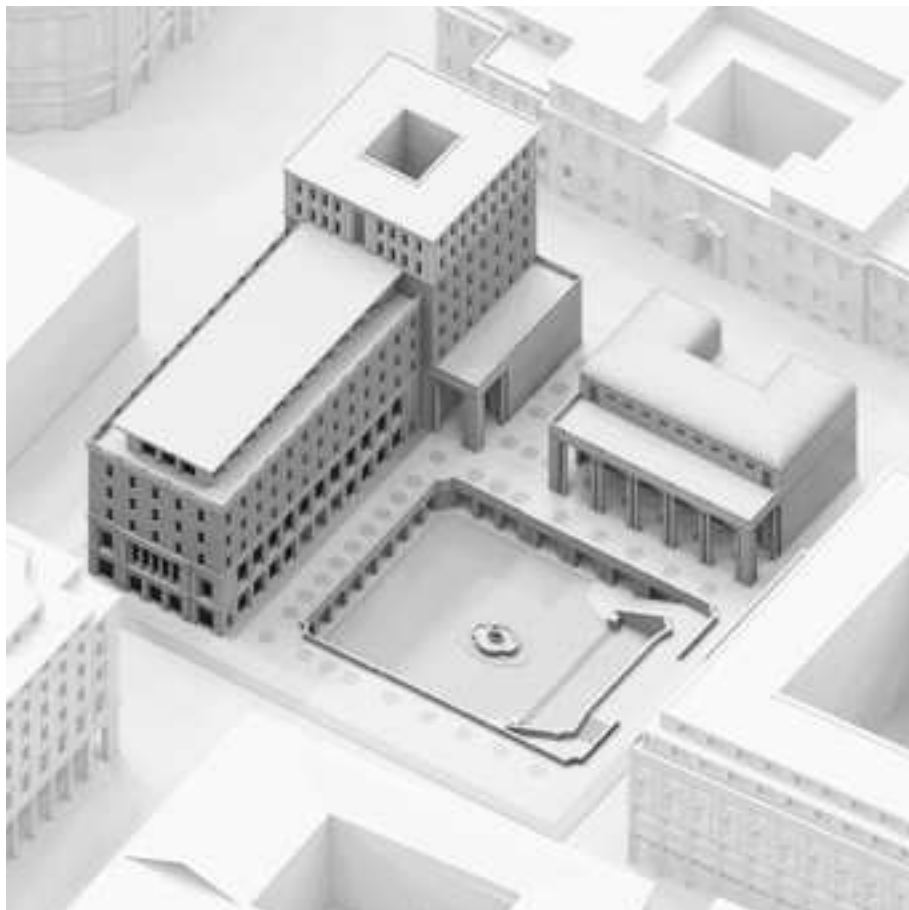
Altre immagini, sotto

Sezioni ottenute col ridisegno e relative
al progetto ipogeo per piazza Fontana,
versione F2.





In questa pagina
 Immagini relative al progetto
 dell'edificio *alfa*. Sono
 presenti piante di tutti i piani,
 un'assonometria tipologica e un
 cronoprogramma ipotetico per
 l'esecuzione dei lavori.
 Immagini contenute presso
 l'Archivio CSAC - Centro Studi
 e Archivio della Comunicazione
 dell'Università di Parma.



In alto
Assonometria ottenuta con il ridisegno digitale del progetto e relativa all'intervento complessivo previsto dalla versione F2

In basso
Planimetria ottenuta con il ridisegno digitale del progetto e relativa all'intervento complessivo previsto dalla versione F2



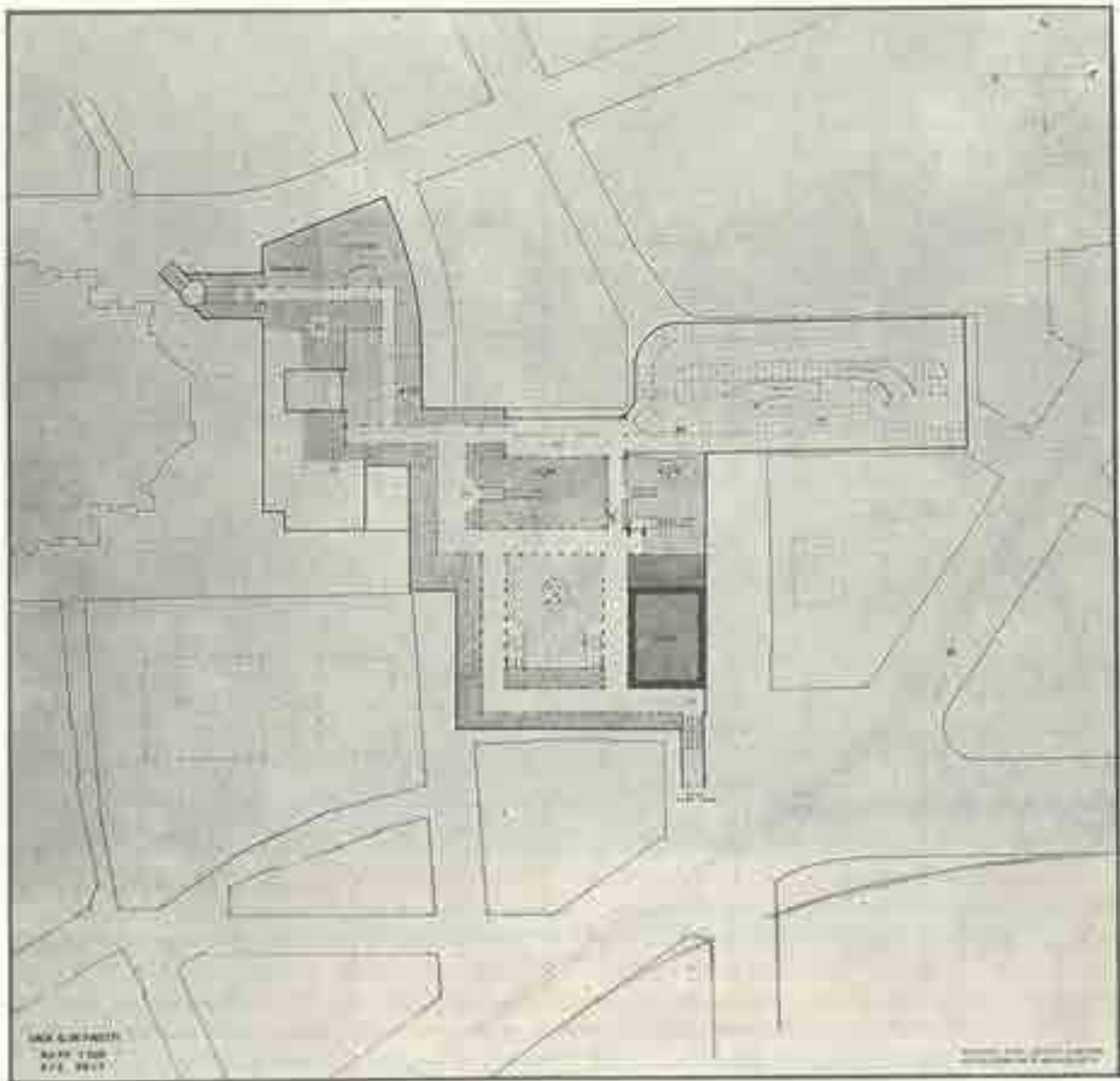


In alto a destra
Schema rappresentante i rapporti geometrici ed aurei di un prospetto complessivo del progetto.



A sinistra
Sezione prospettica del progetto e viste degli spazi esterni.
Gli elaborati sono ottenuti attraverso il ridisegno e la modellazione digitale della versione F2 del progetto per piazza Fontana.





Sopra

Disegno originale rappresentante uno sviluppo dell'interrato. Le piazze Fontana e Beccaria sono poste in collegamento anche con la parte retrostante l'abside del Duomo. Questo disegno attesta l'apporto infrastrutturale che sottende al progetto dello spazio pubblico. Nello specifico si fa riferimento al progetto F2.

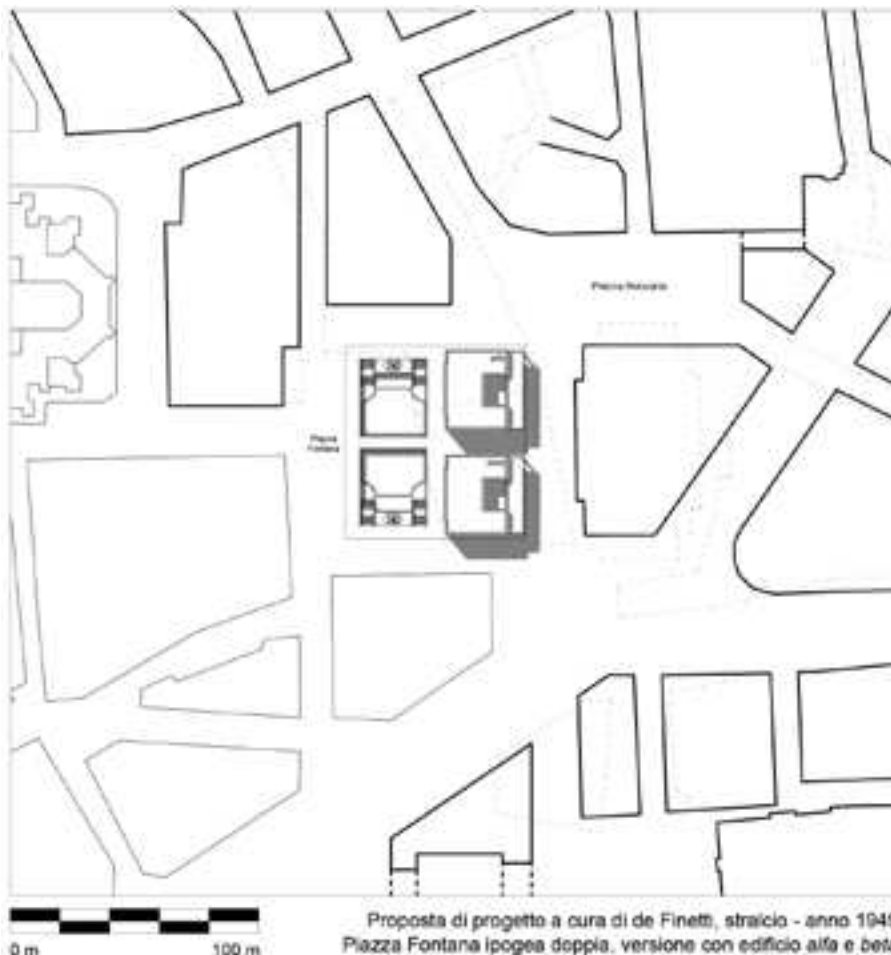
Immagine tratta dal libro "Milano: Costruzione di una città".

IV.2.1.2.1 - Progetto F3

Il progetto, denominato dalla ricerca come F3, identifica un'ipotesi ulteriore di realizzazione totale per l'area di piazza Fontana. In questa versione l'edificio *alfa* svanisce a favore di una duplicazione speculare dell'edificio *beta*. Questo si mostra per conformazione affine alla proposta F1 con la differenza che il basamento risulta essere più slanciato con un'altezza all'incirca di sei metri. I due edifici risultano essere staccati, l'uno rispetto all'altro, di circa dieci metri definendo uno scorcio in asse con l'ingresso del palazzo dei Tribunali. Ad ogni volume corrisponde uno spazio ipogeo posto in fronte ad essi. Essi, sebbene possano apparire come separati, fanno parte di un sistema unitario che viene spezzato sull'asse che dal lato sud del duomo corre in direzione del palazzo dei Tribunali.

Un camminamento posto alla quota della strada permette di attraversare completamente lo spazio ipogeo ed al di sotto un porticato permette il passaggio tra uno spazio ipogeo e l'altro. Il progetto, perciò, recupera gli stessi principi delle altre versioni presentando due volumi in superficie che definiscono un lato della piazza e uno spazio ipogeo (in questo caso diviso in due parti comunicanti) che nel sottosuolo permette la possibile conformazione di un sistema di spazi e di percorsi con la città circostante, oltre che con gli edifici *alfa* e *beta* (in questo caso composti da due edifici *beta*). La vera differenza ulteriore in questa proposta F3 ricade invece nel tentativo di definire con maggiore forza il fronte urbano rivolto verso il palazzo dei Tribunali. Se nella versione F1 ed F2 vediamo ugualmente il tentativo di rapportarsi anche su quel lato della piazza, nel progetto F3 questo avviene

con la costruzione di un grande portico addossato a entrambi gli edifici e composto da un ordine gigante di derivazione tuscanica. Attraverso le viste ottenute con il ridisegno e la modellazione digitale è quindi possibile intuire come l'architettura di questi edifici cerchi di sottolineare la strada che lambisce il palazzo dei Tribunali e giunge fino a piazza Beccaria. Emerge quindi, al di là dell'aspetto di declinazione architettonica che de Finetti declina e che allude in modo esplicito al mondo classico, la volontà di costruire questo spazio pubblico con l'architettura della città. L'edificio *beta* e il suo duplicato, si mostrano quindi sostanzialmente identici a quello della versione F1 con la grossa differenza che verso il palazzo dei Tribunali, il porticato non ricade più entro la sola parte scavata del volume dell'edificio, ma va a identificare nettamente la



Planimetria degli interventi relativa alla versione F2.

Questa versione, perde la definizione dell'edificio *alfa* con sedime in pianta ad "L". Esso viene trasformato in un duplicato dell'edificio *beta*. Ritrova affinità con il progetto F1 non solo per la sua conformazione ma anche per il trattamento degli edifici. L'edificio *beta*, sembra quasi essere pressoché identico ma caratterizzato da una maggiore snellezza infusa da un basamento leggermente più alto. Inoltre, rivolto verso l'edificio dei tribunali, esso viene caratterizzato dalla presenza di un grande porticato di ordine gigante loggiato in sommità.

La duplicazione simmetrica degli edifici infonde maggiore rigore formale ma verso il lato dei tribunali caratterizza con forza il fronte urbano porticato in direzione di piazza Beccaria.

In tratteggio è rappresentato lo stato di fatto al 1946. Con le linee più grosse si mostra la proposta di de Finetti che non comprende solo piazza Fontana ma anche una rettifica dei volumi e degli isolati circostanti.

facciata degli edifici e la strada. Lo spazio ipogeo si mostra anch'esso speculare rispetto alla simmetria posta dagli edifici e permette di scendere, dal piano stradale a quello ipogeo, attraverso due rampe speculari che alla quota del piano di campagna accolgono due fontane. Il progetto, perciò, in modo più marcato rispetto agli altri, mostra una profonda simmetria geometrica e di impianto. Ad ogni edificio corrisponde uno spazio ipogeo ed un grande portico e la disposizione generale è definita dall'asse che dal lato sud del Duomo corre fino all'accesso del palazzo

dei Tribunali. Gli spazi ipogei mostrano la presenza di bucaure, quindi di accessi a tutta una serie di spazi presenti nel sottosuolo. Questa versione forse ricerca una maggiore sintesi formale rispetto agli altri per via di una più acuta simmetria geometrica; ma sullo sfondo di una visione generale della trasformazione urbana che fonde questioni infrastrutturali e di costruzione dello spazio pubblico, si mostra ugualmente interessante rispetto ai temi progettuali che muovono il pensiero dell'architetto.



In questa pagina

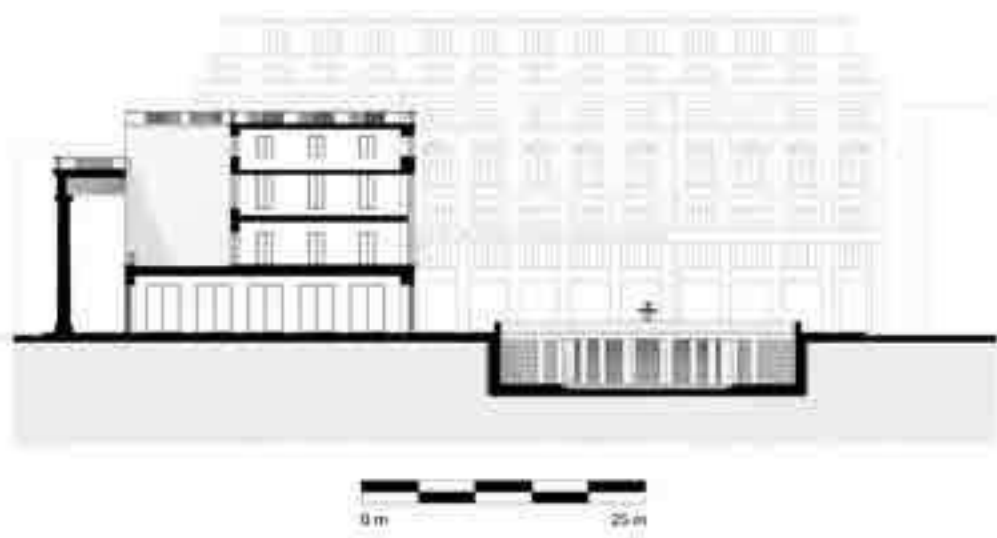
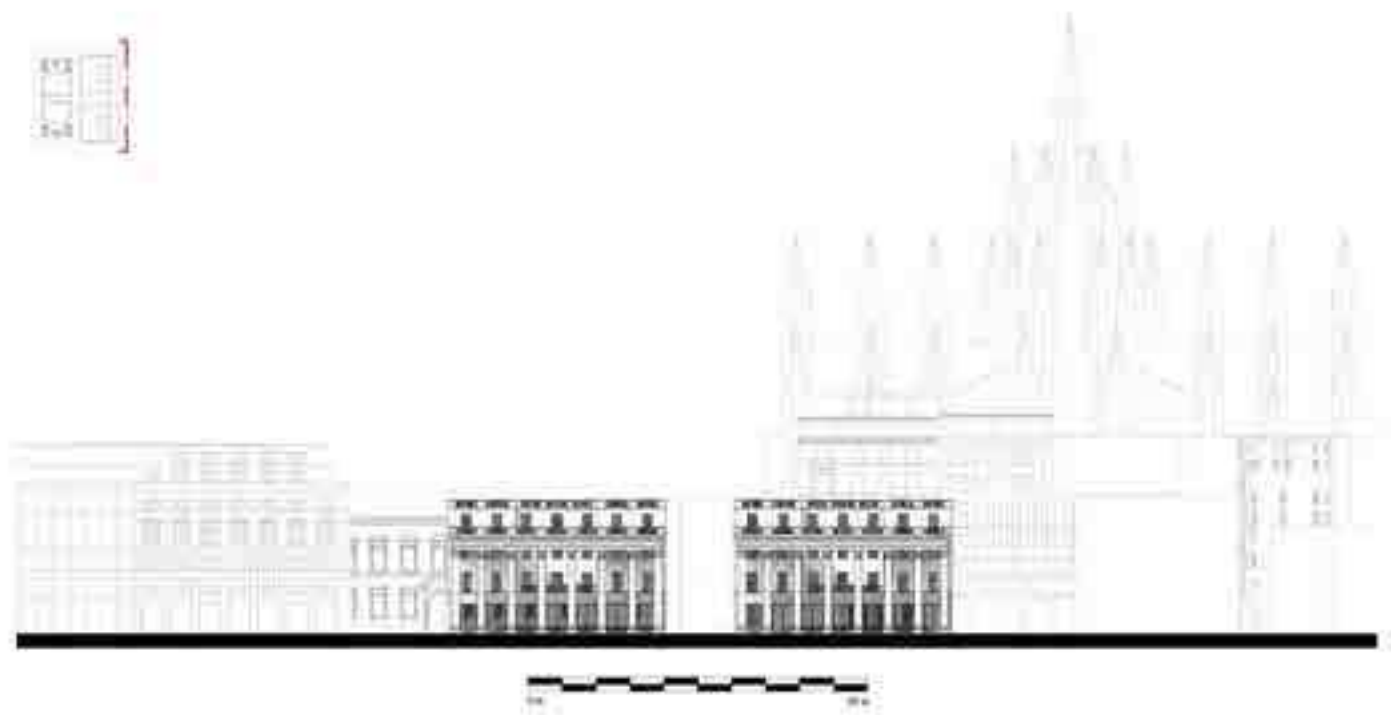
In alto a destra
 Immagini originale dell'architetto de Finetti relativa al progetto per piazza Fontana, versione F3. L'immagine è realizzata a volo d'uccello in corrispondenza planimetrica circa dell'edificio dell'arcivescovado, quasi all'altezza del Duomo di Milano ad esso annesso. Questa immagine è contenute presso l'Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma.

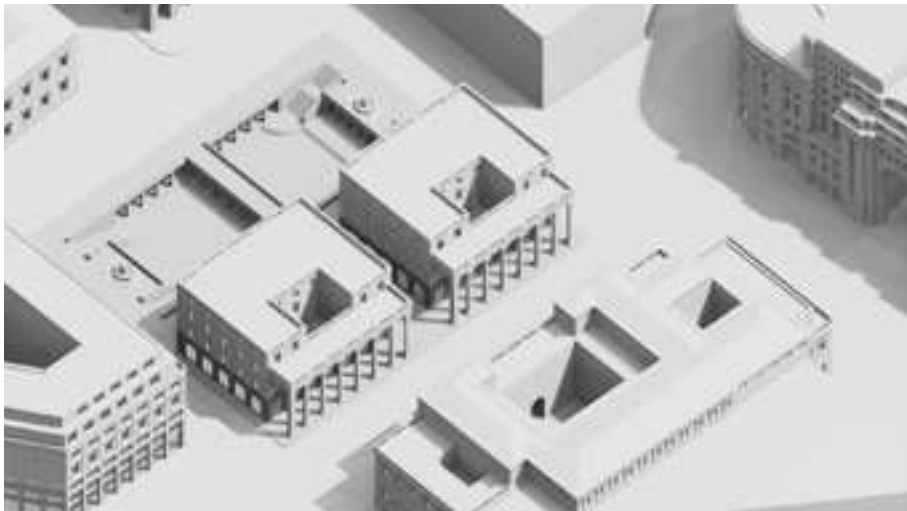
A sinistra
 Immagini ottenuta attraverso il ridisegno e la modellazione digitale e relative al progetto per piazza Fontana, versione F3.

Nella pagina successiva

Sezioni e prospetti ottenuti attraverso il ridisegno e la modellazione digitale e relative al progetto per piazza Fontana, versione F3.







In alto a destra

Immagine originale dell'architetto de Finetti relativa al progetto per piazza Fontana, versione F3. L'immagine rappresenta il fronte urbano definito attraverso i due edifici *beta* in direzione piazza Beccaria. Questa immagine è contenute presso l'Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma.

A sinistra

Immagine ottenuta attraverso il ridisegno e la modellazione digitale e relative al progetto per piazza Fontana, versione F3.



Nella pagina successiva

Sezioni e prospetti ottenuti attraverso il ridisegno e la modellazione digitale e relative al progetto per piazza Fontana, versione F3.



IV.2.2 - Il progetto de “La Strada Lombarda”

La previsione a cura di de Finetti per la zona a nord del Duomo, formalizzata nel progetto de “La strada Lombarda”, si pone in opposizione alla pianificazione comunale. Essa vedeva per l’area di progetto, quindi per la zona adiacente al duomo, una conformazione dell’isolato basata sul piano stradale senza però andare a riflettere nello specifico un sistema di arterie che differenziandosi avrebbe potuto ugualmente confluire al Cordusio e da lì continuare progressivamente verso il Castello Sforzesco e idealmente verso il territorio. La previsione dell’amministrazione sembra favorire un sistema di isolati volto a risanare il tessuto esistente senza però portare al centro dell’intervento il tema della strada come arteria “penetrante”. Questo programma prevede il mantenimento dell’arteria esistente oggi nota come “Corso Vittorio Emanuele II”, la quale da piazza San Babila corre in direzione del Duomo fino a lambirne il lato Nord per poi ripiegare verso il Cordusio attraverso “via dei Mercanti”. Dal Cordusio è possibile poi ritornare verso est collegandosi direttamente con l’asse trasversale della galleria Vittorio Emanuele II. Qui la proposta comunale incontra un isolato che

chiude questo asse prospettico senza possibilità di ritornare a est, verso Piazza San Babila. L’intervento di de Finetti pone in discussione esattamente questo punto e attraverso di esso viene proposta una differente conformazione degli isolati che invece asseconda un sistema arterioso viario “penetrante”. Con questa proposta de Finetti sostanzialmente implementa le arterie stradali che confluiscono ugualmente al Cordusio e soprattutto afferma quell’idea di città che si rende possibile attraverso la costruzione dello spazio pubblico e dell’infrastruttura urbana. Su questo nuovo tracciato si organizzano una serie di volumi e di spazi pubblici come piazze, ma anche vere e proprie strade attrezzate come nel caso dell’intervento in diretta correlazione con la galleria Vittorio Emanuele II.

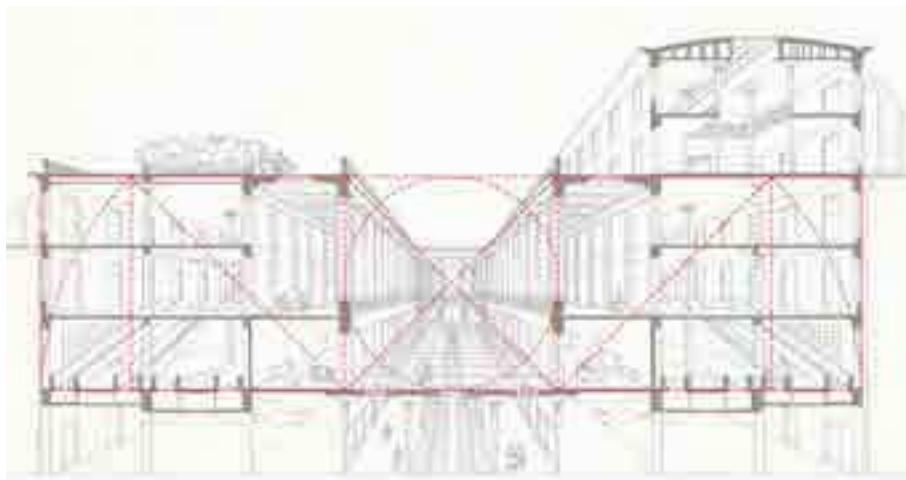
De Finetti con “La strada Lombarda”, forse in accordo con alcune visioni urbane Leonardesche del passato nelle quali si preannunciava una possibile città costruita su più livelli, propone un possibile alloggiamento infrastrutturale che si colloca al di sotto di questo asse da lui definito. Questo, così come emerge dai disegni originali, potrebbe essere utilizzato come asse stradale e ferroviario, come stazione, e sarebbe accessibile anche a piedi



Immagine ottenuta attraverso il ridisegno e la modellazione digitale e relativa al progetto “La Strada Lombarda”.

attraverso una serie di scale e accessi che scendono nel sottosuolo e che sono collocate lungo questo nuovo asse urbano. Il progetto vede da parte dell'architetto anche una più scrupolosa analisi architettonica che si spinge verso una specifica declinazione ma anche attraverso analisi di computo. Non emerge perciò solo un attento studio del progetto previsionale, ma anche una serie di osservazioni concrete sul volume costruito e sulle superfici utili da destinare allo spazio pubblico, che nella previsione dell'architetto è favorita di qualche punto percentuale rispetto a quella comunale. Una serie di ballatoi loggiati e sorretti su basamento definiscono con forza questo asse che dall'arteria esistente di Via Vittorio Emanuele II si congiunge direttamente al centro della galleria Vittorio Emanuele II per poi proseguire verso il Cordusio. Lo stesso livello di dettaglio e le zone interessate dall'architetto per le osservazioni che propone sembrano rimandare ad un passato urbanistico affine a quello del piano della Commissione d'Ornato del 1807. Quel piano, anche noto come *piano dei rettifili*, individua assi principali e spazi pubblici contestualmente alla trasformazione dei fronti urbani. Per questo motivo, i temi della strada, piazza ed isolato sono tanto cari a

de Finetti. In essi si ritrova un fondamento compositivo che intende costruire la città che è attraversata non più però dal solo spazio pubblico, ma anche da quello infrastrutturale. Questo, anche per necessità, non corre solo in superficie, ma anche al di sotto di essa e la proposta de "La strada Lombarda" non rinnega questi principi che si pongono alla base del pensiero che de Finetti ha sulla città.



In alto

Immagine originale dell'architetto de Finetti sulla quale è stato disegnato uno schema ipotetico dei rapporti geometrici ed aurei. L'immagine mostra inoltre un possibile sviluppo sotterraneo ed infrastrutturale del progetto.

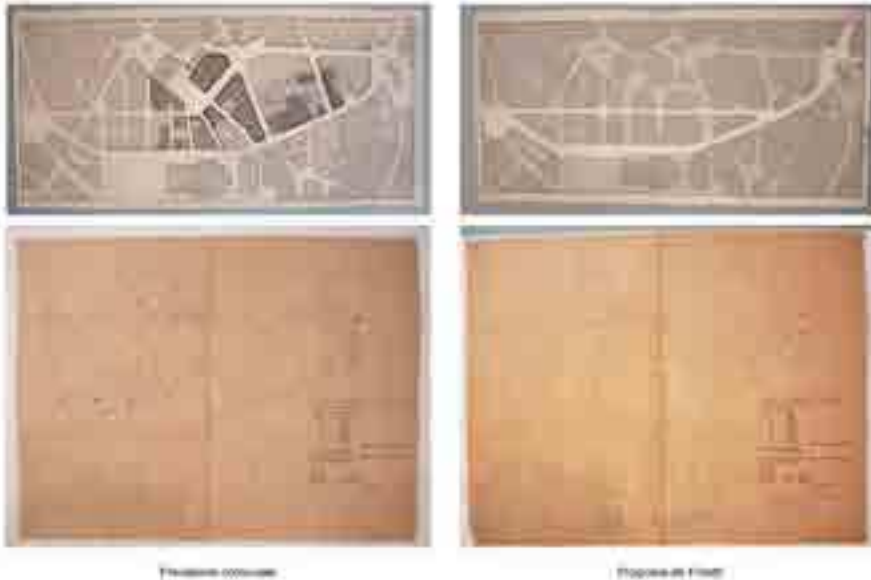
L'immagine è tratta dal libro "Giuseppe de Finetti. Progetti 1920-1951".

In basso

Immagine ottenuta attraverso il ridisegno e la modellazione digitale e relativa al progetto "La Strada Lombarda".

L'assonometria mostra in bianco gli spazi e gli edifici oggetto della proposta di intervento.





Provisione comunale

Proposta di Finetti

Analisi del complessivo - **mq 28.272,57**

edifici e pertinenze - **9.628**

1	mq 28.272,57
2	mq 28.272,57
3	mq 28.272,57
4	mq 28.272,57
5	mq 28.272,57
6	mq 28.272,57
7	mq 28.272,57
8	mq 28.272,57
9	mq 28.272,57
10	mq 28.272,57
11	mq 28.272,57
12	mq 28.272,57
13	mq 28.272,57
14	mq 28.272,57
15	mq 28.272,57
16	mq 28.272,57
17	mq 28.272,57
18	mq 28.272,57
19	mq 28.272,57
20	mq 28.272,57
21	mq 28.272,57
22	mq 28.272,57
23	mq 28.272,57
24	mq 28.272,57
25	mq 28.272,57
26	mq 28.272,57
27	mq 28.272,57
28	mq 28.272,57
29	mq 28.272,57
30	mq 28.272,57
31	mq 28.272,57
32	mq 28.272,57
33	mq 28.272,57
34	mq 28.272,57
35	mq 28.272,57
36	mq 28.272,57
37	mq 28.272,57
38	mq 28.272,57
39	mq 28.272,57
40	mq 28.272,57
41	mq 28.272,57
42	mq 28.272,57
43	mq 28.272,57
44	mq 28.272,57
45	mq 28.272,57
46	mq 28.272,57
47	mq 28.272,57
48	mq 28.272,57
49	mq 28.272,57
50	mq 28.272,57
51	mq 28.272,57
52	mq 28.272,57
53	mq 28.272,57
54	mq 28.272,57
55	mq 28.272,57
56	mq 28.272,57
57	mq 28.272,57
58	mq 28.272,57
59	mq 28.272,57
60	mq 28.272,57
61	mq 28.272,57
62	mq 28.272,57
63	mq 28.272,57
64	mq 28.272,57
65	mq 28.272,57
66	mq 28.272,57
67	mq 28.272,57
68	mq 28.272,57
69	mq 28.272,57
70	mq 28.272,57
71	mq 28.272,57
72	mq 28.272,57
73	mq 28.272,57
74	mq 28.272,57
75	mq 28.272,57
76	mq 28.272,57
77	mq 28.272,57
78	mq 28.272,57
79	mq 28.272,57
80	mq 28.272,57
81	mq 28.272,57
82	mq 28.272,57
83	mq 28.272,57
84	mq 28.272,57
85	mq 28.272,57
86	mq 28.272,57
87	mq 28.272,57
88	mq 28.272,57
89	mq 28.272,57
90	mq 28.272,57
91	mq 28.272,57
92	mq 28.272,57
93	mq 28.272,57
94	mq 28.272,57
95	mq 28.272,57
96	mq 28.272,57
97	mq 28.272,57
98	mq 28.272,57
99	mq 28.272,57
100	mq 28.272,57

→ in mq 28.272,57 edifici e mq 9.628 di pertinenze

→ edifici e pertinenze a posto di mq 9.628 di edifici

Analisi del complessivo - **mq 28.272,57**

edifici e pertinenze - **9.628**

1	mq 28.272,57
2	mq 28.272,57
3	mq 28.272,57
4	mq 28.272,57
5	mq 28.272,57
6	mq 28.272,57
7	mq 28.272,57
8	mq 28.272,57
9	mq 28.272,57
10	mq 28.272,57
11	mq 28.272,57
12	mq 28.272,57
13	mq 28.272,57
14	mq 28.272,57
15	mq 28.272,57
16	mq 28.272,57
17	mq 28.272,57
18	mq 28.272,57
19	mq 28.272,57
20	mq 28.272,57
21	mq 28.272,57
22	mq 28.272,57
23	mq 28.272,57
24	mq 28.272,57
25	mq 28.272,57
26	mq 28.272,57
27	mq 28.272,57
28	mq 28.272,57
29	mq 28.272,57
30	mq 28.272,57
31	mq 28.272,57
32	mq 28.272,57
33	mq 28.272,57
34	mq 28.272,57
35	mq 28.272,57
36	mq 28.272,57
37	mq 28.272,57
38	mq 28.272,57
39	mq 28.272,57
40	mq 28.272,57
41	mq 28.272,57
42	mq 28.272,57
43	mq 28.272,57
44	mq 28.272,57
45	mq 28.272,57
46	mq 28.272,57
47	mq 28.272,57
48	mq 28.272,57
49	mq 28.272,57
50	mq 28.272,57
51	mq 28.272,57
52	mq 28.272,57
53	mq 28.272,57
54	mq 28.272,57
55	mq 28.272,57
56	mq 28.272,57
57	mq 28.272,57
58	mq 28.272,57
59	mq 28.272,57
60	mq 28.272,57
61	mq 28.272,57
62	mq 28.272,57
63	mq 28.272,57
64	mq 28.272,57
65	mq 28.272,57
66	mq 28.272,57
67	mq 28.272,57
68	mq 28.272,57
69	mq 28.272,57
70	mq 28.272,57
71	mq 28.272,57
72	mq 28.272,57
73	mq 28.272,57
74	mq 28.272,57
75	mq 28.272,57
76	mq 28.272,57
77	mq 28.272,57
78	mq 28.272,57
79	mq 28.272,57
80	mq 28.272,57
81	mq 28.272,57
82	mq 28.272,57
83	mq 28.272,57
84	mq 28.272,57
85	mq 28.272,57
86	mq 28.272,57
87	mq 28.272,57
88	mq 28.272,57
89	mq 28.272,57
90	mq 28.272,57
91	mq 28.272,57
92	mq 28.272,57
93	mq 28.272,57
94	mq 28.272,57
95	mq 28.272,57
96	mq 28.272,57
97	mq 28.272,57
98	mq 28.272,57
99	mq 28.272,57
100	mq 28.272,57

→ in mq 28.272,57 edifici e mq 9.628 di pertinenze

→ edifici e pertinenze a posto di mq 9.628 di edifici

In questa pagina

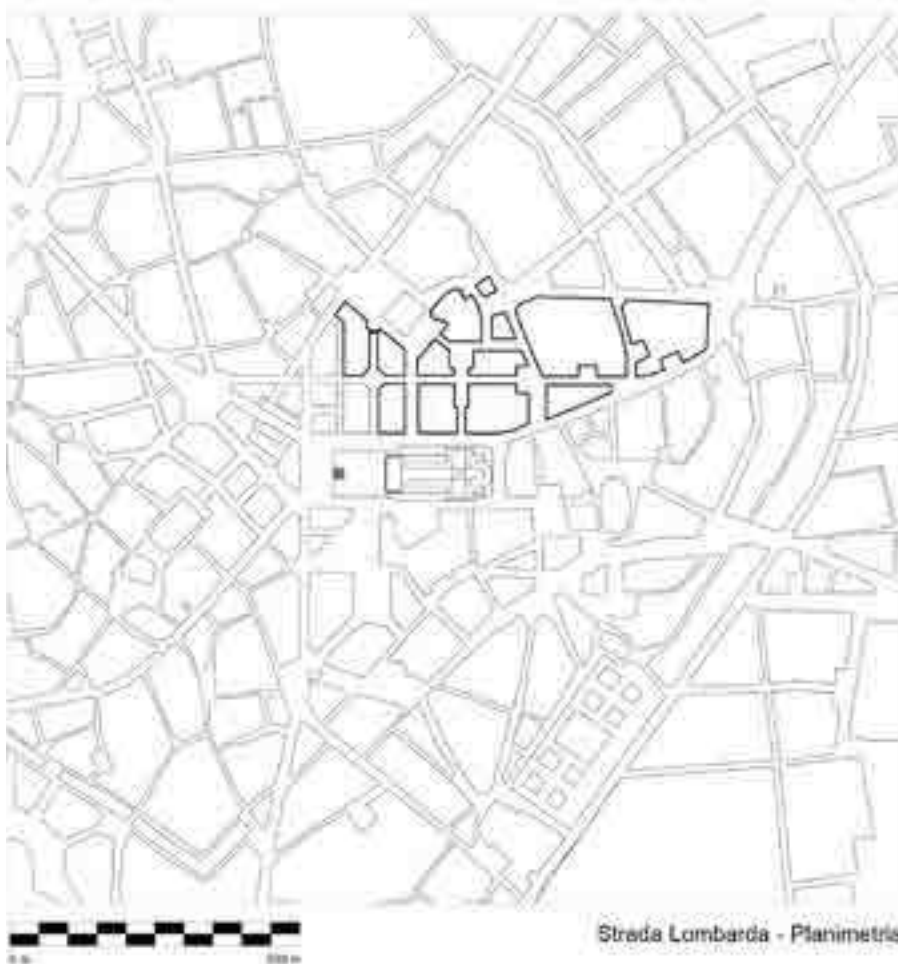
Nella parte superiore, Immagini relative a un confronto fra la proposta di de Finetti e la previsione comunale. Da esse sono state estrapolati ed evidenziati dei dati riportati nelle tavole originali che si riferiscono a percentuali di spazi destinati a spazio pubblico. L'obiettivo è mostrare come al netto di un intervento analogo in termini metrici e cubici, de Finetti non solo proponga una soluzione alternativa sotto un profilo morfologico e compositivo, ma anche sotto un profilo tecnico andando a favorire maggiormente lo spazio pubblico.

Nella parte inferiore, Planimetria di intervento complessivo, ottenuta con il ridisegno, per il progetto de "La Strada Lombarda"

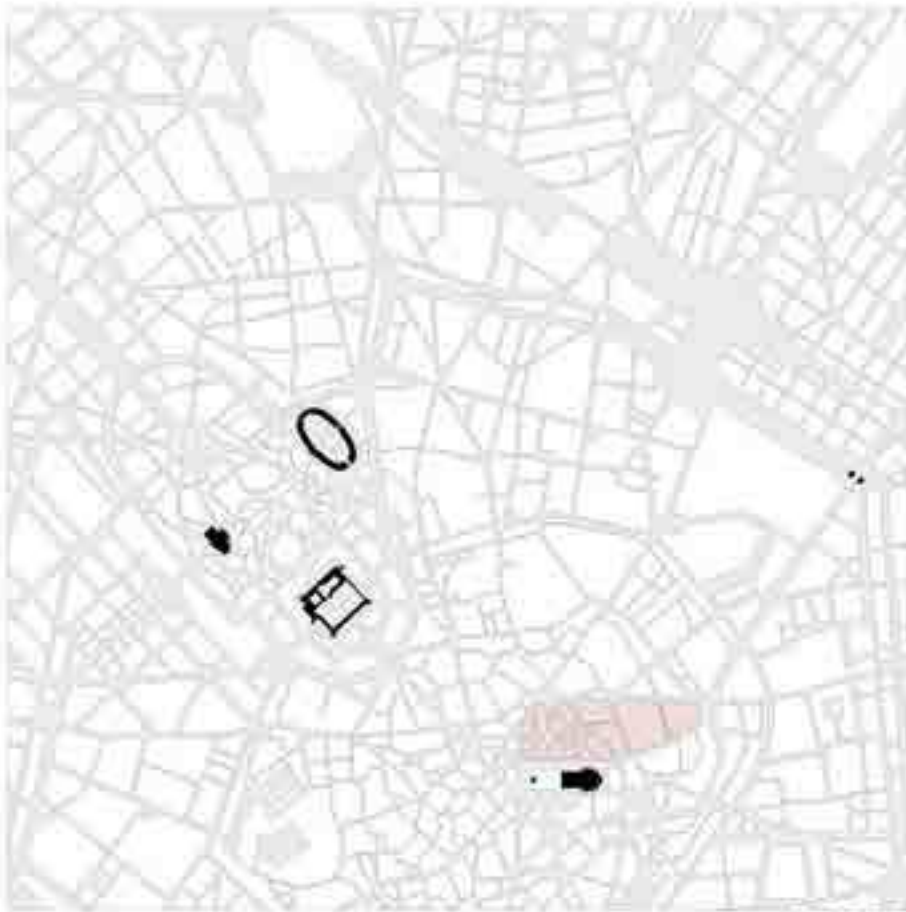
Immagini contenute presso l'Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma.

Nella due pagine successive

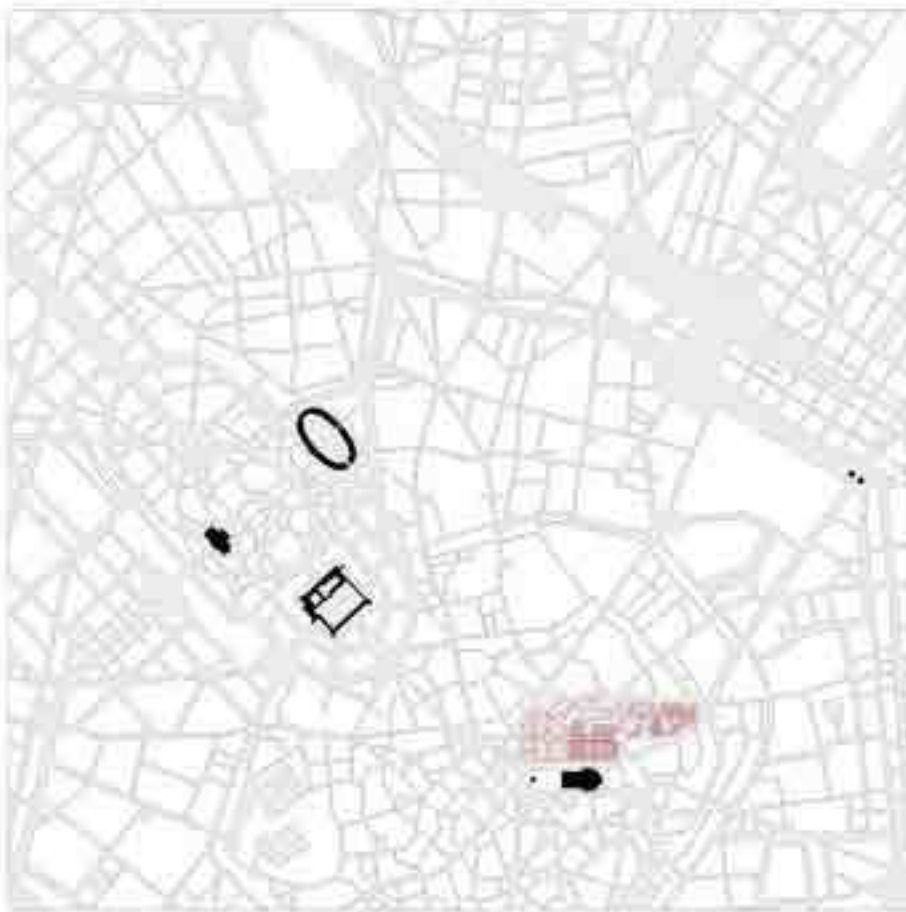
Sezioni rappresentanti il progetto de "La Strada Lombarda". In basso, in ogni pagina, è presente una sezione prospettica.



Strada Lombarda - Planimetria

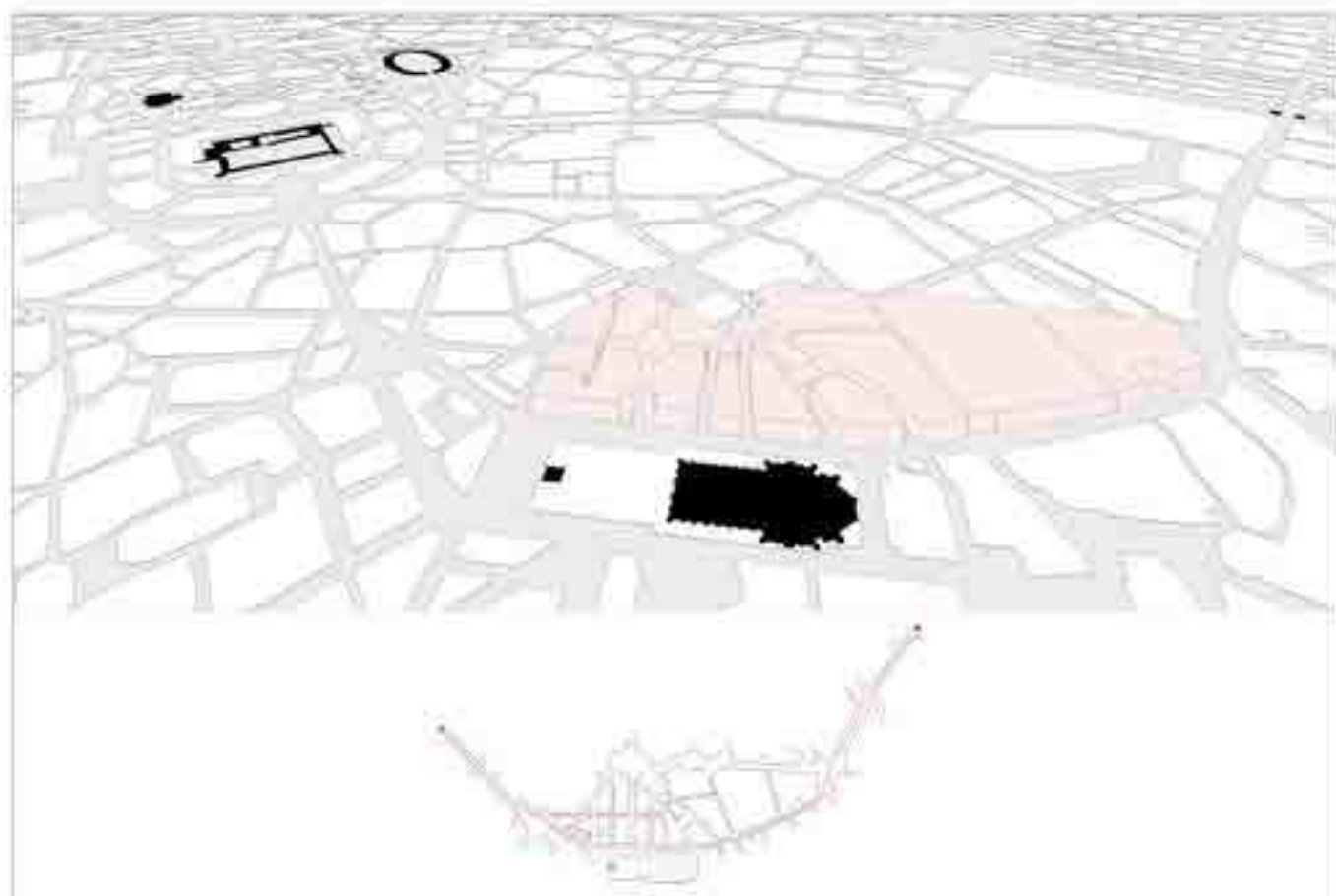


Planimetria dello stato di fatto, anno 1948
Evidenziate le aree di pertinenza relative al progetto di de Finetti

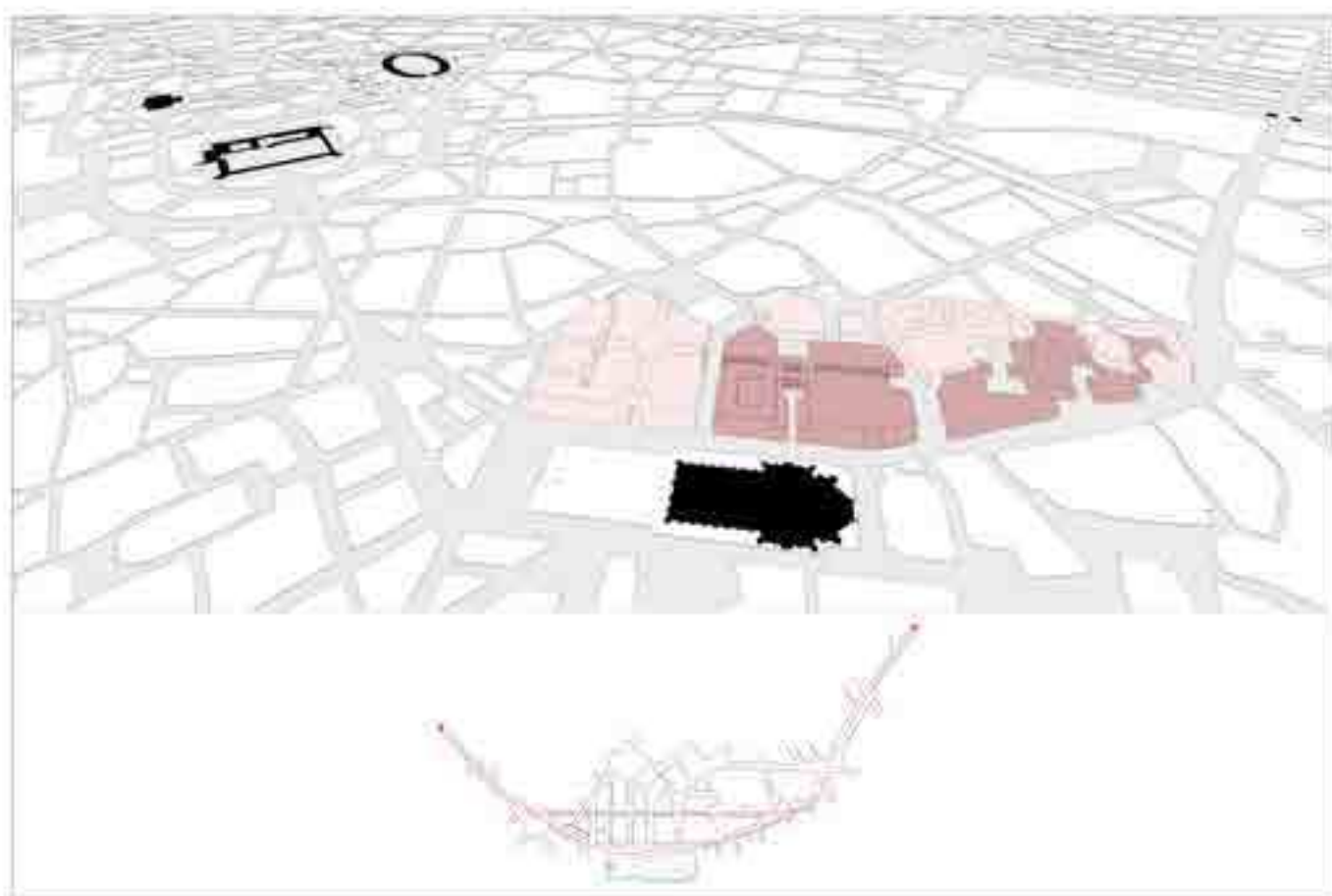


Planimetria del progetto, anni 1944-46
Evidenziata la proposta dell'architetto de Finetti

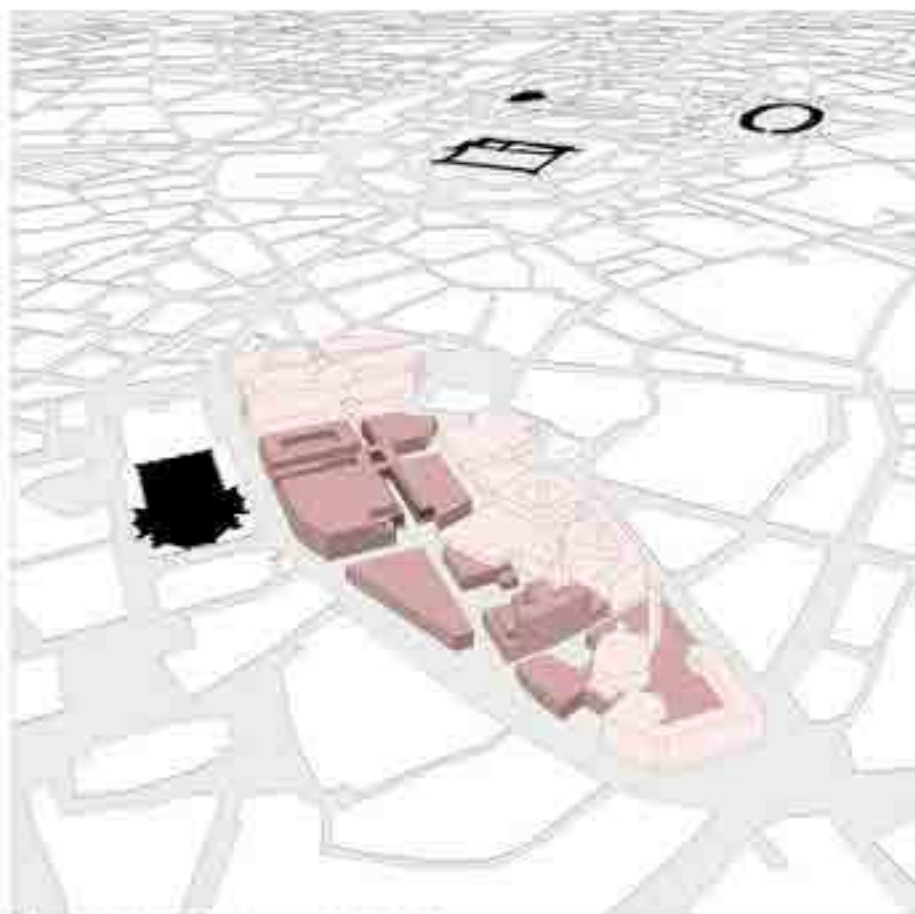




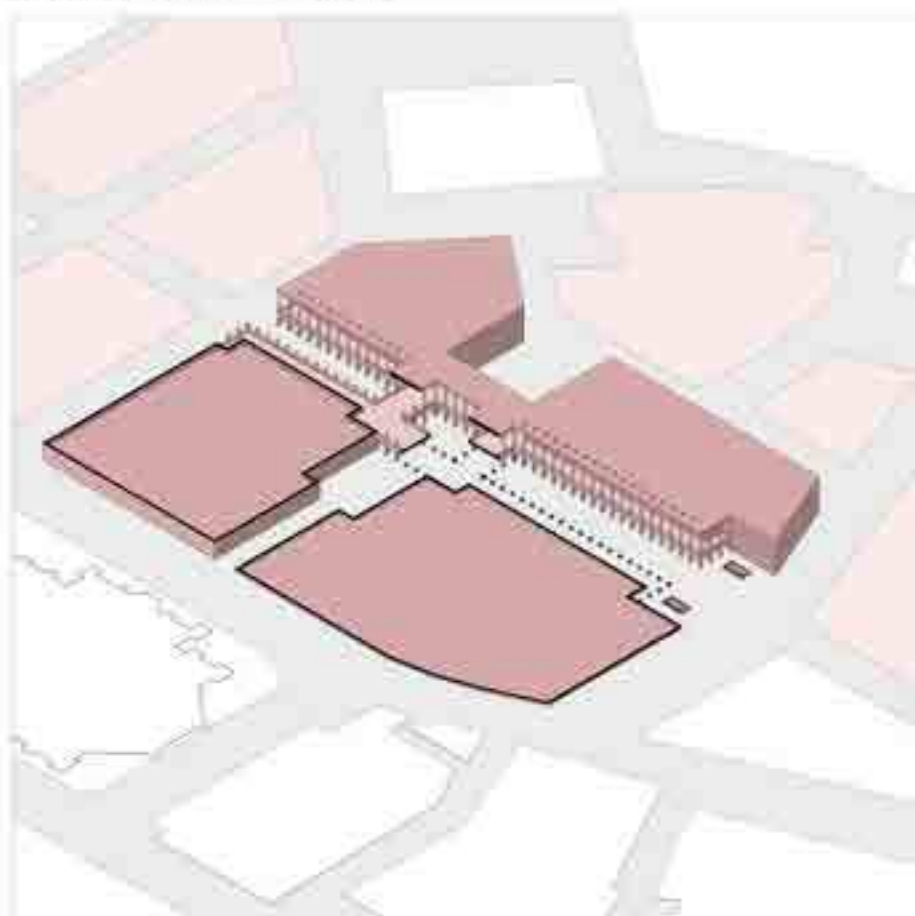
Stato di fatto 1946 e schema della viabilità nelle zone di pertinenza della proposta di de Finetti - Evidenziate le aree di pertinenza relative alla proposta di de Finetti



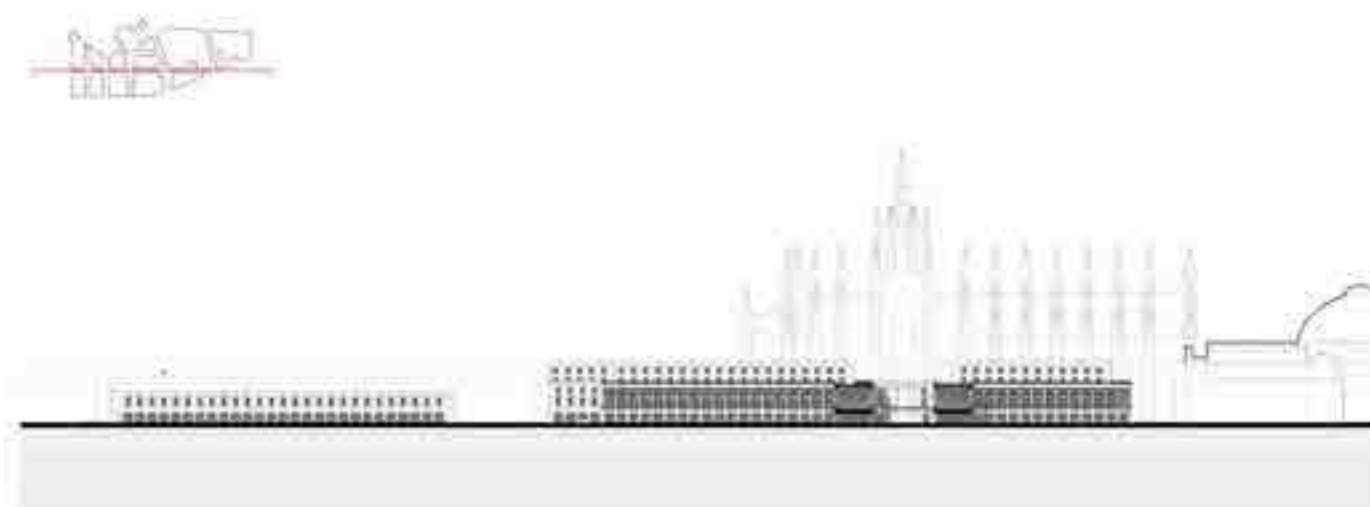
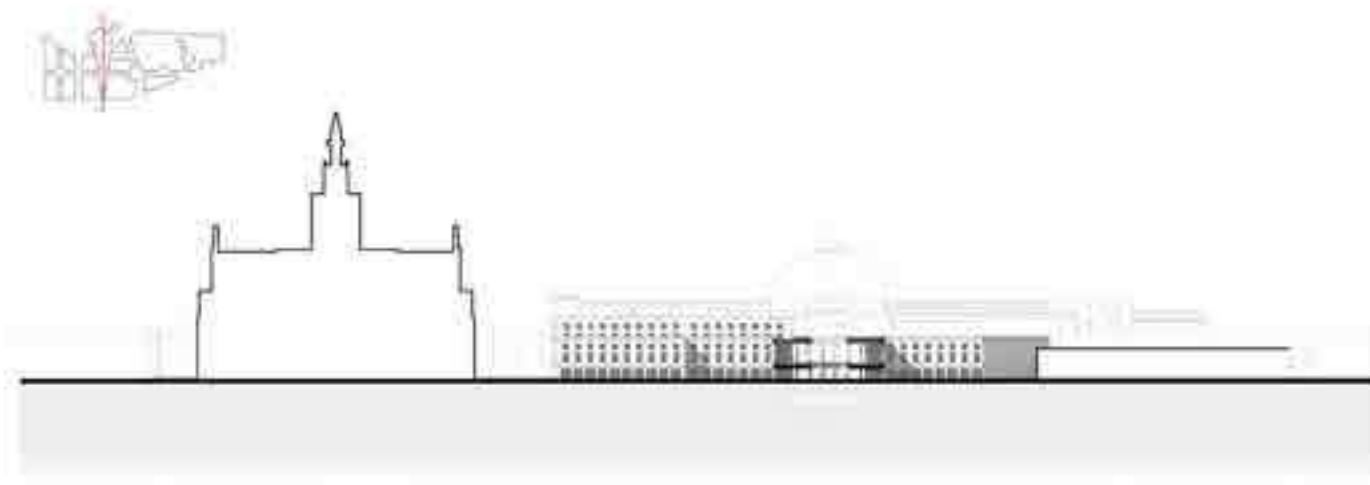
Proposta a cura di de Finetti (1944-46) e schema della viabilità principale con le modifiche proposte dall'architetto - Evidenziate la proposta e le aree di pertinenza



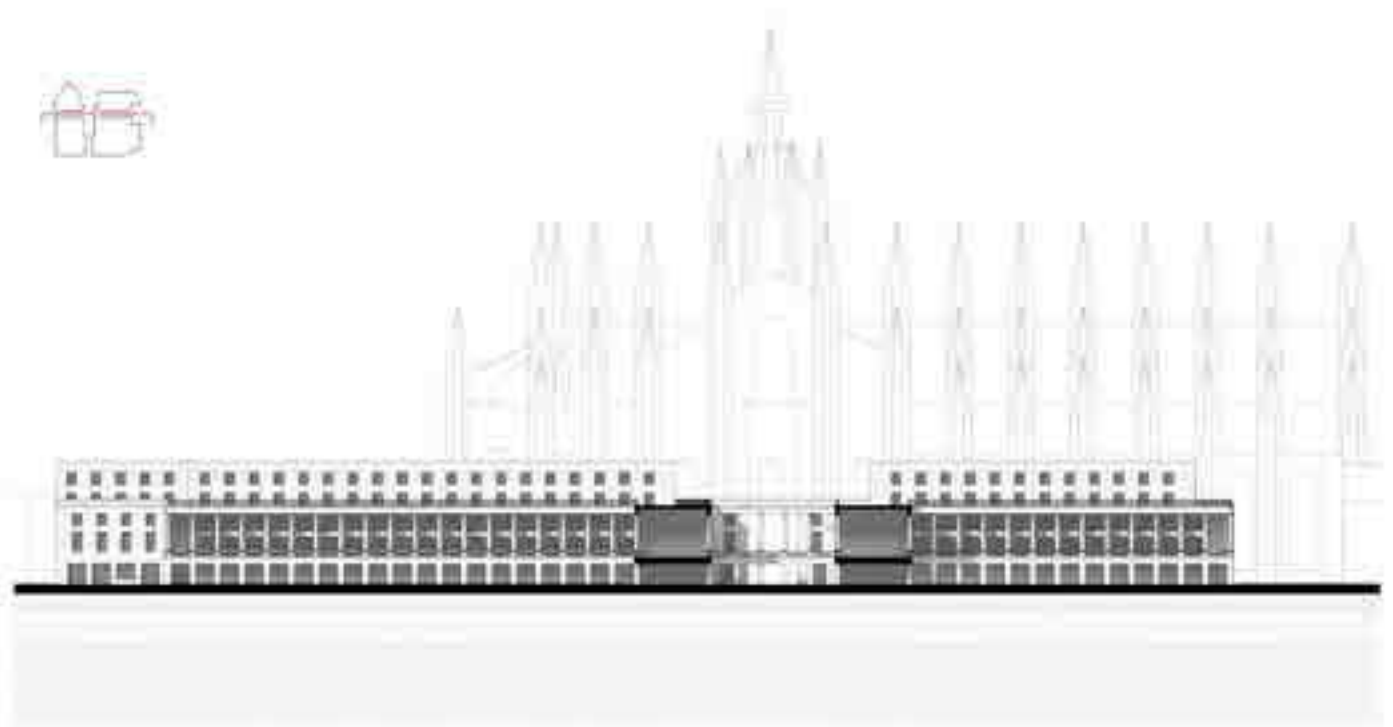
Vista dall'alto della trasformazione proposta da de Finetti.
Sono evidenziati il progetto e le aree di pertinenza.



Sezione assometrica dei volumi che compongono l'architettura principale della proposta di trasformazione urbana.
Sono evidenziati il progetto e le aree di pertinenza.



Sezione prospettica e sezioni urbane de "La strada Lombarda"



Sezione prospettica e sezioni urbane de "La strada Lombarda"

IV.2.2.1 - Ricomporre con un passato evocativo

Il procedimento attraverso il quale l'aspetto infrastrutturale sia posto sullo stesso piano di quello compositivo va ricercato anche forse nell'anticipare alcune questioni che il movimento moderno e razionale sviscererà sempre di più nell'intendere la *strada* come elemento a sé stante ed infrastrutturale, quindi non più solo di spazio pubblico e collettivo come nella città di matrice ottocentesca. Per quanto riguarda invece la declinazione architettonica si vuole sottolineare nuovamente come il *carattere architettonico* in de Finetti rivesta un'importanza cruciale. La sua declinazione sembra volta ad evocare esempi architettonici esistenti e del passato e con essi anche un carattere dell'architettura, in questo caso civico. Il progetto de "La Strada Lombarda" infatti allude

ad alcune architetture attraverso le quali si mostra possibile cogliere analogie ed anche, ipoteticamente, ricomporre il progetto con parti di esse. Il sistema trilitico e il muro forato permettono la definizione di una serie di fronti urbani che, con ritmo e serialità, compongono le facciate affondando questa architettura in quella di matrice razionale. Per riflettere ulteriormente sulla questione evocativa nell'architettura, utile a riproporre una dimensione adatta al luogo, in questo caso un carattere pubblico e civico, si è proceduto a realizzare una serie di ricomposizioni e confronti grafici che potessero mostrare direttamente le affinità. Il motivo per cui si è analizzato questo progetto anche con questa modalità, è volto a sottolineare una consapevolezza che crede nella possibile identificazione in un'architettura di altre architetture, andando perciò a rimarcare un principio di continuità storica che

si rende riconoscibile in relazione ad aspetti compositivi, materici ed evocativi.

"La Strada Lombarda" nella sua parte centrale di progetto, ovvero in quella direttamente interconnessa alla galleria Vittorio Emanuele II, sembra alludere alla possibile costruzione di una *Stoà*. La loggia rialzata su basamento di carattere pubblico congiuntamente alla forma e alla declinazione architettonica, lasciano intuire questo rapporto evocativo. De Finetti però non pensa solo a spazi pubblici ma li integra con una possibile infrastruttura su più livelli, entro e fuori terra. Analogamente, seppur di diversa estrazione emergono affinità anche con altri esempi dalla storia. Lo spazio centrale de "La Strada Lombarda" si avvicina anche agli spazi pubblici esterni degli Uffizi a Firenze. Allo stesso tempo i ballatoi loggiati posti sul basamento ricordano il portico dell'Altes Museum di Schinkel.



A sinistra, sopra

Immagine ottenuta attraverso il ridisegno e la modellazione digitale e relativa al progetto "La Strada Lombarda". L'assonometria mostra in bianco gli spazi e gli edifici oggetto della proposta di intervento.



A sinistra, sotto

Immagine ottenuta con il ridisegno e la modellazione digitale. La vista inquadra l'asse de "La Strada Lombarda" in direzione Galleria Vittorio Emanuele II, della quale è visibile al centro la cupola in ferro e vetro.



A sinistra

Immagini ottenute attraverso il ridisegno e la modellazione digitale e relativa al progetto "La Strada Lombarda".

Le immagini cercano di rappresentare con viste ad altezza uomo e a volo d'uccello gli spazi pubblici che la proposta di de Finetti propone, non solo corti aperte e racchiuse, ma anche fronti urbani in diretta correlazione con il Duomo di Milano.

Gli esempi potrebbero essere numerosi ed è bene sottolineare che queste analogie non godono di un esatto principio scientifico. Sebbene le dimensioni degli esempi di riferimento e di alcuni loro dettagli potrebbero essere affini, l'importanza di questo confronto serve a riflettere sul rapporto con la storia che l'architetto de Finetti ha: questo sembra volto non solo a mostrare il proprio agire e gusto, ma anche a soffermarsi sul carattere architettonico e su ciò che comunica. Gli esempi citati richiamano una dimensione civica e attraverso la loro morfologia e composizione si attestano quali luoghi di rappresentanza e collettivi. Evocare questa dimensione astratta attraverso un intervento di riproposizione parziale e concreto, serve a infondere al progetto non solo la definizione di spazio, ma un'identificazione di un luogo.

Se questa proposta sembra alludere ad alcune architetture del passato, forse l'aspetto sul quale riflettere non è tanto quali esse siano ma perché ciò avvenga. Il carattere può essere considerato come aspetto preminente di un'architettura ma anche come strumento che in

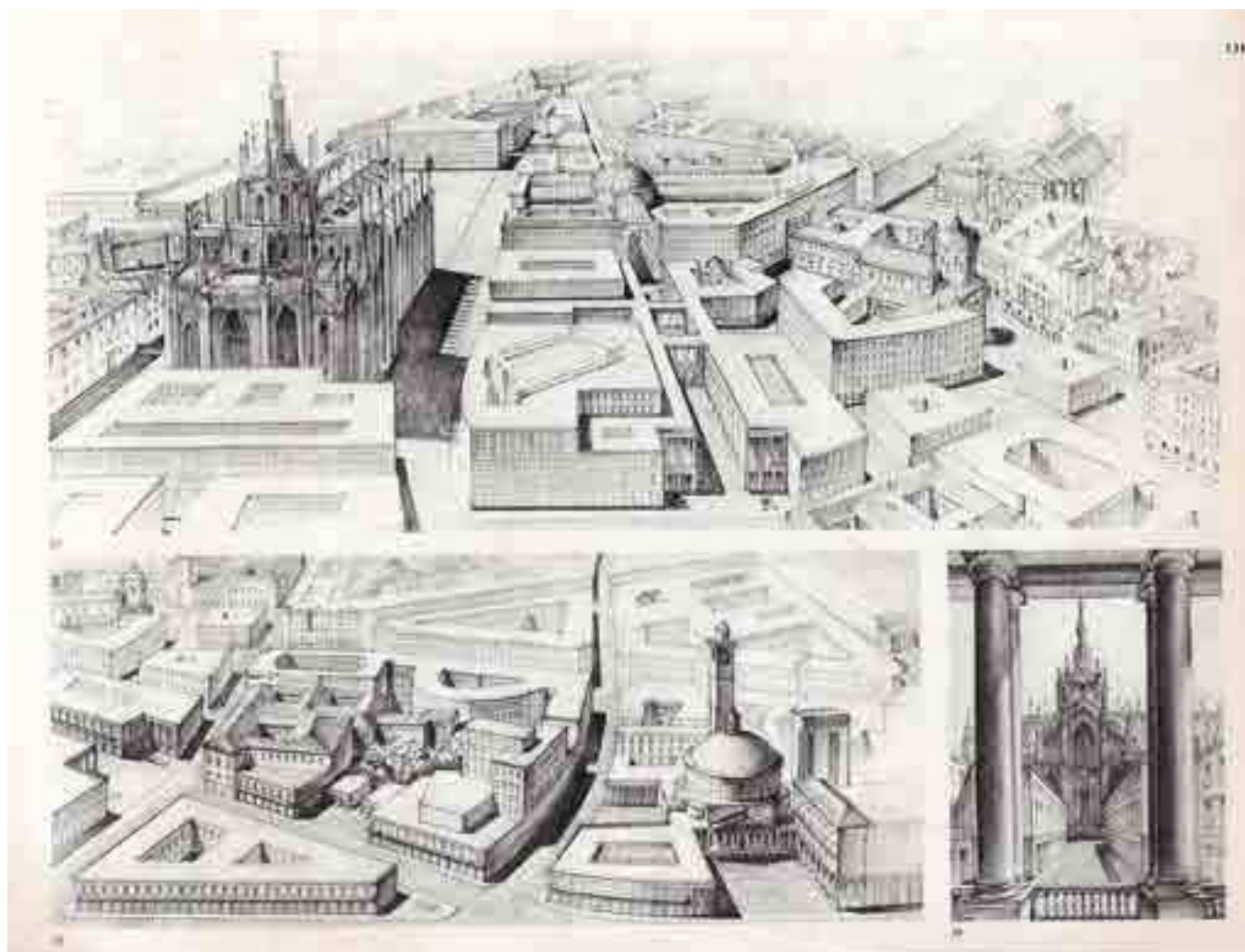
seno alla composizione viene richiamato per poter ispirarne una possibile definizione. L'evocazione di un carattere architettonico quindi, sebbene difficilmente analizzabile sotto un profilo scientifico, potrebbe comunque rappresentare un tassello importante nella definizione, in generale, di un progetto architettonico, quasi come se fosse una fase dell'iter progettuale. Questa idea si mostra forse simile a quella che Aldo Rossi descrive quando si riferisce al *nucleo emozionale* nel testo "Introduzione a Boullée". In esso, in merito all'identificazione di un carattere dell'architettura, Rossi sostiene che «all'origine del progetto vi è un punto di riferimento emozionale e che sfugge all'analisi; esso si associa al tema fin dall'inizio e crescerà con esso lungo tutta la progettazione» (7).

Nel caso de "La strada Lombarda" questo può forse essere immaginato sotto forma di ipotesi in cui de Finetti, mentre pensa al progetto, ne riconosce affinità con un altro, o altri, del passato. Così come un artista può infatti riconoscere affinità con altre opere mentre crea la propria, anche un architetto (in questo caso de Finetti) potrebbe

ricercare nella fase di progettazione anche una connessione con un immaginario evocativo. Forse questa connessione o, meglio questo immaginario, non risponde ad alcuna logica. Nel caso di de Finetti, inoltre, vista la sua carica soggettiva così come sottolineata da Muzio sulla rivista *Dedalo* nel 1931, si mostra ulteriormente più complessa da intercettare. Inoltre, questa dinamica descritta non si mostra sempre palesemente ad opera conclusa, altrimenti si conformerebbe maggiormente come una citazione. Tuttavia, questa riflessione, pur essendo difficilmente dimostrabile, ritengo sia importante perché richiama alla riflessione di Rogers su "Casabella" con l'articolo "Continuità o crisi." Essa forse non fa riferimento solo a una consequenzialità temporale e a questioni circoscritte come utilizzo di determinati materiali e particolari costruttivi; quel tema di cui Rogers parla forse ha a che vedere anche con una dimensione del carattere dell'architettura, perciò con l'evocazione di esempi che possono costituire un immaginario utile alla costruzione architettonica di nuovi interventi. La questione della "crisi"

e della "continuità" allora forse acquisisce maggior chiarezza poiché se si considerasse solo l'aspetto temporale ogni antenata influenza ipoteticamente chi viene a posteriori. Al contrario, se la questione si sposta sulla dimensione del carattere, allora quel principio di "continuità" potrebbe risultare confermato andando a ricercare un immaginario affine al progetto che si andrebbe a proporre, oppure generando una "crisi" attingendo a un immaginario, presumibilmente figurativo essendo architettura, che non appartiene a un luogo analogo a quello che si sta progettando o addirittura che non

fa parte dell'ambito architettonico. Nel caso di de Finetti, l'immaginario è presumibilmente architettonico e classico. Questo gli permette di costituire, rispetto alla riflessione di Rogers, un principio di "continuità" sul quale integrare aspetti urbani infrastrutturali del proprio tempo oltre che di costruzione della città.



In alto a destra

Immagini relative ad una cartolina di corrispondenza fra l'Architetto de Finetti e conoscenti. Le immagini rappresentano, oltre al testo scritto a mano nella cartolina, una fabbrica ecclesiastica parigina. Si tratta della chiesa cattolica della *Sainte Marie Madeleine*, realizzata agli inizi del XIX° secolo. La cartolina è datata giugno 1949. Immagini contenute presso l'Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma.

Sopra e al centro

Immagine tratta dal libro "Giuseppe de Finetti. Progetti 1920-1951" rappresentante delle viste originali realizzate da de Finetti per il progetto de "La Strada Lombarda".

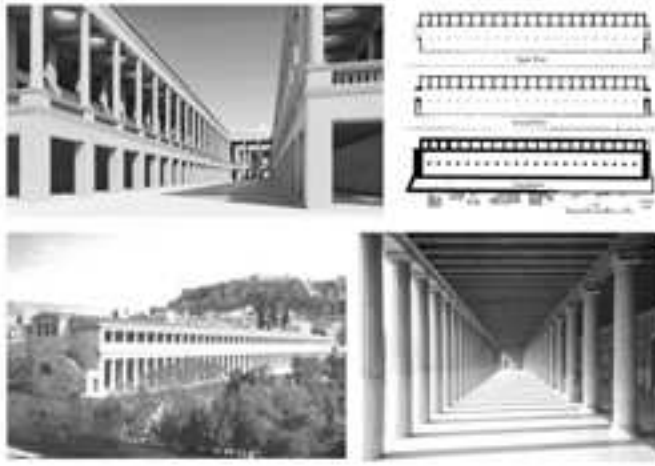


Fig. 2.100 - 1000



Sopra

Le immagini si riferiscono ad un lavoro svolto in sede di analisi e studio del progetto. Si compongono di immagini note alla storiografia e non prodotte in sede di tesi, ma anche di altre che invece lo sono. Su questo confronto sono stati innestati dei ragionamenti visibili nelle immagini che cercano di ricostruire il progetto de "La Strada Lombarda" attraverso progetti, o parte di essi, presi dalla storia.

Risultano perciò possibili analogie morfologiche ed estetiche con una Stoà Greca (nello specifico la Stoà di Attalo); con una parte di attacco a terra della basilica romana "Aemilia" ma anche con gli spazi esterni degli Uffizi a Firenze e con il portico dell'Altes Museum di Schinkel a Berlino.

L'obiettivo di questi disegni di lavoro è mostrare parte del processo che ha confluato nella ricerca, ovvero ricercare un rapporto con la storia, non solo teorico ma compositivo, al fine di riflettere anche sul carattere evocativo dell'architettura.

IV.3 - Altri progetti urbani dell'architetto Giuseppe de Finetti

I progetti urbani proposti dall'architetto nel corso della sua vita e carriera lavorativa mostrano un filo conduttore comune che individua nella città il vero protagonista. L'esperienza dettata dalla proposta del piano regolatore proposta in collaborazione con il *Club degli Urbanisti* nel 1926-27 risulta fondante in una idea di *Forma Urbis Mediolani* che nel corso del tempo l'architetto sembra avere continuato a proporre attraverso successive proposte progettuali. In un certo senso sembra quasi che l'opera sulla città a cura dell'architetto, sebbene non realizzata, possa essere considerata derivata da quell'idea sistemica del piano del *Club degli Urbanisti*. Essa poneva criticità ad un'espansione urbana basata solo su una questione morfologica di tipo monocentrico e proponeva in alternativa una penetrazione, nonché una direzionalità, delle arterie viarie dentro il nucleo urbano e verso il territorio, nello specifico principalmente in direzione nord-ovest e secondariamente nord-est. . I progetti che l'architetto nei venticinque anni successivi circa propone sembrano rievocare spesso quell'idea di fondo che già la previsione del 1926-27 aveva parzialmente sotteso. Essa è intenta a costruire lo spazio pubblico attraverso la definizione di elementi urbani come strade e piazze che si integrano ad una possibile infrastruttura urbana moderna senza rinnegare la matrice ottocentesca su cui si fondano. Perciò, questi progetti non mostrano solo una possibile costruzione della città attraverso uno spazio pubblico che accoglie l'infrastruttura, ma anche una città possibile attraverso di essi.

Così come altri nella storia hanno fornito visioni ideali della città, allo stesso modo anche l'opera di de Finetti sembra averlo fatto con una serie di proposte che però non aspirano solo alla concretizzazione di un *nucleo emozionale* in sede compositiva e progettuale, ma che ricercano soluzioni a necessità reali di Milano. Le proposte descritte come quelle per "La Strada Lombarda" (1946) e per le piazze Fontana e Beccaria (1946-50), compongono un sistema assieme ad altre proposte nel tentativo di mostrare una possibile costruzione urbana e di uno spazio pubblico infrastrutturale per la città. Questi e altri progetti collaborano, sullo sfondo di una dimensione ideale, ad una possibile opera sulla città. Tra di essi si possono ritrovare proposte quali: "Un grande stadio per Milano" (1933), ovvero il progetto di trasformazione dell'Arena civica esistente; il progetto

per la darsena di Milano, il progetto per la fiera (1946-51) entro la sede della piazza d'Armi definita dalle nuove espansioni urbane del 1884 (oggi City Life); il progetto per piazza Cavour (1942), il progetto di risistemazione della zona del Castello per una stazione sotterranea di autolinee (1951), il progetto per l'espansione al nord-ovest della città in cui vengono evidenziati dall'architetto *il nocciolo e la spina* (1946), il piano de Finetti con le sue riforme infrastrutturali viabilistiche composte da arterie "penetranti" (1946-51). L'insieme di queste soluzioni progettuali urbane svela per parti un'idea sottesa in cui vengono trattati temi progettuali di matrice ottocentesca che si legano con l'infrastruttura moderna. Queste soluzioni non cercano solo una risposta pragmatica a una necessità urbana, ma nel farlo definiscono una "scena fissa" attraverso la declinazione architettonica dello spazio pubblico indicando anche la direzione verso la quale, secondo de Finetti, la città dovrà espandersi, verso il nord-ovest.

Il progetto di trasformazione dell'Arena civica, risalente al 1933 circa, potrebbe in un certo senso anticipare successive questioni affrontate dallo stesso de Finetti negli anni gravitanti attorno al periodo bellico, sia prima che dopo. Rispetto ad un'idea di città che si costruisce attorno allo spazio pubblico e per mezzo di un impianto infrastrutturale, de Finetti sembra continuare a perseverare le proprie proposte non solo su questi presupposti, ma anche su un'idea di città fondata su una direzionalità data da un cardo e un decumano. I progetti che l'architetto pensa trattano questioni specifiche e sistemiche ricadendo in quella scala intermedia fra architettura e urbanistica in cui si colloca il progetto urbano. Le proposte ricadono, nella loro globalità, su una ideale giacitura della città che recupera quei tracciati territoriali identificati dal *cardo* (NO-SE) e dal *decumano* (NE-SO) della Milano romana. Nel progetto per la risistemazione dell'Arena e della zona circostante questo già avviene. Le varie modifiche e proposte ex-novo di tracciati viari, nella loro diversità, rispondono a quel sistema di impianto romano in cui il cardo corrisponde alla direzione posta da parco Sempione e il decumano dalla posizione ortogonale ad essa. Così nel progetto per il grande stadio di Milano, ovvero la trasformazione dell'Arena civica, emergono assi viari come, ad esempio, la nuova radiale al quartiere Mac Mahon che parallelamente a quella esistente di corso Sempione, spingono verso il nord-ovest. La scissione su livelli di quota di questi elementi infrastrutturali e viari è pur sempre un tema ricorrente in de Finetti che forse

potrebbe ritrovare una riflessione anche nelle proposte di Leonardo da Vinci sul tema della città e per Milano. Alla corte degli Sforza Leonardo pensa a una serie di proposte che prefigurano un sistema di spostamenti disposti su più livelli di quota altimetrica e che attraverso le proposte progettuali di de Finetti, quattro secoli dopo, potrebbero avere trovato anche un'applicazione diretta di quella visione morfologica. Questa differenziazione dei livelli di quota sotto un profilo infrastrutturale, oltre che nel progetto per "Un grande stadio per Milano" (1933), emerge anche nelle proposte per le piazze Beccaria e Fontana (1949) e per la "Strada Lombarda" (1944-46); ma non solo, anche negli altri citati.

L'architetto de Finetti riflette sul sistema viario e su come esso debba porsi in relazione alla dimensione dell'agglomerato urbano. Infatti, come riportato in "Milano costruzione di una città" egli afferma che:

«Nei piccoli centri si usa dirottare il traffico di transito lungo le strade di cintura ed il fatto che tutti i piani regolatori milanesi per circa mezzo secolo (1889-1934) non abbiano seguito altro metodo sta solo a dimostrare che ad uno dei problemi più importanti del traffico della città maggiore si applicava la norma ovvia per la città minore. In realtà si fece assai peggio: degli autorevoli incompetenti distrussero nel 1930 il viadotto del bastione sopra la via Principe Umberto che sino al 1860, per merito dell'architetto Balzaretto, aveva elegantemente risolto il problema degli incroci di correnti primarie su due livelli. Ed avendo demolito segmenti lungo tutto il bastione si è distrutta una autostrada a dislivello, che con 12 km di sviluppo avrebbe servito egregiamente, scavalcando le radiali, a quei traffici di transito per i quali il piano regolatore del 1934 traccia sulle carte una anulare larga 70 metri e lunga sui 50 chilometri. Assurda anulare

per certo, che sarebbe tra qualche decennio raggiunta in più luoghi dalla città progrediente; manifestazione di una mentalità inventiva che procede per imitazioni teratistiche di formule del passato. L'arteria per i traffici di transito e per il traffico merci che si propone a nel quadrante nord-ovest andamento rettilineo ed interseca ad angolo retto le arterie cardinali, è dunque un grande decumano. Di questo decumano sussistono già 2,400 km, tra il piazzale Brescia – che si trova sulla circonvallazione del piano Beruto e la piazza Gerusalemme.» (8).

De Finetti sta quindi indicando tre questioni principali: la prima è che non crede in uno sviluppo futuro della città del tipo monocentrico e omnidirezionale e la seconda, di conseguenza, è che ritiene che le arterie viarie non debbano aggirare il grande (e non minore) nucleo urbano di Milano, ma al contrario debbano secarlo. La terza questione riguarda invece la conformazione di tali infrastrutture che deve perciò permettere il passaggio continuo senza interferire sullo stesso piano, ovvero prevedendo più livelli sovrapposti che permettano alla città di non fermarsi mai: incroci di assi viari principali su più livelli che vanificano la possibilità alla città di essere stretta dentro progressive circonvallazioni e permettano di fatto di essere totalmente attraversata, e non aggirata.

Se Milano è passata alla storia per essere la città del commercio, quella "sulle vie delle genti", questa idea di fatto ne avrebbe permesso il recupero di un retaggio identitario. Ma la più plausibile verità è che de Finetti non riproponga tale sistema come forma di latente nostalgia storica, piuttosto come valido strumento che affronti un problema crescente di traffico e densificazione e che al tempo stesso argini parzialmente un mercato immobiliare speculativo che è favorito proprio da quell'imbrigliamento del terreno entro la circonvallazione.



Sopra

Il ponte viario che avrebbe intersecato perpendicolarmente Corso Sempione.

Immagine contenuta presso l'Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma.

Attraverso una serie di disegni di de Finetti emerge una possibile forma di questa architettura infrastrutturale. In archivio, presso il CSAC di Parma, sono presenti una serie di disegni relativi ad un possibile ponte che passando su Corso Sempione, di fatto collega la zona retrostante del cimitero Monumentale, ovvero “lo scalo merci Farini” con il piazzale Brescia. Sostanzialmente questo ponte passava entro quella che un tempo era la zona della fiera Campionaria, oggi “city life”. Quel decumano già presente e lungo 2400 metri che collega piazzale Brescia con piazza Gerusalemme, altro non è che un asse che de Finetti indica come “delle merci” che interconnette così scalo Farini con il territorio, nel modo più rapido e che sfrutti in parte già dei tracciati esistenti. L’espedito diventa quindi il ponte che permette, con un segno architettonico infrastrutturale, di rivendicare un intervento tanto progressista (rispetto al proprio tempo e alle relative pianificazioni urbane) quanto interconnesso a un’idea di città attraversata da assi viari “penetranti” e con esso prefigura una sua possibile costruzione. Per questa zona l’architetto proporrà anche un intervento di trasformazione totale della fiera e per farlo vengono previste una serie di fasi intermedie che possono restituire una modifica del tessuto urbano in tutta l’area. Anche altri progetti supportano questa città possibile di Giuseppe de Finetti.

L’architetto non si sofferma però solo al nord-ovest, infatti, pensa a una serie di proposte che vanno a preannunciare quella secondaria direzionalità verso

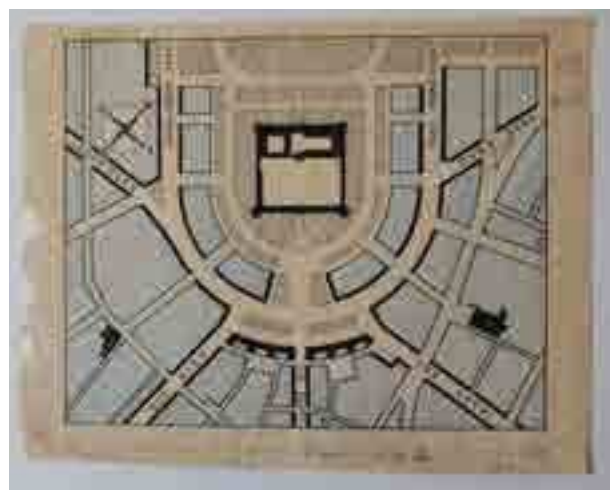
il nord-est che pure è proposta, così come quella del nord-ovest, dal piano del *Club degli Urbanisti* del 1926-27. Nella proposta di intervento per la darsena di Milano viene prevista una risistemazione della zona del Naviglio grande ma anche di tutta quella circostante arrivando fino alla zona di San Lorenzo. Questo intervento, in modo analogo a quello per la trasformazione dell’Arena Civica vede infatti una modifica del tessuto urbano e la costituzione di una nuova e modificata rete stradale e anche la costruzione di alcune architetture che forniscono non solo una “quinta scenica” ma sottendono a una dimensione di costruzione dello spazio pubblico infrastrutturale. In questo caso l’architetto definisce una grande piazza d’acqua inquadrata entro fronti urbani costituiti dalla cortina edilizia degli edifici che pensa posti sul suo limite. Questi costruiscono una “quinta scenica”, al cui centro prospettico è posto l’edificio che mette in relazione lo spazio urbano con quello acquatico, su più livelli di quota, e suggerisce perciò una relazione fra infrastruttura e spazio pubblico. L’acqua, seppur con minore evidenza rispetto alla strada, rappresenta una via di trasporto e di commercio e le soluzioni di de Finetti nonostante possano sembrare solo risistemazioni di spazio pubblico e di una parte di città, sottendono invece a un’idea di *forma urbis* attraversata da infrastrutture di trasporto “penetranti”, non solo stradali ma anche acquatiche. Per questo progetto della Darsena de Finetti pensa a un sostanziale ripensamento dell’area, Porta Ticinese diventa il fulcro attraverso il quale riformare l’assetto urbano e viene posta al centro di una piazza che



A sinistra
Immagine tratta dal libro “Milano costruzione di una città” e rappresentante la trasformazione della zona della fiera Campionaria con l’asse urbano che si eleva sul ponte (mostrato nella pagina precedente) e anche un possibile assetto di sviluppo al nord-ovest

permette di proseguire verso l'interno o verso l'esterno della città, e nelle altre direzioni segue il corso del naviglio, ovvero del tracciato dettato dalle mura spagnole. Qui de Finetti, sul lato del naviglio grande pone un edificio che si rivolge all'acqua con un grande porticato. Nell'area più all'interna, annessa al naviglio esistente, costituisce la grande piazza d'acqua, ovvero l'ampliamento del naviglio grande e costituisce la darsena, su di essa pone delle architetture che permettano una connessione diretta con questi spazi navigabili e con la città e che caratterizzino anche lo spazio pubblico definendo una "scena fissa". La soluzione architettonica, perciò, non definisce solo l'identità del luogo ma rispecchia quel principio di ibridazione infrastrutturale costante nei progetti urbani dell'architetto. In direzione del nord-est, emerge un'attenzione anche alla zona di piazza Cavour sulla quale l'architetto riflette e propone una risistemazione dello spazio pubblico. L'importanza della direzione del nord-est è infatti definita anche attraverso questo luogo che viene riformato in virtù dello spazio pubblico e mostra perciò un tema di progetto della città che, come nelle proposte per le piazze Fontana

e Beccaria, si mostra essere per l'appunto quello della piazza. Questo luogo rappresenta un crocevia di assi urbani che alloggiavano aspetti infrastrutturali legati al trasporto e individuano l'importanza di una costruzione ibrida fra spazio pubblico e infrastruttura. Questo progetto, forse per via del periodo prebellico, non mostra forse lo stesso grado di ibridazione fra architettura e infrastruttura come altri ad esso successivo, o come quello dell'Arena civica del 1933, ma riafferma comunque la volontà dell'architetto di riflettere sulla città, sui suoi luoghi di rappresentanza e al tempo stesso infrastrutturali. Piazza Cavour rappresenta infatti uno snodo urbano al nord-est che sullo sfondo di un cardo (nord-ovest) e un decumano (nord-est), acquisisce importanza e peso sistemico sull'idea di una città che si organizza attraverso la presenza di assi viari "penetranti". Piazza Cavour non è perciò solo una piazza, ma anche uno snodo infrastrutturale che si attesta su direzioni assiali, di estrazione antica per Milano (Romana), ricorrenti nelle proposte urbane di Giuseppe de Finetti. La direttrice principale sulla quale però l'architetto si sofferma con maggiore veemenza e progetti è quella



Sopra

Interventi relativi alla sistemazione del Foro Bonaparte, ovvero della zona adiacente al castello Sforzesco

Sotto

Disegno di studio dell'arteria viaria passate in Milano e collegata al nodo autostradale di Sesto S. Giovanni e all'autostrada Bergamo - Brescia

Immagini contenute presso l'Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma.

che volge lo sguardo al nord-ovest. Qui, non solo con il progetto per “Un grande stadio per Milano” ma anche con altri, evidenzia a più riprese possibili trasformazioni urbane di quell’area che possano indicare, con i progetti stessi, la futura espansione di Milano o, meglio, la zona verso la quale la città dovrebbe espandersi in futuro e, nondimeno, il principio compositivo urbano composto da assi viari “penetranti”. Sostanzialmente verso il nord-ovest de Finetti propone un maggiore grado di concretezza attraverso il progetto. Il fine ultimo però sembra piuttosto quello di mostrare come la città dovrebbe espandersi in quella direzione e perché, oltre che come. Il cosiddetto *piano de Finetti*, infatti tiene assieme una serie di progetti previsti dall’architetto per questa zona. Le arterie viarie principali penetranti dal nord-ovest (via del Sempione SS33, via Vercellina SS11 e via Varesina), *l’autostrada incassata in trincea*, la Fiera, il progetto per lo stadio (trasformazione Arena civica), il piano al nord-ovest (*nocciolo e spina*), la risistemazione della zona del Castello per la stazione di autolinee sotterranea; sembrano collaborare ad un’idea unitaria di espansione attuabile attraverso l’individuazione di assi viari “penetranti” e principali (orditi al nord-ovest principalmente, e nord-est secondariamente) che organizzano gli isolati e quindi lo spazio pubblico della

città. Il sistema città che propone de Finetti, infatti, non tradisce la matrice ottocentesca dalla quale deriva. La triade compositiva di piazza, strada e isolato, viene mantenuta dall’architetto che però pone nella strada un valore maggiore ed infrastrutturale.

Il valore della visione urbana di de Finetti è quello di cercare di intuire la migliore zona per l’espansione milanese futura, per farlo egli si pone in contrasto con una visione espansionistica che si attua per mezzo di arterie concentriche al “monocentro” (e non quindi secanti la città).

Da un punto di vista architettonico, non a scala urbanistica, in realtà le affinità con Beruto, Masera e de Finetti esistono. La rottura nel pensiero di de Finetti non è nel proporre un’immagine differente della città con una composizione architettonica alternativa rispetto a quella delle loro espansioni o ai piani regolatori. La reale differenza sta nell’impostazione concettuale e sistemica di organizzazione della città. Il gesto fondativo romano del *cardo* e *decumano*, risponde alla necessità di organizzare lo spazio urbano. La forma monocentrica è dettata da questioni difensive, militari e non può perciò suggerire un tracciato sul quale porre delle arterie viarie

A sinistra
Immagine tratta dal libro “Milano
costruzione di una città” e l’ampliamento al
nord-ovest: *il nocciolo e la spina*



principali poiché così facendo non solo si traviserebbe il senso della forma della città ma si andrebbe anche a favorire dinamiche speculative che hanno ripercussioni sociali ed economiche sulla città e, in questo caso, sul suo tessuto urbano. Perciò la reale differenza, nonché il retaggio maggiore dell'architetto, è quello del concepire per un grande nucleo urbano come Milano la possibilità di alloggiare arterie viarie "penetranti", su più livelli di quota, che siano insubordinate al tessuto urbano e che vadano quindi ad organizzarlo costruendo, oltre all'infrastruttura, anche lo spazio pubblico, quindi la città.

Questa dimensione urbana e infrastrutturale emerge in alcune revisioni ed osservazioni al piano regolatore del 1950 per la zona del Foro Bonaparte, ovvero per le aree gravitanti fra il castello Sforzesco e il Cordusio. Qui de Finetti ripensa, in funzione di un assetto viario, il tessuto urbano prefigurando un'idea di città che è attraversata da radiali viarie che si impongono sugli isolati esistenti e costruiscono una possibile città. In altre previsioni invece de Finetti fa maggiore ricorso ad analisi urbane e

pianificatorie dell'infrastruttura viaria. Nonostante queste riflessioni siano costantemente presenti nei suoi progetti, in alcuni di essi emerge meno l'aspetto architettonico. Ne è un esempio la previsione infrastrutturale che emerge con il progetto per la penetrazione dell'autostrada Bergamo Brescia e per la quale de Finetti prevede che quell'autostrada possa penetrare la città attraverso una radiale che passi dalla stazione autostradale di Sesto S. Giovanni e che giunga poi a Milano fino a uno snodo autostradale posto poco sopra Piazzale Loreto su viale Monza (il punto esatto è l'attuale stazione Pasteur della metro) e da lì, parallelamente a corso Buenos Aires, giungere sui viali (delle mura medievali) tagliando i giardini oggi "Indro Montanelli" e scendere di quota attraverso rampe carrabili per poi riconnettersi al sistema viario urbano: sostanzialmente de Finetti propone un allaccio completo differente e che prevede sventramenti e revisioni del tessuto urbano. Il motivo è dovuto alla volontà di costituire un assetto infrastrutturale diretto e secante; in un appunto sul disegno originale si legge: "La meta non è Monza e non Sesto - ma la

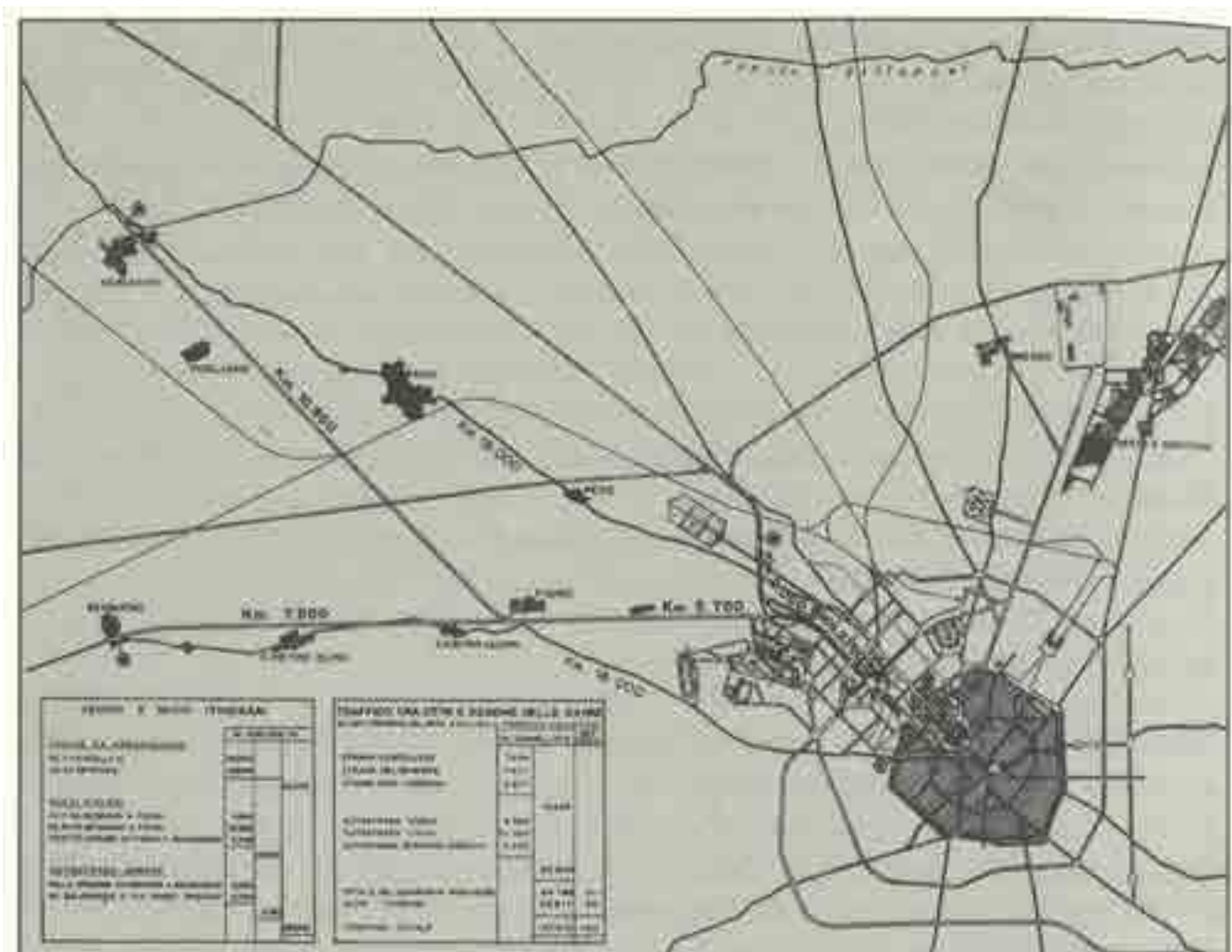


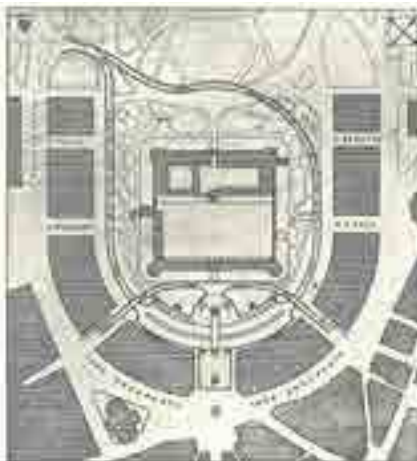
Immagine tratta dal libro "Milano costruzione di una città" mostrante le riforme delle arterie viarie principali al nord-ovest: Strada Vercellina SS11, strada del Sempione SS11, Strada Varesina. Mostrato anche il sistema di smistamento dettato dalla *autostrada incassata in trincea* che da via Mario Pagano giunge fino alla stazione autostradale.

stazione autostradale di Sesto". L'architetto procede infatti riportando che l'obiettivo è la connessione con l'autostrada Bergamo - Brescia, quindi non un semplice collegamento con Monza.

L'insieme di questi progetti rende quindi ipotizzabile la visione di una città possibile da parte dell'architetto de Finetti. Attraverso una riforma a parti di città, talvolta virata maggiormente verso riforme infrastrutturali e talvolta architettoniche, definisce un insieme globale che pone nell'intervento di trasformazione un valido strumento di costruzione della città. De Finetti non si pone quindi in modo conservativo rispetto all'esistente, ma al tempo stesso non ne propone un totale annientamento. Le sue riflessioni progettuali ricercano una sintesi delle necessità urbane e del suo possibile sviluppo. Non è però un'operazione totalmente pianificatoria quella di de Finetti. Egli non propone un masterplan generale definendo una serie di indirizzi a tutto tondo. L'architetto infatti guarda la città e le sue necessità e ricerca una mediazione attraverso la logica e questo lo porta a definirsi intorno a un'idea di città ottocentesca ma anche di nucleo urbano moderno e infrastrutturale. I suoi progetti, pertanto, si pongono come tali mettendo in discussione questioni sistemiche quanto localizzate e lo fanno attraverso una costruzione o, meglio, trasformazione, di parti di città che si mostra possibile

per mezzo di una definizione infrastrutturale dello spazio pubblico.

L'insieme delle proposte per la città a cura di de Finetti, differenziate fra loro anche sotto il profilo temporale poiché riguardano un ampio campo di lavoro lungo 25 anni circa, rappresentano non solo uno stato dell'arte dell'opera dell'architetto ma mostrano uno scorcio su come l'insieme delle trasformazioni urbane possa permettere la costruzione di una città possibile. Nella proposta di espansione verso il nord-ovest, quindi nel *piano de Finetti*, l'architetto identifica tre vecchi tracciati che ritiene obsoleti e che valuta debbano essere rettificati e sostituiti da nuove arterie viarie penetranti che permettano un collegamento con il nord-ovest. Esse sono la Strada Vercellese SS11 (nota anche come Padana superiore); la Strada del Sempione SS33; la Strada provinciale Varesina. Il sistema di tracciati da riformare che permette di aprire la strada al nord-ovest è quindi composto, in parte, dalla rettifica di queste tre strade. La via Mario Pagano, ovvero la strada urbana che lambisce Parco Sempione a nord-ovest ed intercetta Corso Sempione all'altezza dell'Arco della Pace, diventa il tracciato su cui innestare, perpendicolarmente ad essa, un tratto urbano in trincea, quindi libero da incroci con altre direzioni e che possa penetrare verso il nord-ovest. Questo tratto è denominato dall'architetto come



A sinistra
Schema di espansione al nord-ovest. Visibile la *autostrada incassata in trincea* che parte perpendicolarmente a via Mario Pagano passando dall'area della Fiera per poi biforcarsi in direzione Figino e Boldino.

Nella fascia di destra
Planimetrie sovrapposte mostranti i tracciati infrastrutturali fuori ed entro terra relativi alla sistemazione della piazza Castello.

Immagini tratte da "Milano: Costruzione di una città".



“autostrada urbana incassata in trincea” ed è il tracciato fondamentale che va a redistribuire la viabilità verso il nord-ovest. Questa “autostrada incassata in trincea”, perciò, si innesta perpendicolarmente a via Mario Pagano (adiacente a Parco Sempione) e giunge fino alla stazione autostradale (a nord-ovest di Milano) nella quale avviene l’innesto fra una serie di autostrade: Milano-Torino, Milano-Laghi, Bergamo Brescia. Su questa “autostrada incassata in trincea”, all’altezza del quartiere Boldinasco è possibile diramarsi verso la località di Figino (ovest di Milano). Le tre strade obsolete (Strada Vercellina - SS 11, Strada del Sempione - SS 33 e strada Varesina) che de Finetti identifica come direttrici da riformare, trovano attraverso questo sistema cardine della “autostrada in trincea”, una possibile trasformazione operativa. Da via Mario Pagano, si imbecca la “autostrada incassata in trincea” (ordita a nord-ovest e perpendicolare a via Mario Pagano) fino al quartiere di Boldino. Da qui è possibile diramarsi più a nord verso la stazione autostradale, oppure più a ovest verso la località di Figino. Di seguito si riportano i tracciati sostanziali che si diramano sulla “autostrada incassata in trincea” all’altezza del quartiere di Boldino:

- In direzione Figino, da Boldino, è aperto un nuovo *vialone*. A Figino è presente un bivio che permette di svoltare in direzione Nerviano, oppure di proseguire verso Sedriano (e successivamente Magenta). Perciò, rispettivamente: una volta giunto a Nerviano, il nuovo tracciato si innesta su quello già esistente della strada del Sempione (SS 33); da Figino è però possibile proseguire verso Sedriano e Magenta, connettendosi alla esistente strada Vercellina (SS 11, oggi SP11R).

- Dall’altezza di Boldino, sulla *autostrada incassata in trincea*, è possibile proseguire più a nord verso la stazione autostradale e imboccare, oltre alle varie autostrade, anche la preesistente strada Varesina.

Sostanzialmente sono le strade del Sempione (SS 33) e la strada Vercellina (SS 11) a trovare una vera e propria rettifica del loro tracciato attraverso, anche, nuovi sistemi di smistamento. La strada Varesina è invece interconnessa direttamente con la stazione autostradale, di fatto una volta concluso il percorso della “autostrada incassata in trincea” (da via Mario Pagano alla stazione autostradale) è possibile imboccare la strada Varesina.

De Finetti va quindi a proporre un sistema cardine che permette l’identificazione di quei tracciati viari e infrastrutturali attraverso i quali la città non solo può interconnettersi con il territorio (e con altri nuclei urbani) ma anche prefigurare un sistema generatore per la nuova espansione urbana. Questa è quella prevista dal progetto di espansione al nord-ovest, in cui “il nocciolo e la spina” diventano due elementi polari che individuano la città storica e consolidata (il primo) e la futura espansione (il secondo). Questo sistema sembra inoltre recuperare un’idea importante per la città che non venne mai del tutto realizzata, ovvero quella del Foro Bonaparte previsto dall’Architetto Antolini a inizio Ottocento. Non è però intenzione, quella dell’architetto, riproporre quel progetto com’era; sembra invece che de Finetti alluda a quell’idea di progetto che sottende a una possibile espansione urbana della città capace di definire una polarità. Dal Foro Bonaparte dell’Antolini de Finetti recupera le direzioni e un gesto compositivo



A sinistra, proposta di risistemazione della zona della Darsena. Immagine tratta da “Milano: Costruzione di una città”.

Sopra, Vista dall’alto della risistemazione attorno a S. Lorenzo. Immagine contenuta presso l’Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell’Università di Parma.

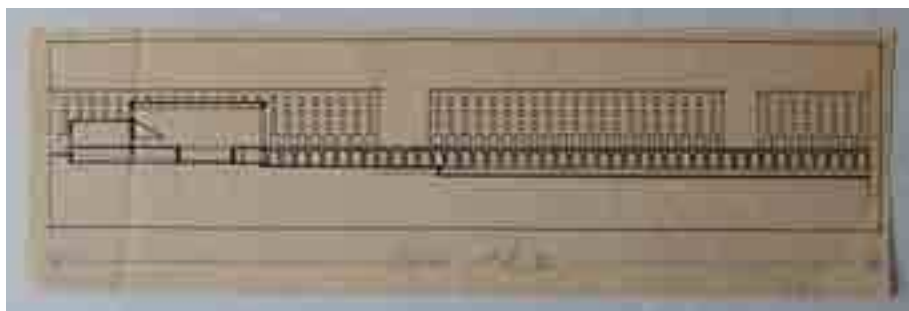
ed ordinatore per una possibile espansione moderna e infrastrutturale come quella che va a proporre con le varie proposte nel tempo. Anche il progetto per la Fiera vede la medesima idea di fondo e collabora alla definizione di una possibile città di Milano che si espande al nord-ovest. Nella Fiera, al di là della sistemazione interna e dell'area risulta infatti di spicco l'approccio volto alla costruzione di uno spazio pubblico e infrastrutturale. Via Gattamelata attraversa infatti l'area e su più livelli altimetrici permette un flusso costante sulla direzione principale ma anche verso quella secondaria la quale, coadiuvata dal ponte che avrebbe attraversato perpendicolarmente un Corso Sempione riformato e allargato, avrebbe permesso un'interconnessione sui

tracciati anulari esistenti, verso Scalo Farini e verso il Cimitero Monumentale, quindi verso anche possibili tracciati al nord-est. Anche le sistemazioni per Piazza Castello con la previsione di una stazione per autolinee sotterranea, mostra questo intreccio spaziale e infrastrutturale che amplia, seppure in forma di ipotesi, gli orizzonti di questa parte di città. Il recupero messo in atto da de Finetti rispetto al Foro Bonaparte dell'Antolini è infatti quello di cogliere un principio di polarità di quest'area che si mostra per l'architetto un possibile indirizzo per la città futura. Il complesso del Parco Sempione oggi mostra la presenza di alcuni monumenti (Arena civica, Castello, Arco della Pace, Palazzo della triennale). A modo loro questi rappresentano, sullo



Sezione dell'intervento architettonico della darsena (parte dx) - la sezione è spezzata

Immagine contenuta presso l'Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma.



Sezione dell'intervento architettonico della darsena (parte sx) - la sezione è spezzata

Immagine contenuta presso l'Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma.

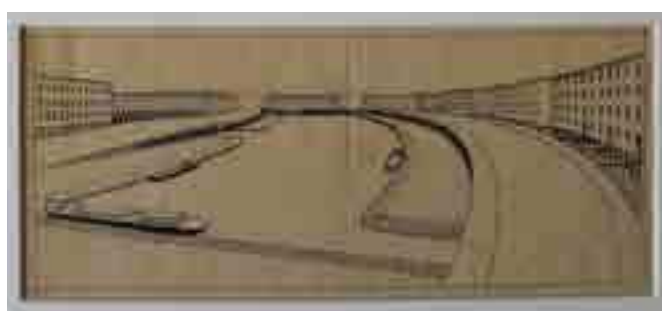


Planimetria mostrante la trasformazione urbana complessiva proposta dall'intervento della darsena e della zona gravitante attorno a porta Ticinese che si estende fino a S. Lorenzo

Immagine contenuta presso l'Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma.

sfondo della totalità del tessuto urbano, un polo attrattivo. L'idea di de Finetti, mediata rispetto a una teoria di Aldo Rossi sui "fatti urbani", mostra forse uno sguardo che non si ferma alla sola possibile espansione al nord-ovest della città futura. La scelta di questo luogo o, meglio, di questa parte di città, sta invece forse nel riconoscere in esso la possibile capacità di rappresentare un "fatto urbano". Se il Foro Bonaparte fosse mai stato realizzato forse avrebbe esercitato una forte polarità sulla città; recuperare quella possibile dimensione è quindi un ulteriore intento dell'architetto. L'idea di de Finetti, con questi progetti per il nord-ovest, avrebbe forse potuto rappresentare in un insieme collaborante l'espansione Milanese in opposizione a quelle mono-centriche. La zona del parco, perciò, se oggi fosse stata realizzata con le proposte di de Finetti, potrebbe mostrarsi come un "fatto urbano" capace di attrarre a sé flussi di persone e al tempo stesso di organizzare la città e la sua costruzione. Lo spazio pubblico e infrastrutturale è quindi una soluzione ibrida che l'architetto utilizza per

fornire una consistenza concettuale e teorica e una logica e operativa di costruzione della città che passa anche attraverso il riconoscimento di un precedente (non realizzato) di possibile "fatto urbano" e ne propone un recupero evocativo. La possibile polarità che esso potrebbe esercitare sul tessuto urbano milanese lo rende, altresì, capace di definirsi come crocevia di infrastrutture e spazi pubblici gravitanti attorno agli spazi, già identitari, posti a coronamento del parco. La risposta logica e operativa si mostra invece attraverso i progetti stessi, la rappresentazione e la formulazione progettuale degli spazi pubblici e quelli per le infrastrutture che nel loro insieme mostrano una possibile costruzione realizzabile della città, nonché un indirizzo concreto e tangibile del possibile sviluppo futuro di Milano.



Trasformazioni proposte per la zona della Darsena e porta Ticinese, viste prospettiche della proposta progettuale. Immagini contenute presso l'Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma.

Note capitolo IV

1. Aymonino, C. (1977). *Lo studio dei fenomeni urbani*. Roma: Officina Edizioni, p. 130
2. Ivi, p. 146
3. *Ibid.*
4. Piccinato, G. (1974). *La costruzione dell'urbanistica. Germania 1871-1914*. Roma, Officina Edizioni, p. 187
5. Ivi, p. 298
6. Ivi, p. 323
7. Rossi, A. (2012). *Scritti scelti sull'architettura e la città, 1956-1972*. Macerata: Quodlibet, p. 329
8. De Finetti, G., Cislighi, G., De Benedetti, M., & Marabelli, P. (2002). *Milano: costruzione di una città*. Milano: Hoepli, pp. 579-580

V - Un grande stadio urbano per Milano

L'analisi della proposta di Giuseppe De Finetti per l'ampliamento dell'Arena Civica di Milano offre uno spunto interessante, non solo per l'intervento architettonico in sé, ma anche per la risistemazione urbana della zona circostante attraverso la creazione di un foro urbano. Questo progetto non realizzato prevede una trasformazione significativa dell'esistente, inserendosi in un più ampio contesto di riorganizzazione della città. Per comprendere appieno le ipotesi e le premesse del progetto, si fa riferimento agli scritti di De Finetti, tra cui "Giuseppe de Finetti. Stadi, esempi tendenze progetti", "Milano Costruzione di una città" a cura di Giovanni Cislaghi e la rivista "Casabella" del mese di dicembre 1933.

Il progetto, formulato nei primi anni Trenta del Novecento, non venne mai realizzato, ma rappresenta un esempio significativo del pensiero urbano di De Finetti. Analizzarlo consente di comprendere le principali questioni che esso solleva, specialmente riguardo alla dimensione infrastrutturale che si sviluppa sia su scala architettonica che urbana. Una delle caratteristiche distintive dei progetti urbani di De Finetti è proprio il tentativo di costruire la città attraverso la definizione di uno spazio urbano capace di integrare una funzione pubblica architettonica e necessità infrastrutturali.

Questo approccio evidenzia come De Finetti cerchi costantemente di fondere architettura e urbanistica in un unico sistema, in cui lo spazio pubblico diventa non solo luogo di aggregazione, ma anche elemento fondamentale per la trasformazione della città e la costruzione dei suoi spazi pubblici infrastrutturali.

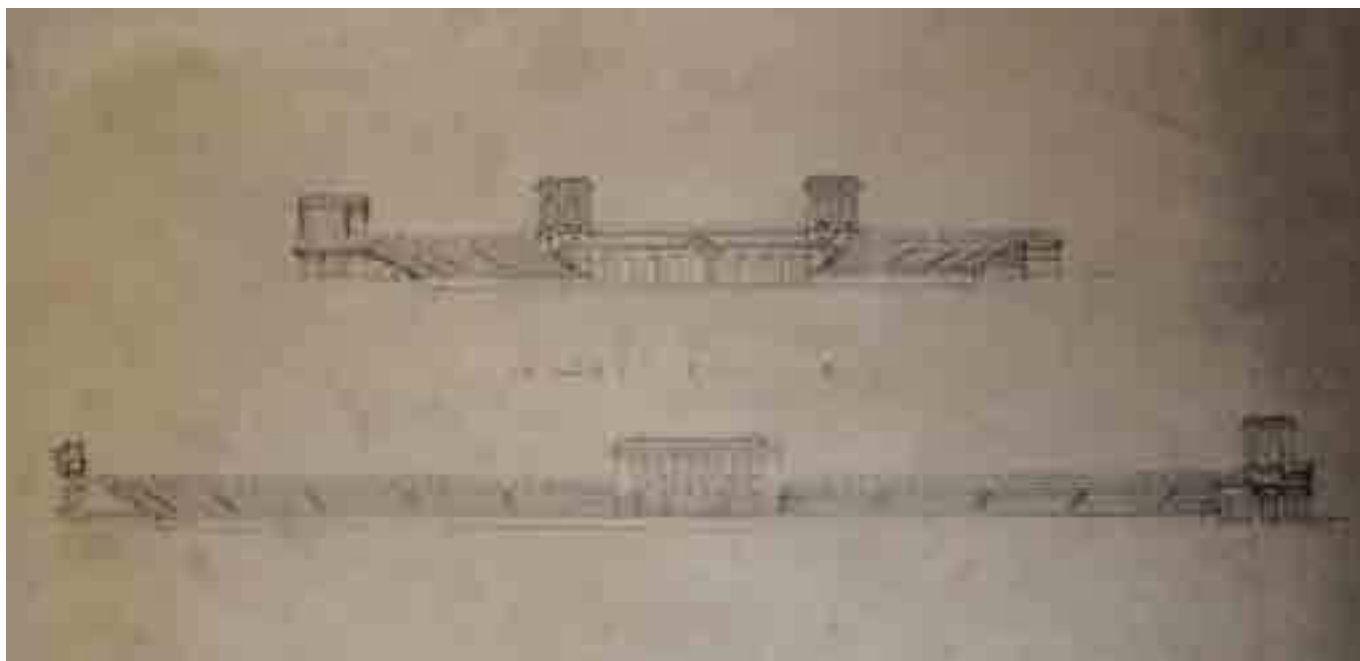
V.1 - Cenni storici e stato dell'Arte dell'Arena civica

L'Arena civica, negli anni Trenta del Novecento, rappresenta per Milano un esempio architettonico di epoca neoclassica che, già al tempo, non risulta più adatto a una capienza di persone di cui la città necessita. De Finetti si interroga su un suo possibile riutilizzo e sostiene che interventi di trasformazione ed ampliamento di architetture preesistenti non sono una novità nella storia dell'architettura. La stessa Basilica di Massenzio, con l'imperatore Costantino, vide profonde trasformazioni sistemiche così come anche Palazzo Pitti a Firenze ad opera di Brunelleschi e che in origine si presentava differente rispetto ad oggi. Esistono però anche altri esempi più affini da un punto di vista tipologico e cronologico. L'architetto riporta come gli stadi olimpici di Los Angeles e Berlino hanno subito profonde risistemazioni che li hanno portati ad ampliarsi notevolmente e a mutare sostanzialmente il loro assetto e quindi propone una possibile trasformazione in stadio dell'Arena.

A muovere le idee dell'architetto è un principio di trasformazione architettonica che si mostra ricorrente in ogni epoca e che lo porta a riflettere, ad esempio, come il Seicento ed il primo Settecento abbiano stravolto tante chiese antiche con la volontà di riformarle con lo stile barocco che poi col tempo ha spostato sempre più l'interesse alla superfetazione superficiale. Ma allo stesso modo anche il secondo Ottocento ha visto imprimere trasformazioni ad architetture seicentesche per spingerle verso un immaginario medievale, come

per la chiesa di San Babila a Milano. Per questi motivi egli propone un intervento di trasformazione senza mostrarsi avverso alle innovazioni e all'integrazione anche di aspetti infrastrutturali. Crede che la città di Milano necessiti di uno stadio che possa ospitare più spettatori e che questo possa passare attraverso la trasformazione di una architettura preesistente in parte obsoleta. Negli intenti progettuali, de Finetti auspica con la trasformazione urbana anche un accrescimento economico. Infatti, il riassetto che ne deriva, oltre a quello dell'Arena, è di far pervenire alla città una serie di porzioni di terreno più redditizie che al tempo stesso è ordinato, ed attraversato, da una serie di arterie viarie principali che consentono gli spostamenti verso la città e il territorio.

L'Arena di Milano viene costruita tra il 1806-1807 dall'architetto Luigi Canonica ed il luogo prescelto in cui viene collocata è esterno alla città del tempo, su un lato dell'allora piazza d'Armi, ovvero Parco Sempione. Posta oltre le ancora esistenti fortificazione spagnole dette a tenaglia erette a metà del XVI secolo e che proprio in quel tempo di costruzione dell'Arena iniziano ad essere demolite. Le dimensioni con le quali l'Arena, dalla forma ellittica, è edificata sono circa 236 metri in lunghezza e 120 metri in larghezza, con un rapporto dei due assi costituenti la planimetria ovale di circa 1:2, nello specifico di 10:5,8. Gli spalti, originariamente, sono ottenuti con il contenimento di terreno entro muri di pietra, a loro volta ritmati da una serie di pilastri ed archi che permettono anche l'accesso e l'alloggiamento delle scale che però, in questo stadio, hanno da sempre rappresentato una



Sezioni dell'Arena Civica allo stato dell'arte, anni '30 del Novecento. Giuseppe De Finetti. Archivio CSAC - Università di Parma

criticità per gli afflussi e deflussi. Esse, infatti, sono poche in numero e piccole in dimensionamento. Solo una parte degli spalti viene fin da subito realizzata in pietra, quella in cui è ancora oggi presente la loggia porticata con un ordine gigante di colonne corinzie. Essa è ricavata da un volume, che collocandosi perpendicolarmente all'asse minore dell'arena costituisce il *Pulvinare* volgendo le spalle al parco Sempione. Questo edificio presenta al suo interno un atrio d'onore al piano terra e a quello superiore un salone che si apre verso la loggia e offre una vista su tutto l'interno dell'Arena. Di fronte ad esso, dalla parte opposta, è posta la "porta Libitinaria", che rappresenta l'accesso al campo dei giochi. Sull'asse maggiore dell'arena si pone invece la "porta Trionfale", la quale è disposta parallelamente alla giacitura dell'Arco della Pace ed indica un tracciato analogo a quello del Sempione, quindi giace in direzione d'oltralpe. Dal lato opposto è invece presente un altro volume turrito denominato "le Carceri", edificato successivamente nell'anno 1827 dall'architetto Tazzini e perciò non dall'architetto Canonica che si ritira a vita privata nel 1821. Posta in sommità degli spalti vi è un'ampia passeggiata verde larga circa sette metri che ospita due filari di alberi. Questi avrebbero da un lato favorito il decoro dell'Arena e dall'altro permesso un principio di ombreggiamento per gli spettatori. Questa soluzione progettuale è resa possibile dai terrapieni di cui effettivamente sono composti la maggioranza degli spalti. Le sedute lineari in pietra si conformano lungo il tracciato curvilineo dell'Arena e si adagiano direttamente sul terreno inclinato verso il centro e contenuto dai muri.

Quindi la costruzione degli spalti, all'apparenza realizzati interamente in pietra, è intervallata sugli assi principali dello stadio dai quattro punti nodali descritti, ovvero: "il pulvinare", "le carceri", la "porta Libitinaria" e la "porta Trionfale".

De Finetti, perciò, pur criticando alcune questioni specifiche come gli edifici costruiti sugli assi, crede che l'Arena essa possa considerarsi come uno dei primi esempi di stadio moderno. Canonica, infatti, nel recuperare un'idea di anfiteatro compone un grande spazio che, anche un secolo dopo la sua costruzione, permette l'alloggiamento di una lunga pista di atletica. L'architetto Canonica, mettendo in pratica per la progettazione dell'Arena riferimenti progettuali e compositivi di epoca classica permette la possibilità di alloggiare, anche in epoca moderna, una grande pista di atletica (500 metri) e di tanti spettatori, al punto che al tempo di de Finetti, la città di Milano, pur essendo cinque volte più grande rispetto al tempo in cui viene edificata, la utilizza ancora.

Rispetto agli anfiteatri romani ai quali l'architetto Canonica si ispira seppur con differente risultato, l'Arena civica appare planimetricamente più grande. Infatti, quelli Romani hanno, tendenzialmente, dimensioni più contenute del campo da gioco e nel complesso differenti rispetto alle arene moderne. L'anfiteatro Flavio (il Colosseo a Roma) presenta una dimensione degli assi di 76 metri per 46 per il campo da gioco e per l'architettura a filo esterno di 188 per 156 metri. Così come sottolinea



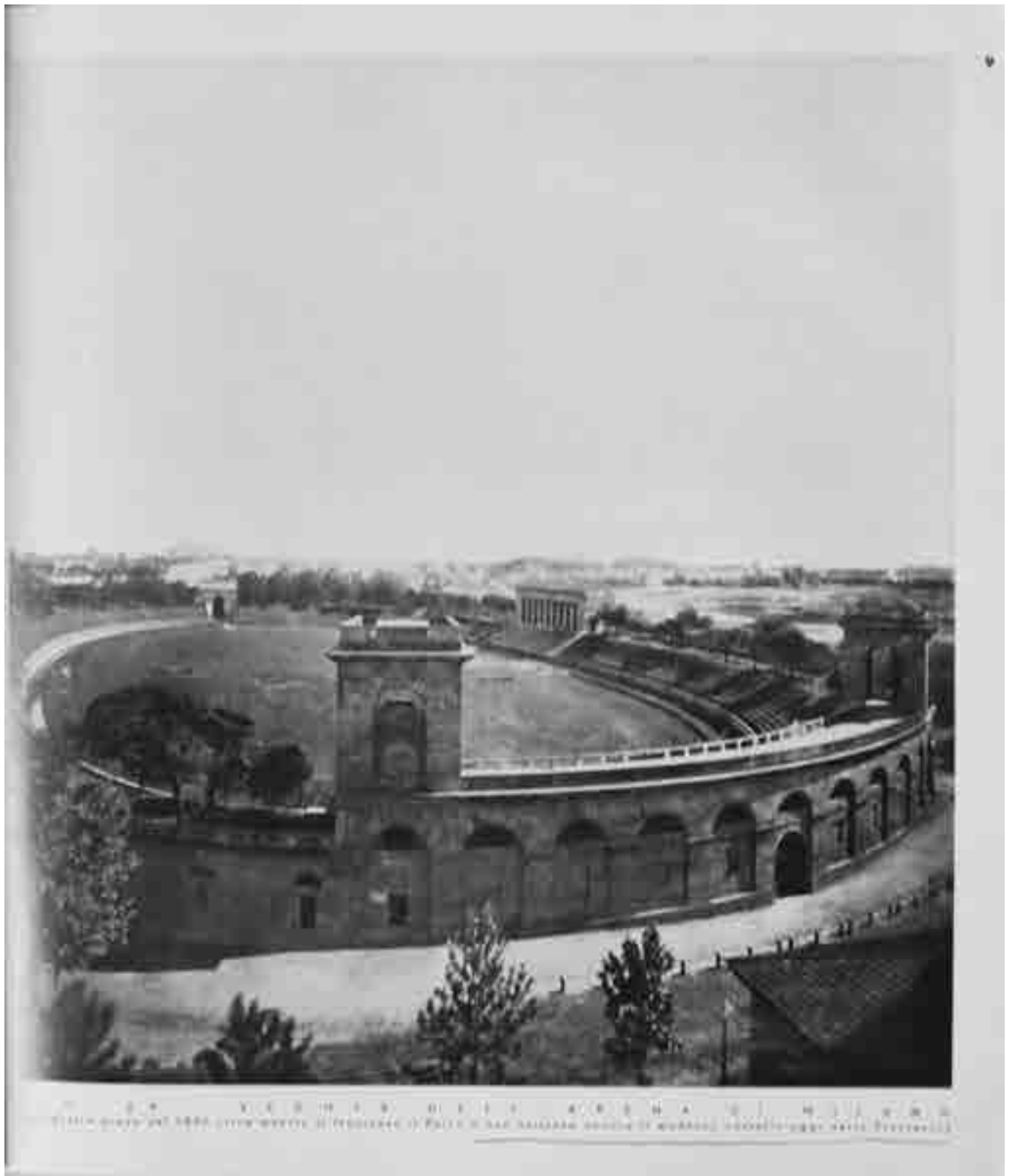
Figura 111.

IL PULVINARE VEDUTO DALL'INTERNO

Fotografia C. Biondi.

Il Pulvinare visto dall'interno dell'Arena civica.

Immagine tratta da "Milano Costruzione di una città" a cura di Giovanni Cislighi, p.132



1892 - Foto dell'Arena civica - ar anno 1933, mese di Dicembre, anno XII.

Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma.

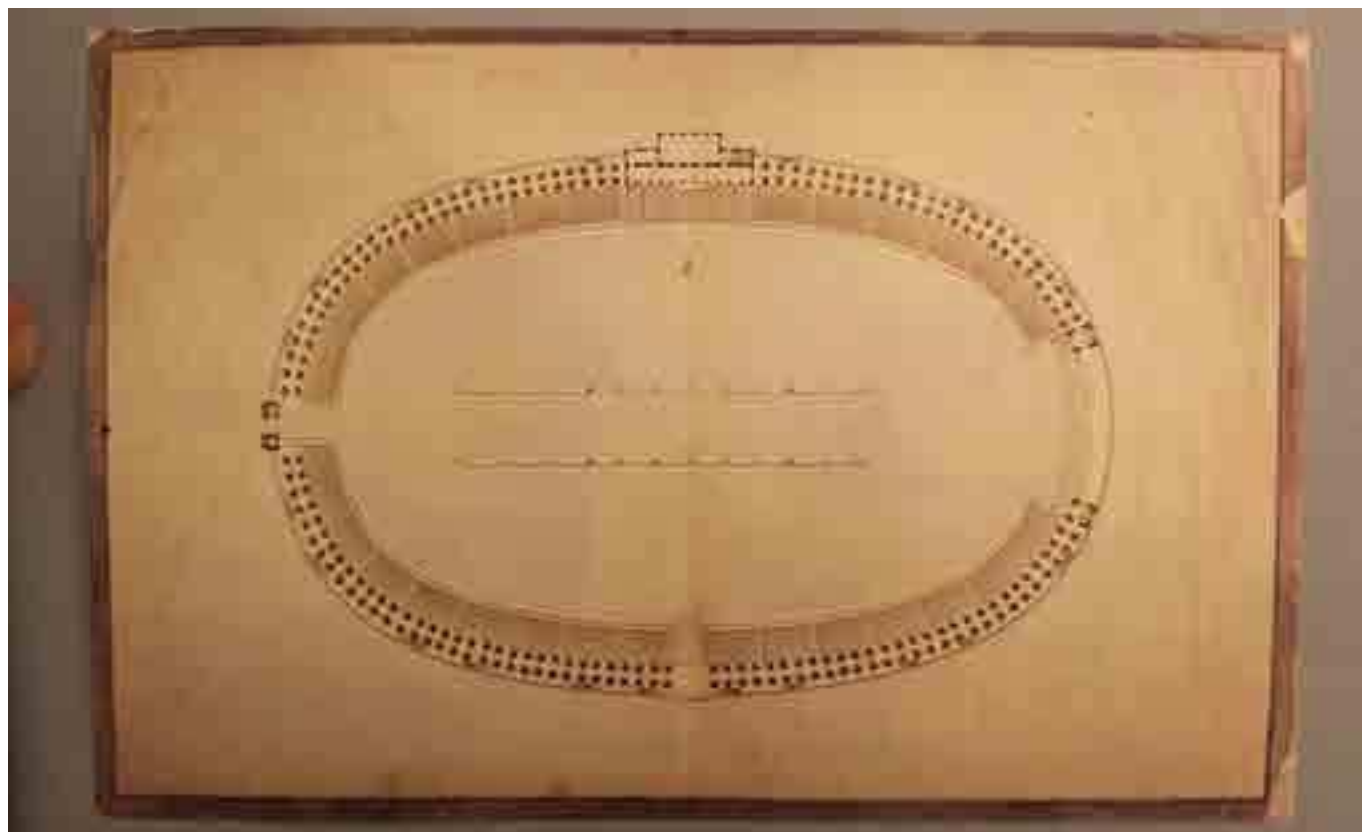
In primo piano l'edificio delle *Carceri*; sullo sfondo la *porta Trionfale* e al centro (a destra) il *Pulvinare* con il colonnato di ordine gigante. Non visibile è invece posta la *porta Libitinaria* posta in fronte al *Pulvinare*.

de Finetti, per poter alloggiare più spettatori, i Romani si alzavano molto in quota, permettendo così agli spalti di essere più capienti. Il Colosseo si ergeva fino a 57 metri in quota, mentre l'Arena del Canonica si innalza di poco più di una decina di metri con gli spalti, e solo con gli edifici arriva alla seconda decina. De Finetti critica però la scelta dell'Architetto Canonica di accordarsi alla moda del momento e caratterizzare la fabbrica con un retaggio classico al punto tale da definire una loggia che si potrebbe definire "imperiale" e che si mostra tanto dotata della migliore visuale verso il campo quanto visibile da ogni punto dell'Arena. Richiama infatti quello spazio, destinato in antichità all'imperatore, in cui veniva anche decisa la sorte di vita o morte attraverso la posizione del pollice *recto* o *verso*.

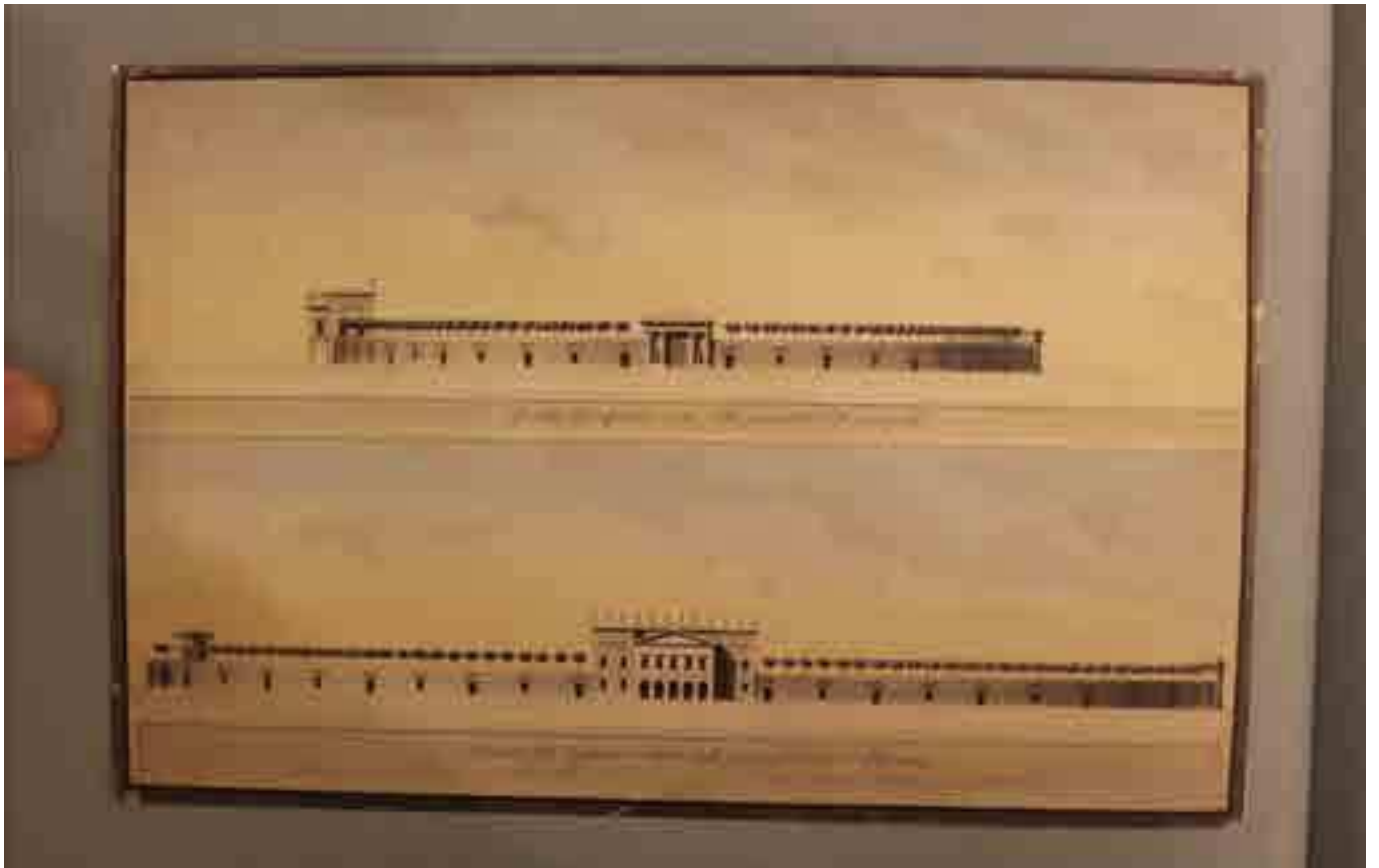
La valutazione critica dell'architetto de Finetti rispetto all'Arena è, perciò, sostanzialmente positiva. Pur affondando le proprie radici in una concezione classica si definisce come edificio moderno, ma non al tempo della sua costruzione (1807-1827), ma a quello di de Finetti, agli albori degli anni Trenta del Novecento, quindi oltre un secolo dopo la sua edificazione. Per tale motivo l'architetto è spinto nel definire una proposta di risistemazione che rivaluta nella sua interezza questa grande fabbrica. Laddove altri valutano negativamente questo luogo e ne auspicano

a una semplice implementazione minima, come quella proposta dalla giunta per i servizi da alloggiare nel terrapieno degli spalti; de Finetti intuisce in modo ambivalente una questione identitaria e funzionale che riconosce nell'architettura esistente.

La trasformazione di questo luogo, che allo stato dell'arte presenta margine di azione progettuale, secondo de Finetti non avrebbe fornito solo il soddisfacimento della necessità funzionale di uno spazio, in capienza, adeguato a Milano e adibito a spettacoli e manifestazioni; ma avrebbe costruito ulteriori benefici: riassetto urbano, maggiore, definizione di spazi pubblici e implementazione infrastrutturale necessaria a una città moderna quale Milano, già al tempo, rappresentava. Questo intervento, nel pensiero di de Finetti, avrebbe fornito alla città futura una parte di città rinnovata e contestualmente anche un accrescimento economico per la città, non solo in termini di valore del luogo, ma anche in quelli economici e fondiari, rispondendo al contempo alle necessità di una città moderna.



Planimetria Arena civica - progetto del Canonica
Immagine tratta dal libro "Il Foro Bonaparte"



Planimetria Arena civica - progetto del Canonica
Immagine tratta dal libro "Il Foro Bonaparte"



Arena civica allo stato dell'arte. Anni trenta del novecento.
Immagine tratta dal libro *Stadi esempi tendenze progetti* a cura di Giuseppe de Finetti.

V.2 - Le preesistenze

De Finetti procede ad un'analisi delle preesistenze per individuare eventuali criticità che possano diventare spunto di riflessione progettuale per il progetto complessivo della risistemazione dell'Arena. Essendo un progetto che contempla allo stesso tempo una scala urbana ed urbanistica si è voluto suddividere le suggestioni in due parti, la prima relativa al solo oggetto architettonico preesistente, ovvero l'Arena del Canonica e poi ultimata da Tazzini e la seconda relativa alla città circostante che allo stesso tempo diventa parte integrante del progetto nella sua globalità.

Si riporta di seguito un'analisi delle ipotesi e delle premesse che hanno portato alla formulazione del progetto attraverso le parole stesse di de Finetti, così come si evince principalmente dai seguenti scritti: "Giuseppe de Finetti. Stadi, esempi tendenze progetti" a cura di Giuseppe de Finetti; "Milano Costruzione di una città", a cura di Giovanni Cislaghi; "Casabella" mese di Dicembre, anno 1933.

V.2.1 - Criticità dell'Arena civica esistente secondo de Finetti

L'arena, agli albori degli anni Trenta del novecento presenta internamente una pista ovale lunga 500 metri. Le norme regolamentari dei giochi, al tempo di de Finetti prevedono specifiche dimensioni minime per il settore rettangolare posto al centro della pista. Quando essa avesse misurato 400 metri il settore rettangolare inscritto entro la pista avrebbe dovuto essere lungo almeno 100 metri lineari, mentre quando la pista fosse stata di 500 metri di lunghezza allora quel settore inscritto (in lunghezza) doveva misurarne almeno 120 metri lineari. L'Arena civica, con la sua pista per la corsa lunga 500 metri, contiene una distanza di 122,76 metri all'interno e per de Finetti si attesta perciò la possibilità di ospitare giochi moderni. Seppur costruita più di cento anni prima non si presenta un'incompatibilità spaziale con i regolamenti di gioco. Tuttavia, al tempo di de Finetti, i giochi olimpici favoriscono l'utilizzo di piste di 400 metri piuttosto che di 500, ma secondo l'architetto questo non potrebbe giustificare economicamente l'abbandono di fabbriche come quella dell'Arena civica, che alloggia già una pista di 500 metri. Il motivo per cui veniva data maggiore rilevanza alle piste di 400 metri era legato ad una questione visuale. Infatti, gli spalti che tendenzialmente si costruiscono attorno a piste di 400 metri, piuttosto che di 500 metri, favoriscono una migliore vista verso il campo. De Finetti riflette perciò su questo tema ma, sebbene ammetta che l'Arena possa effettivamente favorire lo sguardo dagli spalti per alcuni giochi come ad esempio quello della corsa, questo non accadrebbe per tanti altri che si svolgono al centro del campo (come il calcio) e nelle zone limitrofe oltre la pista



L'Arena civica di Milano allo stato dell'arte. Anni trenta del novecento.
Immagine tratta dal libro *Stadi esempi tendenze progetti* a cura di Giuseppe de Finetti

(come salti e lanci). Perciò l'architetto è consapevole di alcune criticità esistenti dell'Arena ma su di esse riflette con dati tangibili che possano giustificare poi il progetto. Rispetto alla proposta che pensa, infatti, valuta che l'ampliamento non causerebbe un incremento tale da impedire il regolare svolgimento dei giochi e anche la fruizione dello spettacolo da parte degli spettatori. Si avrebbe avuto un incremento della distanza visuale dell'11% rispetto a uno stadio olimpico regolamentare. Inoltre, l'immutabilità dei regolamenti non era certa. Per de Finetti non è, perciò, concepibile il fatto di basare il recupero o l'abbandono di una architettura urbana così grande ed importante per la città unicamente su giovani questioni regolamentari di gioco. Quelle regole avevano pochi decenni di vita e nessuno avrebbe assicurato che non sarebbero cambiate in futuro. Le riflessioni critiche riguardano inoltre gli spalti, i quali risultano essere troppo profondi. Rispetto ad altri grandi stadi italiani come il Berta di Firenze ed il Mussolini di Torino, i quali presentano una profondità degli spalti che varia dai sessanta ai settantacinque centimetri, quelli dell'Arena civica si attestano sulla lunghezza di un metro circa e questo diventa un possibile campo di azione progettuale. Per de Finetti Milano avrebbe dovuto avere uno degli stadi più grandi d'Italia, se non il più grande, capace di ospitare almeno centomila persone. Egli rimarca questa possibile capienza non solo in relazione alla dimensione della città, ma anche in virtù dell'area metropolitana circostante che gravita attorno ad essa. Risulta iconico quanto, infatti, scrive nel sostenere che «Sarebbe stolto procedere anche nella risoluzione di questo problema principe della città odierna con delle mezze misure; giacché queste ingenerano sempre, alla fine, dei gravi insuccessi economici» (1).

V.2.2 - Criticità delle zone circostanti esistenti secondo de Finetti

De Finetti sostiene di non ricercare la necessità di sviluppare canoni generali quando il fulcro della questione non è quello della mera fabbrica. Nella proposta di progetto per l'Arena civica, infatti, entrano in gioco relazioni con la città e, perciò, secondo de Finetti, il rischio è quello di compromettere l'assetto urbano con interventi applicati per mera imitazioni di altri estrapolati da città differenti. Come egli sostiene, un esempio di copia è quello che ha riguardato la Galleria Vittorio Emanuele a Milano, un progetto d'invenzione che l'architetto Mengoni ha realizzato nel 1863. La galleria di Milano venne infatti copiata da altre città dove, eccezion fatta per Napoli, non trovò il medesimo riscontro e successo. Allo stesso modo, sull'esempio delle città nordiche in cui il sole è più debole e le industrie pesanti sono massicciamente diffuse, si insinua anche in Italia l'idea della città giardino e per la quale, de Finetti, ne critica una sua possibile riproposizione a Milano. Essa non è una grande città industriale del ferro e del carbone come, invece, lo sono alcune città nordiche in cui si è sviluppata questa tendenza. Milano, ha ereditato un tessuto urbano ricco di giardini pubblici e privati, presenti anche nelle aree centrali che fino agli inizi del Novecento persistevano. Solo successivamente, in seguito ad una intensa costruzione edilizia, queste aree sono state occupate mutando completamente la situazione. Perciò l'attenzione al luogo e al contesto è fondamentale nella formulazione del progetto per l'Arena civica. Nella pratica moderna, infatti, come riflette de Finetti, i campi da gioco devono ergersi lontano dalle industrie a posti sopravvento, per cui possibilmente a monte e non a valle.



Sopra, sono mostrati fronte e retro dell'opuscolo contenente la *Tabella delle gare di girone Finale* dei mondiali di calcio del 1934 che contiene il *Programma ufficiale F.I.G.C. - anno 1934*. Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma

Ma a Milano la situazione cambia poiché ci si ritrova in una pianura: «quando una città si è estesa «a macchia d'olio» in ogni direzione, senza mai differenziarsi e, divenuta grandissima, ha tuttora per unico centro la piazza della Chiesa come quando era piccolo borgo, quando finalmente essa giace in una pianura umida e nebbiosa senza nessun bel dintorno, quando si tratta, insomma, di Milano, allora il problema muta e non è per imitazione che si può giungere a bene risolverlo.» (2).

Agli albori della sua costruzione sorgeva perciò al di fuori della città che terminava, con le ultime case, sull'attuale corso Garibaldi. Al di là della Porta Tenaglia era presente il "Borgo degli Ortolani". Alla sua costruzione l'Arena si trovava oltre il confine della città consolidata e, sebbene vicina al "Borgo degli Ortolani" posto oltre le mura, era sostanzialmente immersa per buona parte nella campagna. Solo con le espansioni successive questo luogo viene inglobato nella città e per questo motivo essa finisce con l'avvicinarsi maggiormente ad un'idea di anfiteatro Romano, immerso nel tessuto urbano con il quale intreccia delle relazioni compositive.

Agli inizi degli anni Trenta del Novecento, quando viene conformata la proposta, De Finetti descrive il quartiere al nord e nord-est dell'Arena, il "Borgo degli Ortolani", come "vecchio" e "disordinato". Adiacente ad esso è presente il "Rione Garibaldi" che termina idealmente con il corso Garibaldi. Fra questi due quartieri, dove confluiscono via Moscovia e via Montello si definiscono una serie di "spazi irregolari" e "indefiniti". Questi verranno poi divisi, senza un limite tangibile da Piazza della Lega Lombarda e Piazza Biancamano. A Nord-ovest dell'arena, perciò

verso il "Borgo degli Ortolani", è presente Via Elvezia. Per de Finetti, in questa porzione di città, sembra essere venuto meno un principio di ordine urbano e circolatorio ed egli ha la riprova di questo fatto dall'assenza nella zona di un edificio monumentale. Una possibile causa di questo disordine urbano può essere dovuta, secondo de Finetti, al parco Sempione che venne realizzato nel 1891 dall'architetto Alemagna. Esso ha infatti deviato verso il sud-est il traffico annullando quella naturale propensione verso il nord-ovest che la città presenta fin dall'epoca romana. A questo è perciò dovuta la possibile discontinuità urbana e rada dell'edificato nelle zone circostanti all'Arena civica.

De Finetti parte da un'analisi storica e morfologica per individuare le possibili criticità dell'area e comprenderne le cause; solo successivamente propone un'idea di trasformazione. Il progetto si sviluppa su diversi livelli di progettazione, non solo scanditi da fasi temporali di costruzione, ma anche dalle molteplici tematiche che trovano una sintesi in un'unica proposta. Il progetto, infatti, riflette in modo globale sull'intera area urbana, con l'Arena che diventa sia un espediente progettuale che parte integrante della visione complessiva. Questo approccio permette a de Finetti di ipotizzare una trasformazione urbana che include l'integrazione infrastrutturale di arterie viarie che attraversano la città. In altre città europee, sono stati realizzati interventi di globali come, ad esempio, a Berlino, dove le trasformazioni del quartiere di Charlottenburg da residenziale a commerciale e la trasformazione del quartiere dello zoo in nuovo fulcro per la città, hanno sfavorito la paralisi del tessuto urbano in seguito all'espansione urbana. Allo



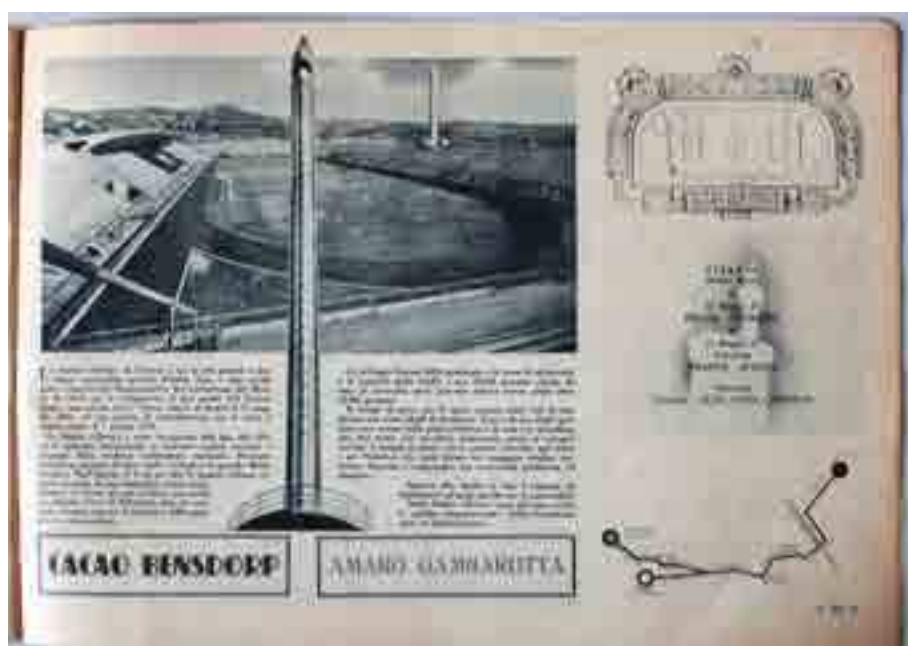
Sopra, lo stadio Mussolini di Torino così come mostrato dall'opuscolo contenente la *Tabella delle gare di girone Finale* dei mondiali di calcio del 1934 che contiene il *Programma ufficiale F.I.G.C. - anno 1934*.

stesso modo anche a Parigi e Londra trasformazioni urbane di vecchi nuclei hanno favorito la possibilità della città di continuare a crescere senza paralizzarsi. Perciò de Finetti, consapevole della differenza fra la dimensione urbana che si interpone fra queste città e Milano, sottolinea come il retaggio da cogliere sia quello del metodo. Come egli sostiene, infatti: «Le città maggiori d'Europa dimostrano coi loro modi di sviluppo dei principi costanti che hanno valore probante anche per noi, per il nostro caso relativamente piccolo, perché una gran parte dei fenomeni urbani ha carattere radicale comune» (3).

Il superamento del “monocentro” è possibile per de Finetti attraverso trasformazioni di parti di città che prevedono demolizioni e ricostruzioni. In questo modo di procedere è possibile trovare un equilibrio tra il regolare svolgersi della vita senza che avvenga una paralisi diffusa del tessuto urbano. De Finetti auspica, inoltre, alla gestione pubblica del territorio urbano che soprintenda le opere edilizie favorendone un abbassamento del rischio di speculazione. L'aspetto economico risulta, quindi, fondante nel pensiero di de Finetti, il quale nel proporre il progetto cerca di intuire un possibile valore indiretto che l'opera finita può apportare alla città. Infatti, l'architetto nota come il valore economico degli immobili delle aree circostanti all'Arena civica sia minore rispetto ad altre aree analoghe di Milano e questo è presumibilmente dettato anche dalla carenza di servizi e infrastrutture. Infatti, agli inizi degli anni trenta del Novecento questa porzione di Como riflette de Finetti, questa era una zona poco valorizzata, nonostante la vicinanza al parco erano ancora presenti due quartieri popolari malmessi (“el bourg” e “el guast”) ma soprattutto il disordine era dettato

dall'assenza di un pensiero urbano che presentava strade disordinate come via Legnano e via Elvezia. Con una risistemazione affine a quella proposta da de Finetti il valore immobiliare sarebbe potuto, come sostenuto dall'architetto, “triplicare o quadruplicare”. La riforma infatti avrebbe giovato non solo a quest'area ma all'intera città che ne avrebbe tratto guadagno in modo diretto per via di un innalzamento delle rendite fondiari e immobiliari, ma anche indiretto per l'ottenimento di un maggiore benessere e di una serie di luoghi che aumenterebbero la qualità della vita e del decoro. Attraverso la lettura da parte di de Finetti di queste criticità egli riflette su come la rete infrastrutturale sia mutata. Scrive infatti: «In un decennio una ricca rete stradale si va ordinando in tutta Italia, si è venuta infittendo al massimo in Lombardia; queste strade non attraversano più i vecchi paesi e le città minori, ma assennatamente li circuiscono; per le città maggiori sussiste il problema d'accogliere e di smistare queste correnti e con ciò ritorna ad apparire in nuovi modi la funzione della città come «luogo di tappa». Solo dimenticando i vecchi metodi di accrescimento urbano che rivestendo le città di nuove scorze ne fanno delle paradossali cipolle, solo rinunciando ad imitare il ragno che tesse la sua tela sapiente con tutt'altri intenti, si potranno creare delle città ben vive.» (4)

La visione di de Finetti sottende al tentativo di superamento del “monocentro” urbano. Dal suo punto di vista, la strada è diventata un'infrastruttura che ha modificato il modo di vivere la città e conseguentemente ha mutato parzialmente la città stessa. Perciò, il progetto che propone tiene assieme scala urbana e urbanistica. La grande Arena civica diventa stadio urbano in stretta



A fianco, estratto dall'opuscolo contenente la *Tabella delle gare di girone Finale* dei mondiali di calcio del 1934 che contiene il *Programma ufficiale F.I.G.C. - anno 1934*, è mostrato lo stadio Berta di Firenze. Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma.

relazione con gli spazi pubblici di cui è composta la città. Allo stesso tempo accoglie un sistema stradale viario “penetrante” che interconnette la città e con l’architettura ne organizza e costruisce il tessuto urbano.

L’aspetto infrastrutturale permette al progetto di mantenere una centralità urbana e consiste nel concepire un sistema viario scomponibile in una “maglia di arroccamento” e un una “rete di smistamento”, ovvero, rispettivamente, un sistema di strade che permette di gravitare attorno allo stadio e una serie di assi viari pensati per defluire il traffico in condizioni sfavorevoli del traffico ma anche favorire l’afflusso e il deflusso in normali condizioni quotidiane di traffico. Questo sistema infrastrutturale alloggia inoltre anche servizi pubblici come posti auto e stazioni tramviarie. Il pensiero progettuale è volto alla costruzione di spazi pubblici e infrastrutturali con il quale de Finetti ripensa l’intera area e restituisce un differente assetto urbano che cerca di rispondere alle necessità del proprio tempo, cercando di intuire quelle future.



Sopra

Disegno di studio dell’architetto de Finetti per la proposta dell’Arena Civica. Si evidenziano il *Rione Garibaldi* e il *Borgo degli Ortolani*. Il primo posto a nord-est dell’Arena e il secondo a Nord-ovest. Immagine tratta da “Milano Costruzione di una città” a cura di Giovanni Cislaghi, p.132

Sotto

Immagine del “Pulvinare” dell’Arena civica al tempo del progetto (primi anni ‘30 del novecento). Oggi si presenta sostanzialmente immutata. Immagine tratta da “Milano Costruzione di una città” a cura di Giovanni Cislaghi

V.3 - Riferimenti Culturali

Attraverso il materiale d'Archivio e gli scritti di de Finetti è stato possibile riscontrare un suo interesse specifico rispetto al tema degli Stadi. Queste architetture, infatti, oltre alla funzione che rappresentano, rivestono anche un luogo di ritrovo collettivo. Lo stadio, come l'Arena in antichità, acquisisce un ruolo di centralità urbana ed una sua costruzione specifica. Essa è influenzata tanto dalla memoria storica che dalle innovazioni tecnologiche e compositive. Rispetto all'Europa, la quale vanta tanti esempi noti e validi oltre ad una cultura architettonica radicata, gli Stati Uniti d'America hanno avuto maggiore possibilità di campo di azione anche sulla ricerca di queste infrastrutture. Visti i ritrovamenti di archivio si può intuire la conoscenza, da parte dell'architetto, di esempi a lui coevi e differenti (in parte) rispetto a quelli del passato. Si riporta di seguito un'analisi delle ipotesi e delle premesse che hanno portato alla formulazione del progetto attraverso le parole stesse di de Finetti, così come si evince principalmente dai seguenti scritti: "Giuseppe de Finetti. Stadi, esempi tendenze progetti" a cura di Giuseppe de Finetti; "Milano Costruzione di una città", a cura di Giovanni Cislighi; "Casabella" mese di Dicembre, anno 1933.

V.3.1 - Panorama culturale sugli stadi al tempo di de Finetti

Attraverso le parole di de Finetti emerge un possibile panorama culturale nell'ambito degli stadi, un immaginario che lascia intravedere un legame profondo col passato ma anche una vicinanza tangibile al presente. Nella sua proposta, infatti, de Finetti ibrida aspetti antichi ad altri contemporanei. In un articolo pubblicato su Casabella, nel mese di dicembre 1933 (anno XII) emergono una serie di riflessioni relative al tipo dell'arena che nell'epoca moderna è divenuto stadio. De Finetti, in questo articolo chiamato "Stadi antichi e moderni", anticipa l'uscita del suo volume "Giuseppe de Finetti. Stadi, esempi tendenze progetti" e mostra una serie di esempi a lui coevi mettendoli in relazione a quelli del periodo classico, quindi al periodo greco e romano. Ciò che ne emerge è come differenti architetti, nazionali ed internazionali, abbiano edificato, pochi anni prima del progetto di de Finetti, alcuni stadi che mettono in pratica alcune questioni che rappresentano un tangibile lascito compositivo di quelle che in antichità erano le arene. Gli anfiteatri Romani erano caratterizzati da un campo di gioco più piccolo in pianta rispetto alle arene moderne ma avevano ugualmente la necessità di alloggiare molti spettatori, perciò, si innalzavano di varie decine di metri. Ciononostante, presentavano un sistema circolatorio interno dei flussi che per de Finetti si mostra interessante anche per l'epoca moderna. Esso era composto già al tempo dei Romani da un sistema primario ed uno secondario. Il primo, per mezzo di scale interne permetteva di accedere ai livelli dell'anfiteatro e distribuiva internamente grossi flussi di persone. Il secondo invece tramite scale di minore entità prima e vomitori poi, permetteva di approdare direttamente sugli



A Sinistra

Documento relativo all'Arena Civica con elementi di studio ed Analisi. Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma

Sotto

L'Anfiteatro Flavio, il Colosseo a Roma allo stato esistente (anni trenta novecento). Immagine tratta dal libro *Stadi esempi tendenze progetti* a cura di Giuseppe de Finetti.



spalti. Su di essi erano poi disposte piccole scalette esterne interposte fra i gradoni che permettevano di giungere al gradone desiderato. Proprio questo «schema romano, che si direbbe di «circolazione secondaria», tornò in onore in stadi moderni - Vancouver, Vienna, Torino - dimostrandosi che in questo campo gli antichi furono maestri insuperati.» (5)

Alcuni stadi antecedenti alla proposta di progetto di de Finetti per Milano indagano il tema dell'anfiteatro greco e romano. Quello di Philadelphia è considerabile come un ibrido, in parte greco, nell'emiciclo degli spalti in testata campo e romano se considerato nel suo complesso. Si mostra infatti quasi come un mezzo anfiteatro romano. Da un lato, perciò, emerge un possibile recupero della tipologia greca ed al tempo stesso quel sistema circolatorio primario e secondario di matrice Romana, che porta a donare a questo stadio una forma a "U". Analogo a questo si mostra anche il "Soldier Fields", lo stadio di Chicago che è considerato il colosso degli stadi a "U" poiché capace di contenere 150.000 spettatori. Queste tipologie moderne cercano di ampliare la tipologia del teatro greco allungando la forma ad "U". Emerge in questi stadi la presenza di una "scena fissa" che viene inquadrata dagli spalti e va a completare la

costruzione dello stadio chiudendo uno dei due lati corti del campo da gioco non occupato dalle sedute.

Tuttavia, nella pratica moderna il recupero della tipologia greca dell'anfiteatro per la costruzione degli stadi si mostra minore rispetto a quella romana. Sono infatti molteplici gli esempi che recuperano un'idea Romana per la costruzione dello stadio, e che in un certo senso recuperano quell'idea di Romanità mediata attraverso il progetto dell'Arena civica di Milano del Canonica; non solo mediante la forma ellittica chiusa, ma anche sotto il profilo dei flussi di circolazione interna, primari e secondari. Ne sono alcuni esempi lo stadio Mussolini di Torino, realizzato dagli architetti Bianchini, Fagnoni e Ortensi; così come lo stadio di Amsterdam realizzato per le Olimpiadi del 1928 e che si mostra come primo esempio di costruzione non solo dello stadio ma anche del villaggio olimpionico attorno ad esso edificato.

L'idea di un recupero Romano avviene anche in altri stadi Europei, dagli scritti di de Finetti risultano quelli di: Stoccolma, Londra - Wembley, Londra - Shepherdsbush e Parigi - Colobes. In questi esempi Europei, come in tanti altri, emerge però una sostanziale differenza che forse de Finetti sembra ritrovare nell'esperienza statunitense. Lo stadio di Los Angeles, a cura degli architetti J. e D.



Alcuni esempi di stadi nel mondo, tratti da Casabella 1933, mese di Dicembre, anno XII.

A sinistra: in alto e al centro è mostrato lo stadio di Philadelphia; in basso Il Soldiers Fields di Chicago.

A destra: in alto lo stadio per la IX Olimpiade svoltasi ad Amsterdam; al centro è mostrato lo stadio Mussolini di Torino; in basso lo stadio di Los Angeles.

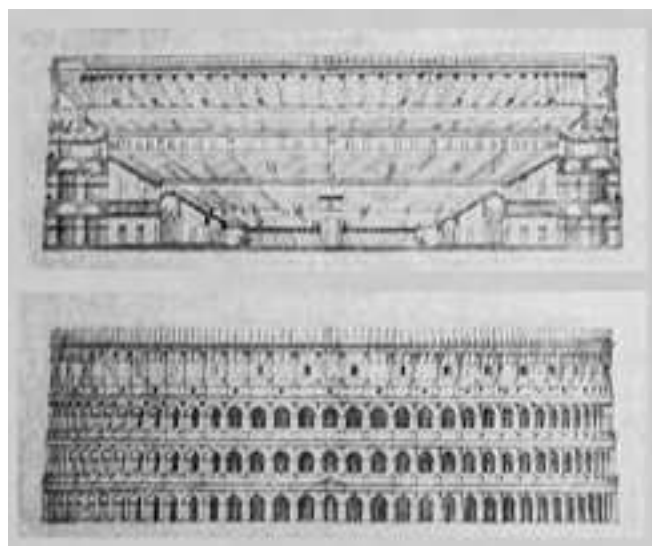
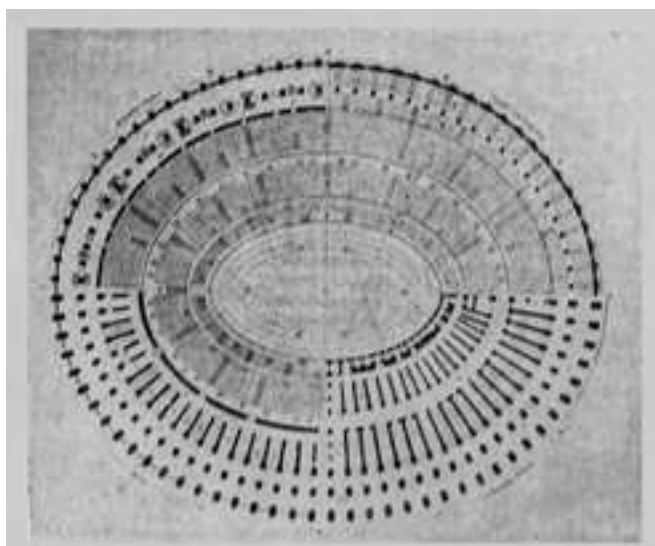
Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma.

Parkinson, prevede in una prima fase la realizzazione di due gironi nel 1927 e successivamente di un terzo girone in sommità nel 1932. Emerge una tendenza nei Nordamericani, quella di conferire una forma allo stadio che sia direttamente interconnessa ai giochi e quindi distaccarla da ogni riferimento culturale.

Questa dinamica non è totalmente evidente nello stadio di Los Angeles che costituisce con la sua forma quella di una *bowl*, ovvero di una tazza, ma che ai fatti recupera ampiamente un'idea di romanità in senso classico. Lo stadio di Los Angeles, infatti, si avvicina molto alla forma di anfiteatro Romano, se non per il fatto che il primo girone, quello più basso, è ricavato dall'addossamento degli spalti a terra. Questo è permesso dalla presenza di terreni aridi e quindi poveri di falde acquifere superficiali che permettono di scavare, di fatto, il primo girone

e portare il piano di gioco e tutto il primo girone al di sotto del piano di campagna. Sopra di esso vengono poi costruiti i restanti gironi. Ciò favorisce un abbassamento generale dell'edificio ma anche una diversa circolazione dei flussi per tutto il primo girone, che di fatto accede direttamente dal piano di campagna per poi scendere, mentre gli altri sono distribuiti con sistemi primari e secondari.

Come sostiene de Finetti, questa pratica a Milano diventa insidiosa per via del terreno colmo di falde acquifere superficiali. Tuttavia, se si valuta in sezione la proposta per l'Arena civica di de Finetti, si può notare come un principio analogo emerge attraverso la costruzione delle due piazze sopraelevate ed antistanti agli accessi principali che quindi permettono al girone di spalti esistente, ovvero quello del Canonica mantenuto

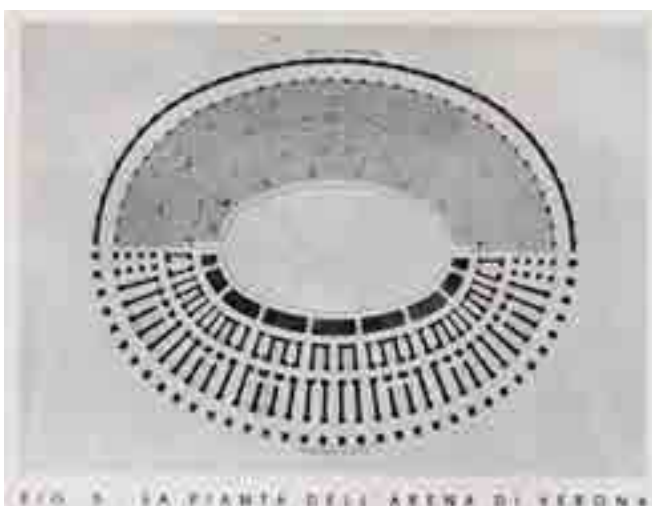


L'Anfiteatro Flavio, il Colosseo a Roma allo stato esistente (anni trenta novecento).

A sinistra, la pianta.

A destra, sezione e prospetto.

Immagine tratta dal libro *Stadi esempi tendenze progetti* a cura di Giuseppe de Finetti.



Vista e pianta dell'Arena di Verona, tratta da Casabella 1933, mese di Dicembre, anno XII.

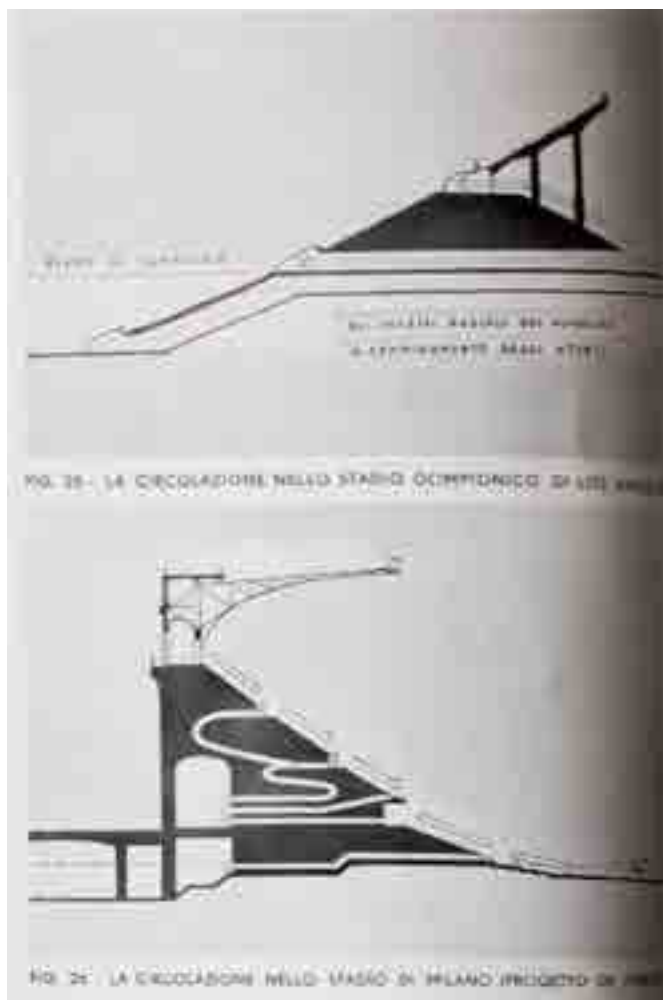
Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma.

nel progetto di de Finetti, di essere raggiunto dall'alto come nell'esempio dello stadio di Los Angeles. È altresì vero che nella proposta per lo stadio de Finetti favorisce l'accesso anche dall'effettivo piano di campagna, quello stradale. Il tentativo dell'architetto di volgere lo sguardo al passato come luogo verso il quale cogliere degli insegnamenti utili emerge dalle sue riflessioni critiche: «Gli esempi visti fin qui, presi in blocco, ci dicono della nostra povertà in confronto agli antichi, del nostro meschino e discontinuo andar cercando il «tipo definitivo», impacciati dagli esempi greci e romani di cui «abbiam nell'orecchio» la possente voce, titubanti sulle vie da prendere.» (6)

Lo stadio di Los Angeles mostra maggiore scostamento rispetto alla ricerca pura del tipo. Nonostante esso rimandi ad una marcata Romanità compositiva dell'anfiteatro, sono presenti alcuni espedienti che lo rendono differente. Esistono anche studi che in modo

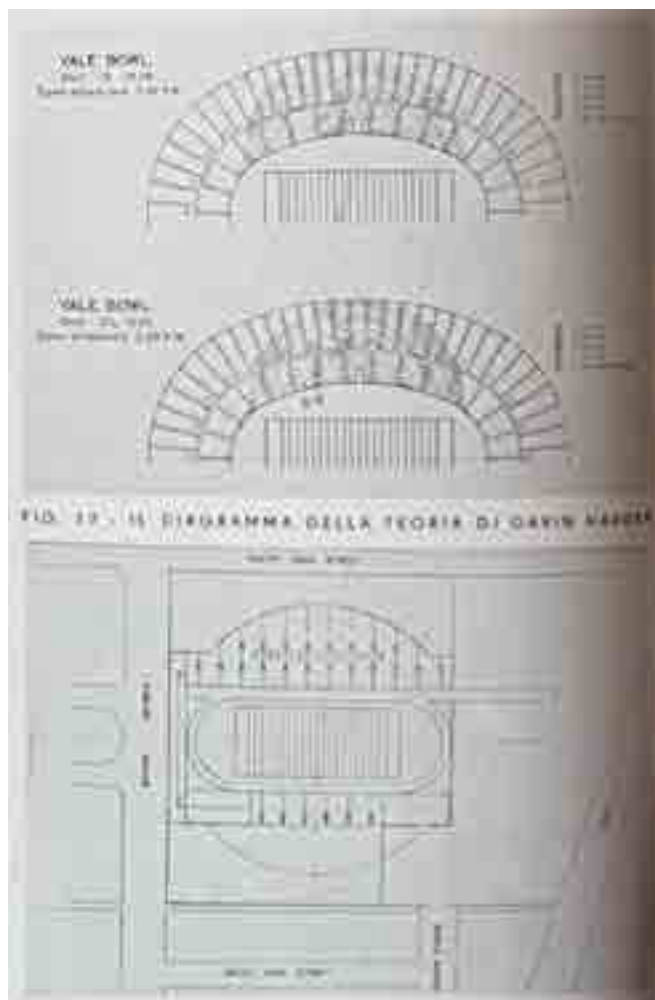
ancor più marcato si discostano chiaramente da questi modelli e de Finetti li individua in quelli dell'architetto di New York chiamato Gavin Hadden. Egli realizza una serie di fabbriche che diversamente dal modello romano e greco costituiscono la propria forma in funzione di analisi dei flussi.

Hadden sostiene che le persone, se lasciate libere di sedersi dove vogliono assumono particolari posizioni occupando alcuni spazi e lasciandone totalmente liberi altri. Nel caso di un campo da gioco rettangolare come quello del calcio, Hadden nota che gli spettatori si dispongono lungo i lati, preferibilmente su quelli longitudinali a lato del campo lasciando inoccupati quegli spalti di raccordo fra questi lati e quelli trasversali. Perciò, indipendentemente dalla forma lineare degli spalti o curvilinea, i punti più distanti dagli assi planimetrici restano liberi, poiché la visuale è peggiore. Inoltre, Hadden nota che lungo i lati lunghi del campo da gioco



Un confronto in sezione relativo alla circolazione dei flussi di persone. In alto lo stadio di Los Angeles e sotto la proposta di risistemazione dell'Arena civica di Milano. Immagini tratte da Casabella 1933, mese di Dicembre, anno XII.

Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma.



Immagini rappresentanti la teoria di Gavin Hadden. Essa valuta la possibile composizione architettonica degli spalti in funzione della tendenza tipica, riscontrata da Hadden, relativa alle tendenze di disporsi spontaneamente su di essi.

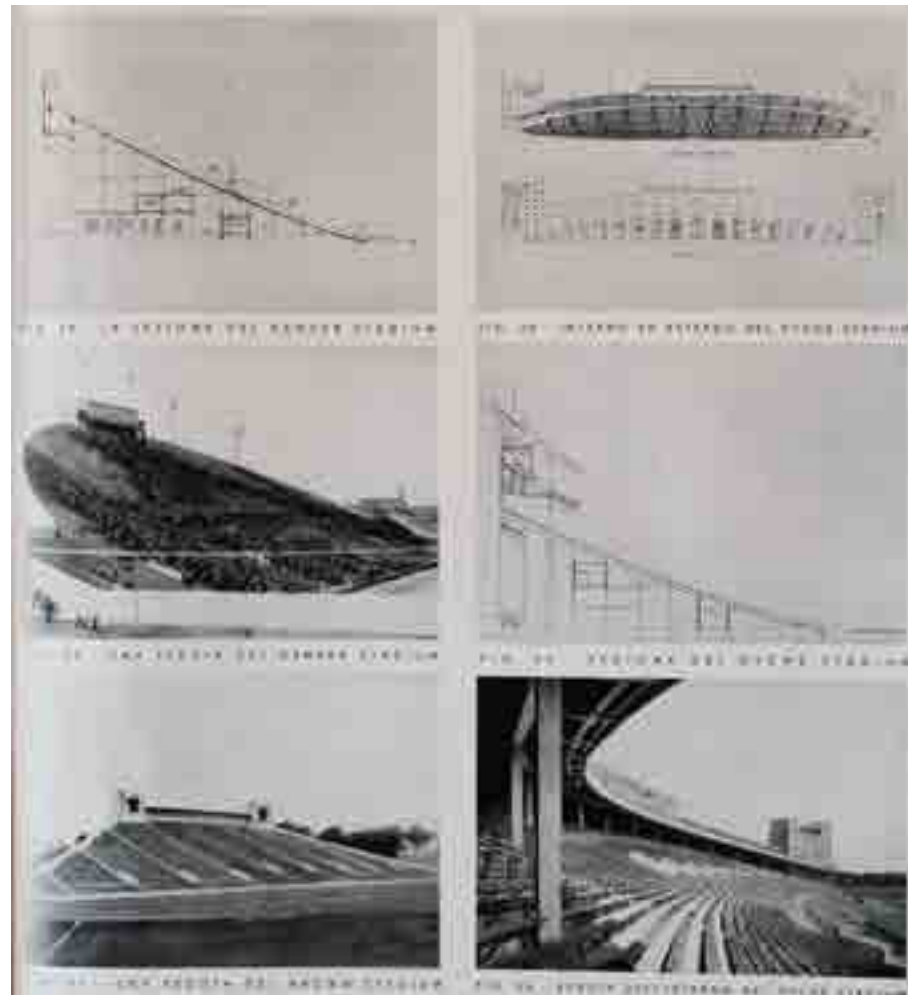
Immagini tratte da Casabella 1933, mese di Dicembre, anno XII.

Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma.

gli spettatori si dispongono a semicerchio (in pianta) ovvero man mano che gli spalti salgono le persone si avvicinano sempre più al centro. Questi studi lo portano a realizzare degli stadi alternativi che in funzione di questa dinamica dei flussi compongono l'architettura e l'effettiva forma. Alcuni di questi stadi costruiti da Hadden sono: lo stadio dell'università di Denver, lo stadio per la Brown University di Providence e il Dyche Stadium per la Northwestern University di Evanstone. I tre esempi sono differenti fra loro e presentano alcune varianti ma tutti sono accomunati dall'idea della costruzione degli spalti con forme differenti rispetto a quelle tipologiche della storia, come se fossero costruiti lungo una curva parabolica posta in fronte ai lati longitudinali del campo. In un certo senso questa dinamica non si discosta forse di tanto dal principio secondo il quale l'ingegner Nervi costruisce le sue strutture in cemento armato plasmandole lungo le curve di tensione dell'elemento strutturale. Allo stesso modo Hadden definisce una forma che si basa non su una questione tipologica architettonica, ma in virtù di un aspetto della visibilità da parte dei fruitori degli spalti.

Questa sezione, perciò, vuole essere uno scorcio sul panorama culturale relativo alla costruzione di stadi

ed arene al tempo di de Finetti. Nonostante l'architetto possa apparentemente presentare un forte legame con un'idea di architettura classica, attraverso la proposta di trasformazione dell'Arena in stadio, emerge una affinità ad esempi analoghi e a lui coevi, nonché la consapevolezza anche di quelli posti agli antipodi delle sue proposte. La conoscenza rispetto a questi temi e nel concreto ai progetti citati e parzialmente descritti, mostrano nell'architetto de Finetti una propensione alla modernità.



Alcuni esempi di stadi, negli Stati Uniti d'America, nel che ripercuotono le teorie di Gavin Hadden. Le immagini sono tratte da Casabella 1933, mese di Dicembre, anno XII.

A sinistra: in alto e al centro è mostrato lo stadio dell'università di Denver; in basso il Brown University stadium di Providence.

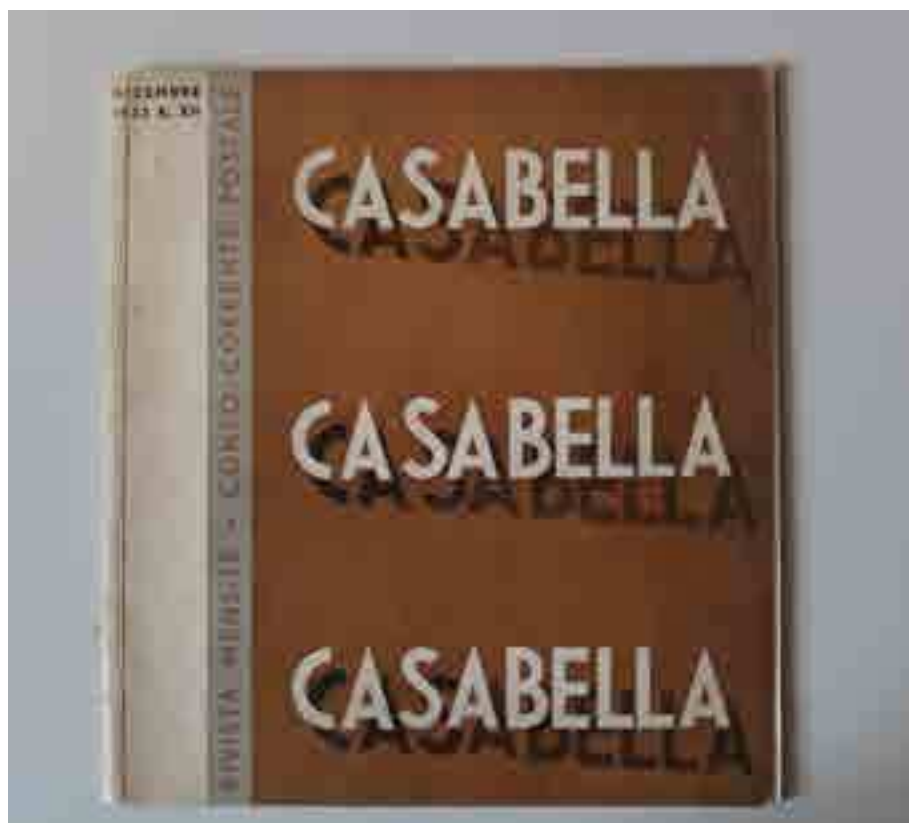
A destra, tre immagini relative al Dyche Stadium della Northwestern University a Evanston.

Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma.

V.3.2 - Altri Esempi di possibile riferimento

Attraverso la visita in archivio al CSAC di Parma è stato possibile ritrovare, anche sul numero di "Casabella" del Dicembre 1933, alcuni esempi di Stadi che potrebbero essere stati utili a de Finetti nel definire la proposta di progetto per la risistemazione dell'Arena civica. Attraverso il materiale di archivio e gli scritti dell'architetto stesso, si è voluto approfondire, in relazione alla ricerca sull'Arena civica per Milano, alcuni esempi coevi alla formulazione di progetto di de Finetti. Si tratta perciò di progetti realizzati e pensati nel XX secolo e fino allo scoppio della Seconda guerra mondiale. I progetti sono relativi allo stadio di: Berlino, Los Angeles, Torino, Vienna. L'ordine di presentazione degli stadi delle città sopra citate è puramente basato è basato sull'ordine alfabetico. Si è consapevoli che questi non sono gli unici stadi che de Finetti conosceva e che potrebbe avere preso come riferimento per la sua proposta, ma si è voluto approfondire questi e non altri per via di alcune peculiarità tematiche che ognuno di essi conia diversamente. In ultima battuta si è voluto

anche dare spazio ad altri possibili riferimenti, valutati in funzione degli scritti dell'architetto e dei ritrovamenti d'archivio. Inoltre, a seguito del ritrovamento in archivio CSAC di un progetto di edificio con piscina scoperta a Tokyo, si è voluto mostrare possibili affinità e sensibilità da parte di de Finetti anche a questo tema poiché nella proposta per la risistemazione dell'Arena civica, il progetto di de Finetti trova forma anche attraverso la costruzione dell'edificio termale. Diversamente dai progetti degli stadi sopracitati, che trovano riscontro anche nei suoi scritti, quello per la "Meiji Jingu Outdoor Swimming Pool" di Tokyo, non emerge. Tuttavia, è parso interessante anche solo a scopo conoscitivo, mostrare questo materiale ritrovato nell'Archivio CSAC di Parma e relativo a Giuseppe de Finetti.



Casabella 1933, mese di Dicembre, anno XII.

Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma.

V.3.2.1 - Lo Stadio di Berlino

Attraverso il materiale di archivio emerge come de Finetti conservasse materiale relativo a progetti di stadi ed arene europee a lui coeve. Vi è la presenza di una pagina di giornale tedesca in cui viene mostrato il progetto dello stadio di Berlino. Questo stadio, originariamente edificato nel 1912 dall'ingegnere Otto March, si presentava parzialmente interrato e per accedere agli spalti era necessario scendere dal piano di campagna. Il progettista, in riferimento allo stadio di Londra Shepherd's Bush del 1908 edificato per le Olimpiadi, volle dotare lo stadio di una piscina interna ad esso in virtù di una maggiore versatilità di utilizzo. Nello stadio di Berlino

originario del 1912, quindi, su uno dei due spalti longitudinali, posti sull'asse maggiore, era presente una piscina lunga 100 metri e larga 22. Essa presentava alcune criticità, come, ad esempio, la mancanza di spazi vuoti sotto agli spalti per alloggiare i servizi per gli atleti e per il pubblico. In un certo senso, questa è la medesima criticità che riscontra anche de Finetti quando si avvicina all'Arena civica di Canonica che presenta gli spalti ricavati da ricavati da un terrapieno contenuto da muri in pietra. Relativamente allo stadio di Berlino, l'architetto Werner March, figlio del costruttore Otto March, in previsione delle olimpiadi del 1936 propose nell'anno 1932 una trasformazione dello stadio esistente che avrebbe portato i posti a 25.000 seduti e

55.000 in piedi, per farlo egli spostò la piscina sull'asse maggiore. Non vengono innalzati ulteriori spalti ma spostando la vasca dalla precedente posizione, si recupera capienza. Attorno ad essa vengono previsti spalti lineari che definiscono, di fatto, uno stadio del nuoto che si affaccia sugli spalti e sul campo da gioco dello stadio principale. Questo vede una variazione della pista di atletica che passa da 600 a 400 metri in lunghezza. Essa è posizionata planimetricamente in modo asimmetrico rispetto all'asse minore così da ricavare, al netto del mantenimento dello spazio centrale dello stadio precedente, ulteriori aree oltre di essa destinate ad altri giochi. Tuttavia, questo progetto, non era gradito ad Hitler poiché non mostrava un sufficiente carattere



Lo stadio di Berlino, progetto realizzato (1936) secondo la risistemazione di "Werner March", figlio del progettista originario "Otto March" dello stadio (1912).

Immagine tratta dal libro "Werner March Architekt des Olympia-Stadions 1894-1976"

monumentale architettonico e proponeva una capienza ridotta rispetto a quella preventivata dal regime. Il progetto venne quindi riaffidato allo stesso progettista (Werner March) e a suo fratello Walter i quali lo riprogettarono interamente e con essa tutta la zona olimpica. Il progetto che ne risulta, come mostra la planimetria presente nel giornale tedesco, è secondo de Finetti «quella che diverrà la più grande e completa *«città sportiva»* d'Europa e dimostra all'evidenza come la tecnica d'oggi, muovendo dalle ingenuità intenzioni d'ammassamento dei decenni scorsi, sia decisamente pervenuta alla netta differenziazione degli impianti per ogni singolo sport.» (7) Il progetto muta completamente assetto, arrivando a predisporre, oltre al nuovo stadio, un grande spazio coronato anch'esso da spalti e fuori dallo stadio principale che poteva ospitare circa 250.000 persone. Viene perciò definita sostanzialmente una grande piazza in asse con lo stadio ma al di fuori di esso, la quale consequenzialmente prosegue in una concatenazione di luoghi. Il progetto, nella sua globalità prevedeva anche una serie di altri campi da giochi, spazi dedicati ai servizi per gli atleti come palestre e spogliatoi, un teatro all'aperto e un

ristorante.

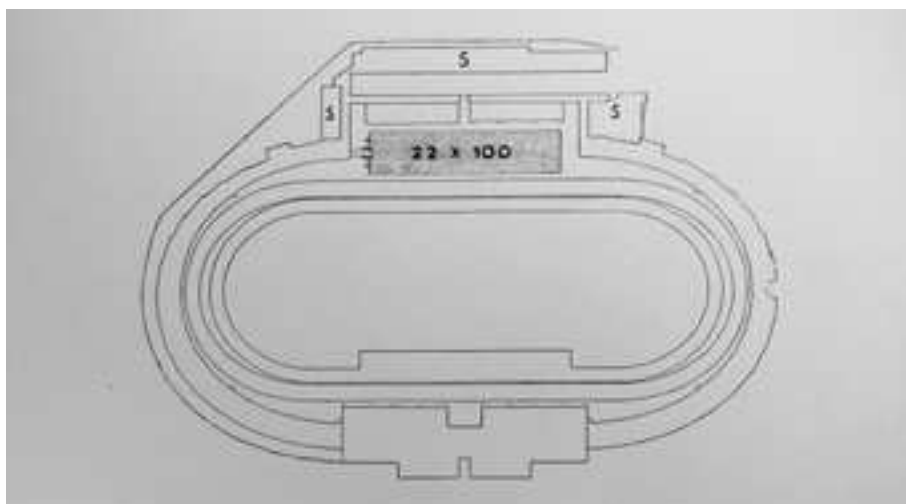
Da questo progetto ne risulta quindi una proposta dalla dimensione differente rispetto alla proposta di risistemazione dell'Arena civica di de Finetti. Ma rispetto all'idea compositiva che sta alla base di questa "città sportiva", possono riscontrarsi delle analogie seppur questo progetto si collochi in un'area urbana di nuovo intervento e sostanzialmente libera e non consolidata come nel caso della proposta di de Finetti.

Le possibili similitudini con il progetto per Milano, pur attestando la diversità dei progetti, si mostrano rispettivamente alle varie versioni del complesso berlinese, quella originale del 1912, la proposta di variante del 1932 e l'effettivo complesso realizzato per le Olimpiadi del 1936.

Per de Finetti lo stato dell'arte su cui intervenire è quello dettato da Canonica e successivamente Tazzini, che edificarono l'Arena civica milanese tra il 1807 e il 1827. Per la prima (1932) e seconda (1932) revisione dello stadio di Berlino si fa riferimento a un impianto originario del 1912, per cui più recente di circa un secolo rispetto a quello di Canonica. Esistono perciò dei punti di tangenza rispetto alle analogie e alle criticità di intervento che

rendono, al fine della ricerca, utile un confronto.

Entrambi gli stadi, relativamente allo stato dell'arte mostrano assenza di spazi destinabili ai servizi da porre sotto gli spalti. Sia nel progetto di Canonica per l'Arena civica di Milano (1807-27) che in quello originario di Otto March per Berlino (1912), vi è la presenza di spalti appoggiati sul terreno. Nel primo caso ottenuti tramite terrapieni contenuti da muri costruiti fuori terra e nel secondo attraverso un interrimento effettivo dello stadio che implica la discesa come flusso di accesso agli spalti e al campo di gioco. Quella di Canonica è inoltre monumentale e neoclassica, quella di March si presenta con un maggiore immaginario novecentista e non risulta così distante da quella che anche de Finetti andrà a definire nella propria proposta, sotto il profilo architettonico. Rispetto al progetto di Canonica l'edificio di March presenta però una piscina integrata per lo sport acquatico che nell'edificio di Canonica non è presente nemmeno al di fuori di esso. Entrambe potevano contenere circa 20.000 posti ed entrambe ospitavano piste per l'atletica maggiori di 400 metri, la misura standard sulla quale si attestarono le lunghezze olimpioniche. Nello



Lo stadio di Berlino, planimetria. Anno 1912, realizzato dall'ingegnere Otto March. Notare la presenza, su uno dei due spalti maggiori in lunghezza, della piscina dalle dimensioni di 100 metri per 22 metri.

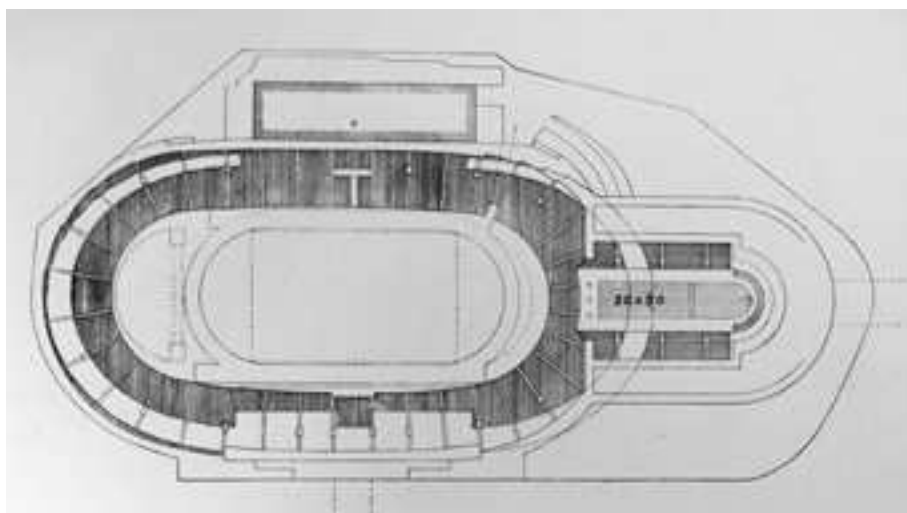
Immagine tratta dal libro *Stadi esempi tendenze progetti* a cura di Giuseppe de Finetti

specifico nell'edificio di March era prevista una pista di 600 metri di lunghezza, in quello di Canonica 500 metri. L'ingombro effettivo delle arene, misurato sui due assi, risultava simile. Quella del Canonica era di 280 per 170 metri circa e quella di Berlino del 1912 circa 300 per 200 metri. Con la proposta di risistemazione dell'edificio di Otto March del 1912, definita dal figlio Werner March nel 1932, le dimensioni restano invariate e le modifiche riguardano i posti a sedere che giungono a 25.000 e 55.000 in piedi. Ciò è reso possibile dallo spostamento della piscina, sempre annessa allo stadio, ma in differente posizione che permette quindi di recuperare grossa parte di uno dei due spalti maggiori in lunghezza. Da un punto di vista compositivo risultano perciò mantenuti i rapporti

e le reali differenze, al di là della presenza della piscina e di alcuni spazi adibiti a servizi, non sussistono rispetto alla versione precedente. È invece con la richiesta di modifica globale da parte di Hitler ai fratelli March che avviene una sostanziale variazione, sia per lo stadio che per tutto il complesso sportivo.

Con questa proposta si ottiene uno stadio ben più grande in termini di occupanti e da un punto di vista architettonico si perviene ad una forma più rigorosa e che affonda forse più nettamente le proprie radici nel mondo classico. Il grande stadio non rappresentava solo un campo da gioco ed uno spazio collettivo, era anche un luogo di rappresentanza. Le analogie con le arene Romane perciò diventano più evidenti. Gli spalti si innalzano e, soprattutto, si perviene ad una

differente concezione globale. Una dimensione compositiva di fondazione urbana viene impressa al complesso ed un grande spazio che può occupare circa 250.000 persone, esterno allo stadio, allude alla dimensione di un grande foro. Lo stadio, si isola rispetto ad altri edifici, ma al tempo stesso trova relazioni dirette con questa grande piazza e con la piscina. Quest'ultima, non è più posta in sommità sull'asse maggiore, ma è posta esternamente e sull'asse minore ed inquadra, con i propri spalti, la "scena fissa" dello stadio berlinese visto dall'esterno. È questa compenetrazione tra spazi pubblici e collettivi con le architetture, oltre allo stadio in sé, ad essere forse la reale analogia con il progetto di risistemazione dell'Arena civica di de Finetti. L'idea di costruzione di una "città sportiva" così come



Lo stadio di Berlino, planimetria. Anno 1932. Questo è il progetto non realizzato dall'architetto Werner March (figlio di Otto March). La piscina viene spostata e muta dimensione (20 x 50 metri). Il riassetto generale avrebbe permesso afflusso fino a 55.000 spettatori.

Immagine tratta dal libro *Stadi esempi tendenze progetti* a cura di Giuseppe de Finetti



Lo stadio di Berlino, modello di proposta del progetto a cura di Werner March, anno 1932.

Notare come anche in questa variante del progetto originale del 1912 (a cura del padre Otto March), l'accesso per i flussi circolatori avviene sempre dall'alto poiché lo stadio si trova interrato.

Immagine tratta dal libro *Stadi esempi tendenze progetti* a cura di Giuseppe de Finetti

emerge nella proposta per Berlino dei fratelli March, emerge anche in de Finetti, seppur in differente veste, quando propone una trasformazione alla città circostante per mezzo di spazi pubblici e infrastrutturali. Perciò, seppur visivamente l'architettura possa essere anch'essa un tassello comune, è un'idea di costruzione della città a legare i due progetti. Anche lo stadio berlinese, così come realizzato per le olimpiadi del 1936 a Berlino, intesse relazioni con gli edifici circostanti e si definisce entro una serie di isolati organizzati da strade. De Finetti, allo stesso modo, riforma l'Arena civica mentre ricostruisce la città e con essa pensa ad un foro, quello chiamato "Mussolini", ma anche all'edificio termale con la piscina scoperta ed intesse una

serie di relazioni fra il nuovo stadio, il parco e la città attraverso la definizione degli spazi pubblici e della strada. Da un punto di vista architettonico, lo stadio berlinese quindi è parzialmente interrato e su di esso vengono innalzati i nuovi spalti. Il coronamento non si conclude però con una pensilina aggettante come nella proposta di de Finetti per Milano. Tuttavia, il ritmo delle facciate scandito dai pilastri ed un carattere rigoroso di derivazione classica lo avvicina a questo progetto. Essendo parzialmente interrato il progetto berlinese rimane più basso rispetto alla proposta di de Finetti che si mostra completamente fuori terra, anche se in parte rialzato in quota di circa 5,35 metri attraverso gli accessi principali. Attraverso la

rilettura delle fasi del progetto dello stadio di Berlino, così come traspare dal libro ad esso dedicato "Werner March Architekt des Olympiastadions 1894-1976", emerge che la costruzione di questo complesso intorno agli anni Trenta del Novecento cominciò a subire una serie di influenze da parte del nazionalsocialismo che in quel periodo era in ascesa. Infatti, lo stadio esistente e realizzato da Otto March venne investito da una volontà di rinnovamento che portò il progetto ad essere effettivamente ricostruito completamente. Su volontà di Hitler, il Ministero degli interni del reich mirava a utilizzare i giochi con il fine di propaganda internazionale e gli edifici olimpici, ed in generale le grandi architetture, riconfermavano il loro potere

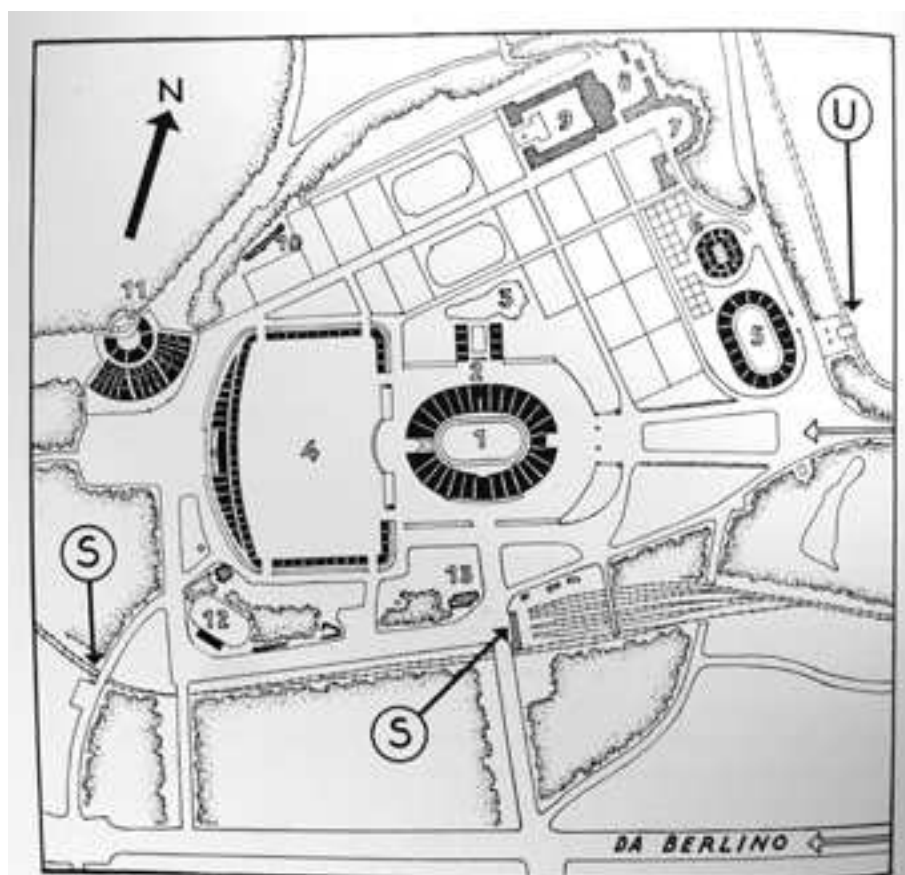


Figura 96.

PROGETTO DEFINITIVO DI RIFORMA DEL DEUTSCHE STADION

1 Lo stadio. - 2 Il teatro esistente con una piazza di 20x50. - 3 Un lago per il mare. - 4 Una grande piazza con tribuna capace di 150.000 persone. - 5 Il colossone. - 6 Lo stadio del tennis. - 7, 8 e 9 Palazzine alloggi e spazi per esercizi all'aperto (Sport Forum) e gabinetto di medicina sperimentale. - 10 Alloggio delle atletiste. - 11 Teatro all'aperto. - 12 Campi sportivi con adiacenti scuderie. - 13 Ristorante. - In U la stazione della ferrovia sotterranea in S le stazioni della ferrovia di città.

strumentale atto a mostrare in questo specifico caso la grandiosità della Germania. Nel giornale del partito nazista chiamato osservatore popolare (Völkischer Observer), veniva rilasciata nel 1933 una forte dichiarazione che, relativamente alla costruzione di questo complesso, riconfermava la volontà di creare grandi monumenti di pietra basati sulla visione del mondo dei reich e sulle relative intenzioni politiche. Il progetto (1932) che Werner March, figlio di Otto March aveva infatti pensato per la risistemazione dello stadio esistente realizzato dal padre (1912) non soddisfaceva la volontà del reich e nonostante fosse ben proporzionato e capiente, venne incaricato di progettare nuovamente giungendo ad un risultato differente che

sostanzialmente ricostruiva e ampliava lo stadio e realizzava attorno ad esso, un quartiere olimpico. Il nuovo stadio, con piscina olimpionica annessa all'edificio ma posta all'esterno, si configurava come fulcro dell'intero progetto e avrebbe potuto alloggiare circa 100.000 spettatori. Inoltre, venne richiesto di realizzare un forum sportivo, una grande piscina, una casa dello sport tedesco, un ampio salone delle feste, uno stadio del tennis e una pista ciclabile. Oltre ad essi furono previsti anche un grande teatro all'aperto e una piazza d'armi che potesse contenere fino a 500.000 persone. In sostanza si era passati dal rimodernamento di uno stadio esistente (quello di Otto March del 1912) alla costruzione vera e propria di una nuova parte di

città. Indubbiamente va considerato in questo caso il mero aspetto compositivo ed architettonico poiché, per ovvie ragioni, le richieste di costruzione di questo luogo, sebbene costruissero nuove parti di città, erano strumentalmente utilizzate ai fini propagandistici di un regime totalitario. Quello che emerge dal progetto però è la vera e propria costruzione di un pezzo di città, posta al di fuori del nucleo urbano consolidato e che fino a quel punto era poco edificato e a carattere maggioritario paesistico. Lo Stesso Werner March sosteneva che la monumentalità dell'incarico non doveva prevalere sulla bellezza incontaminata del paesaggio circostante. Nella proposta di ricostruzione March sviluppa tre possibili varianti di costruzione, una

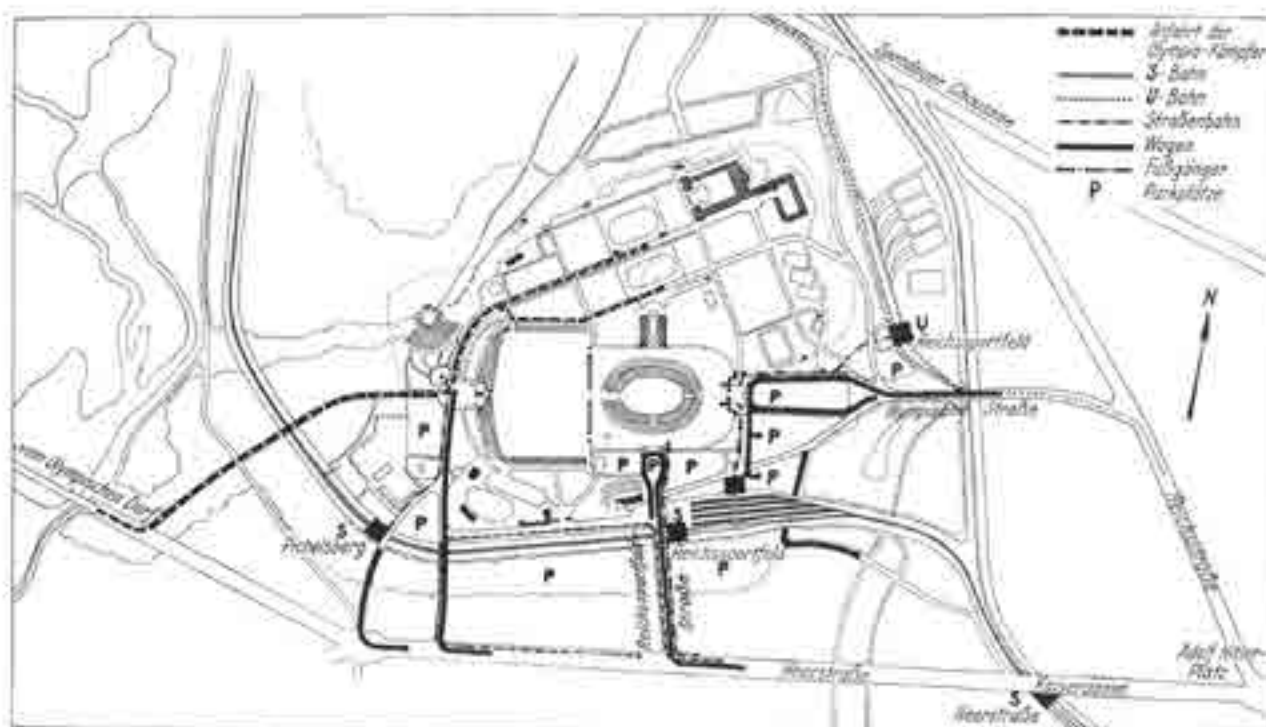


Sopra sono presenti alcune pagine di un quotidiano tedesco in cui viene mostrato lo Stadio di Berlino
 Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma

delle quali venne edificata ed è ancora oggi esistente. In una prima versione March manteneva l'asse principale del vecchio stadio tedesco con l'aggiunta di un campo di smistamento ed una torre del leader. Tuttavia, questa proposta produceva uno spazio scenico limitato che poteva alloggiare circa 90.000 persone. Quindi, vista la volontà di gigantismo sia in termini spaziali che di spettatori, questa proposta venne scartata. Le altre proposte prevedevano la ricostruzione dello stadio per fornire una più ampia area scenica, quella della piazza d'armi. Alla fine, si optò per la variante che era organizzata con due assi principali, uno dei quali organizzava in successione la *Olympischer Platz*, l'*Olympia-stadion* e la piazza d'armi. Sull'asse minore dello stadio è posta la piscina olimpica che con i suoi spalti lineari disposti attorno ad essa ha come "scena fissa" quella del prospetto esterno dell'*Olympia-stadion*. Lo stadio del nuoto può contenere circa

17.000 spettatori e presenta un livello più basso rispetto a quello dello stadio che inquadra in modo che sia possibile differenziare i suoi spazi di pertinenza da quelli della piscina olimpionica mantenendo, al tempo stesso continuità visiva. Questa disposizione altimetrica permette anche di ricavare una serie di spazi accessori per i nuotatori che risultano quindi disconnessi dalla quota di calpestio degli spazi esterni dei fruitori dello stadio. La piscina, larga 20 metri, presenta a sud il trampolino di lancio realizzato in cemento armato. Esso si erge dando le spalle allo stadio e di conseguenza anche al sole, permettendo così ai nuotatori di potersi lanciare senza essere in controluce. Rispetto allo stadio, sul medesimo asse minore su cui si pone anche il complesso del nuoto ma dalla parte diametralmente opposta è presente un accesso stradale principale che corre a fianco della stazione dei treni. Sull'asse maggiore, a est è invece

posto un grande vuoto adibito a parcheggio e circolazione dei mezzi, nonché ad ingresso principale. Come un vero e proprio monumento due volumi turrati, due grandi pilastri, sanciscono un portale. Dal lato opposto dello stadio, su questo asse est-ovest, è invece ricavata una grande piazza d'armi. Larga circa 400 metri e profonda quasi 300 essa presenta una serie di spalti quasi lineari su due lati, quello principale e uno dei minori (quello a sud) e permette l'alloggiamento di circa 180.000 spettatori. Proseguendo verso ovest, sull'asse maggiore dello stadio si incontra il teatro all'aperto realizzato sul modello di quello greco di Epidauro e contiene circa 35.000 spettatori. Nell'intero complesso erano presenti anche altri campi minori, come piscine al chiuso, altri campi da gioco come quello da tennis e da hockey ed altri ancora, oltre a tutti gli spazi di residenza per gli atleti. Il linguaggio comune delle architetture era quello basato sul rivestimento in pietra, ad

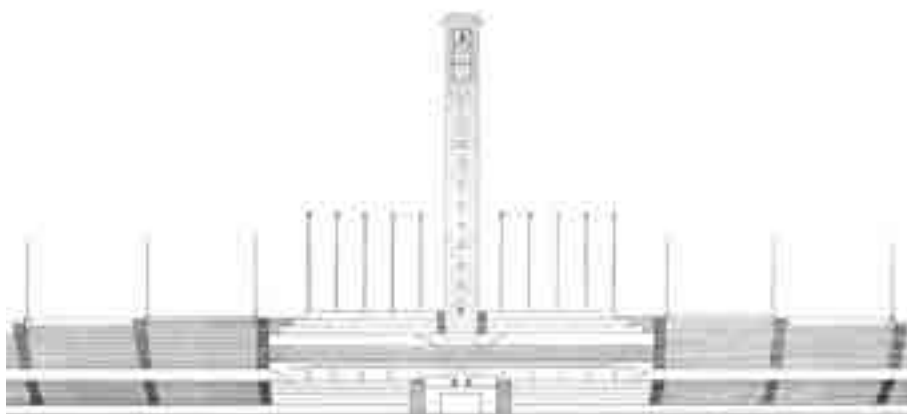


Una planimetria dell'intervento globale del quartiere olimpico
Immagine tratta dal libro "Werner March Architekt des Olympia-Stadions 1894-1976"

eccezione delle residenze che vennero pensate con un maggiore grado di domesticità e realizzate con tetti in ardesia ed infissi in legno. Secondo alcuni calcoli dell'architetto March, le persone che potevano essere contemporaneamente presenti negli spazi principali del complesso, ovvero quelle date dalla somma della capienza dello stadio, della piazza d'armi e del teatro all'aperto, erano circa 380.000. La stampa propagandistica però, nei suoi comunicati, innalzò questo

numero a quello di mezzo milione. Lo stadio, secondo la visione di March, doveva essere realizzato in cemento armato a vista e con una serie di vetrate che avrebbero chiuso le gallerie. In realtà, verso la metà degli anni Trenta, March fu parzialmente estromesso dalla costruzione dello stadio per questioni antisemite legate a un suo collaboratore. Infatti, così come si mostra oggi, lo stadio venne rivestito di pietra ed i portici verso l'esterno, prima vetrate, erano lasciati liberi.

Allo stesso modo la copertura delle tribune, che March considerava un'opportunità artistica oltre che tecnica, venne eliminata. Il motivo era legato al tentativo da parte del regime di costruire uno stadio quanto più assimilabile alla grandiosità del passato. Così come negli stadi antichi non vi era sempre presente una reale copertura anche qui venne meno. Infatti, March, nonostante si basi su antichi modelli greci e romani per comprendere ad esempio i flussi interni e lavorare



A sinistra

Vista del prospetto della piazza d'armi in cui è visibile la torre del leader che è posta in mezzzeria fra gli spalti posti sul lato maggiore della piazza. Questo complesso è posto ad ovest sull'asse maggiore dello stadio.

Sotto

Vista dall'interno dello stadio dagli spalti. Sullo sfondo e al centro visibile la torre del leader che il taglio degli spalti la rende maggiormente visibile.

Immagine tratta dal libro "Werner March Architekt des Olympia-Stadions 1894-1976"



sulla sezione del progetto architettonico, riconosce l'importanza della tecnologia moderna e per questo il suo progetto prevedeva un uso esplicito del cemento armato e dell'acciaio rendendo così il progetto non solo moderno, ma anche allineato ad altri esempi analoghi del proprio tempo. Egli credeva che, contestualmente ad una attenzione estetica, la forma dello stadio dovesse riflettere la funzione per il quale era concepito e favorire perciò la visibilità, l'udibilità ed anche i flussi che al suo interno potessero generarsi nell'accogliere decine di migliaia di spettatori. Nella visione del reich però vennero eliminate tutte le superfetazioni di carattere tecnico che potessero all'apparenza farlo sembrare più moderno. La scelta stessa di rivestirlo in pietra è frutto di questa volontà da parte del regime. March voleva infatti una maggiore sincerità dei materiali da costruzione e gli stessi elementi strutturali erano sagomati per le giuste tensioni interne apparendo quindi snelli così come Pier Luigi Nervi faceva anche nello studio

Berta di Firenze. Infatti, March, oltre a qualche affinità a Nervi sotto l'aspetto tecnico e strutturale, sembra aver preso a riferimento per la progettazione dello stadio di Berlino ad esempi come quello che Fagoni, Ortensi e Bianchini hanno realizzato con lo stadio Mussolini di Torino. Altresì, è un esempio che forse March adotta anche quello relativo allo stadio di Los Angeles realizzato da John e Donald Parkinson e nel quale si può cogliere una delle maggiori analogie, ovvero quella che lo definisce come parzialmente interrato. Nello stadio di Berlino di Werner March, così come in quello di Los Angeles di John e Donald Parkinson, il piano di gioco è ribassato rispetto al piano di campagna e si accede ad esso scendendo. Di conseguenza il girone di spalti posto più in basso diventa accessibile scendendo, mentre quelli superiori salendo. Questa idea, che permette di ottenere maggiore capienza interna rispettivamente ad una minore altezza esterna dell'edificio, favorisce anche un sistema di flussi che quindi possono essere

differenziati verso i relativi gironi permettendo un più efficiente afflusso e deflusso. Il regime nazista tuttavia, come già sottolineato, non era favorevole a questa esplicita idea di modernità e la cercò di decostruire in modo superficiale in senso letterale, trattando alcuni aspetti principalmente superficiali della materia costruttiva di cui è composta questa architettura. Il rivestimento in pietra a discapito della nudità del calcestruzzo armato ne è la principale differenza rispetto al progetto di March. Ma anche strutturalmente, ovvero sulla forma dell'architettura il reich interviene e lo fa ridimensionamento alcuni pilastri così da renderli più massicci e imponenti e da una dimensione circa di 60 x 85 cm vengono portati a 70 x 100 cm. Le stesse vetrate pensate da March per chiudere le gallerie vennero ridotte a favore di una libera apertura verso l'esterno, nonché l'assenza della copertura degli spalti, dimostrando la volontà di voler mostrare questa architettura in una veste totalmente virile e antica. Tuttavia, analizzando più oggettivamente e liberamente il



A sinistra

Viste del prospetto esterno dello stadio.

A sinistra è possibile vedere il porticato nella sua interezza e sotto di esso uno stralcio del prospetto in vista ortogonale.

A destra è presente una vista del porticato posto al livello rialzato.

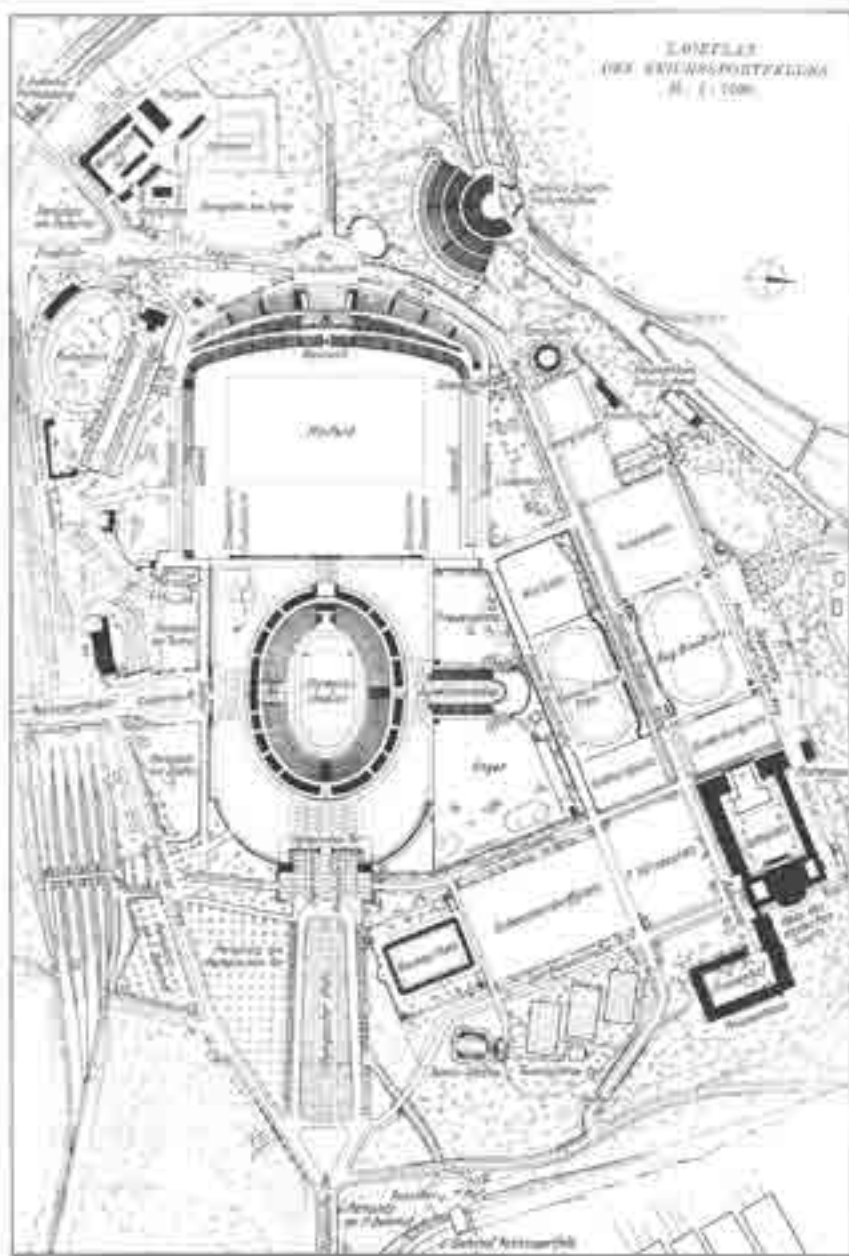
Immagine tratta dal libro "Werner March Architekt des Olympia-Stadions 1894-1976"

progetto, il tentativo superficiale di allusione all'antico da parte del reich, non riesce a decostruire realmente la modernità preminente sulla quale lo stadio è concepito. L'utilizzo della pietra di rivestimento e dei pilastri leggermente più massicci non possono oscurare l'effettiva modernità di questo stadio e nel complesso anche del quartiere olimpico. L'unica effettiva carenza può essere invece l'assenza di copertura che per motivi simbolici è stata eliminata. Appurato però da

simbolismi e da strumentali allusioni, questo stadio si mostra moderno sotto tanti aspetti: la forma e gli spazi, il dimensionamento degli elementi architettonici e strutturali, il sistema dei percorsi e degli accessi e un'idea di costruzione di città attraverso uno spazio pubblico e infrastrutturale.

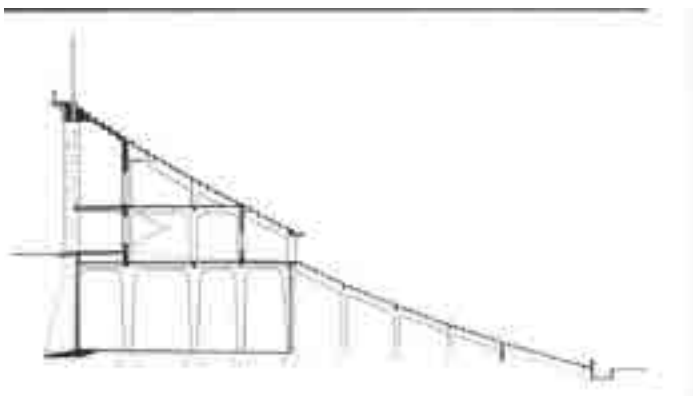
Per ulteriori approfondimenti sullo stadio di Berlino consultare:

Werner March Architekt des Olympia-Stadions 1894-1976



Planimetria dell'intervento globale del quartiere olimpico

Immagine tratta dal libro "Werner March Architekt des Olympia-Stadions 1894-1976"

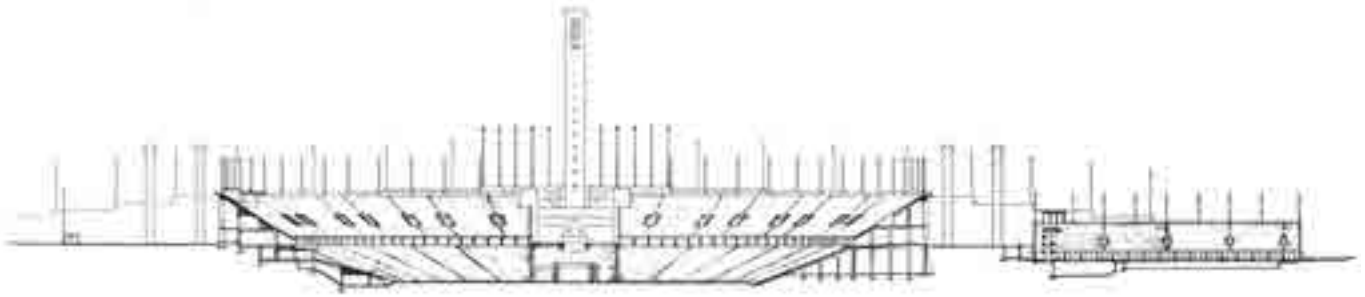


Nella parte superiore della pagina
 A sinistra sono presenti alcune viste degli spazi interni dello stadio.
 A destra una sezione schematica dello stadio in cui è possibile vedere la conformazione strutturale dell'edificio e degli spalti.

Immagini tratta dal libro "Werner March Architekt des Olympia-Stadions 1894-1976"

Nella parte inferiore della pagina
 Immagini relative all'accesso orientale dello stadio con il relativo portale.

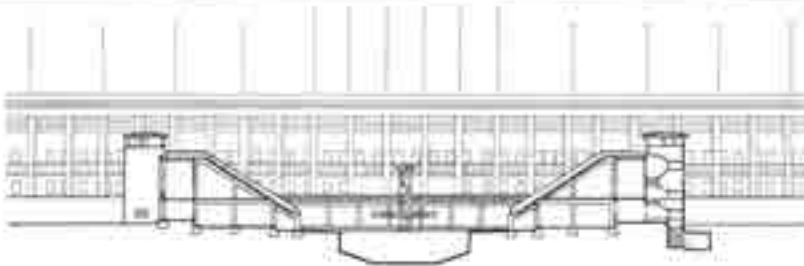
Immagini tratta dal libro "Werner March Architekt des Olympia-Stadions 1894-1976"



Sopra, sezione trasversale dello stadio principale e di quello del nuoto. Dalla sezione si può notare il livello ribassato del campo da gioco rispetto al piano di campagna e quindi anche intuire un possibile flusso delle persone che vede scendere dagli accessi dello stadio per giungere agli spalti più bassi e conseguentemente salire per giungere agli spalti soprastanti. Nel disegno viene anche sezionata la piscina olimpionica posta sull'asse del lato minore dello stadio, sul quale passa la sezione rappresentata. Immagine tratta dal libro "Werner March Architekt des Olympia-Stadions 1894-1976"



Nella parte centrale della pagina
Vista e sezione dello stadio scoperto del nuoto. Il prospetto dello stadio permette di definire una quinta scenica fissa. Immagini tratte dal libro "Werner March Architekt des Olympia-Stadions 1894-1976"



Nella parte inferiore della pagina
Sotto in piccolo viste di altri luoghi del complesso. In sequenza da sinistra verso destra: piscina interna, campo da hockey esterno e teatro all'aperto (vista e sezione del teatro) che è posto all'incirca sulla direzione definita dall'asse maggiore dello stadio. Immagini tratte dal libro "Werner March Architekt des Olympia-Stadions 1894-1976"



V.3.2.2 - Lo Stadio di Vienna

Nel numero di "Casabella" del 1933 presente all'Archivio CSAC di Parma fra il materiale relativo a Giuseppe de Finetti è presente una sezione dedicata allo stadio di Vienna. Questo edificio è stato edificato tra il 1929 e il 1931 ed ideato dall'architetto O. E. Schweizer. Prevede l'alloggiamento di circa 60.000 spettatori attraverso un impianto planimetrico ellittico. La struttura e l'architettura dell'edificio, realizzate in cemento armato, mostrano delle analogie con il progetto per l'Arena civica. Anch'esso, infatti, vede una serie di gironi sovrapposti attraverso i quali è possibile accedere dall'interno e sui quali è possibile scendere e salire dall'esterno attraverso delle

scale minori. Per motivi di economia nella realizzazione dello stadio la copertura degli spalti non venne realizzata mostrandosi perciò completamente aperto senza fornire riparo agli spettatori. L'edificio, all'estradosso del camminamento posto in sommità, si mostra alto circa 15 metri e con la copertura sarebbe arrivato circa a 20 metri di altezza. Rispetto alla proposta per l'Arena civica lo stadio di Vienna presenta due gironi di spalti, e non tre; il primo con circa dieci gradoni ed il secondo con circa venti gradoni. Perciò, rispetto al progetto che farà de Finetti per Milano, questo stadio si mostra più contenuto in termini di altezza e capienza. La proposta complessiva di de Finetti prevederà circa 100.000 spettatori e un'altezza complessiva di circa 45 metri. Dal

punto di vista compositivo esistono delle analogie: a partire dalla pianta è possibile vedere come un percorso deambulante corre lungo tutto il perimetro interno dello stadio a piano terra definendo una grande galleria che distribuisce con delle scale ai gradoni rivolti verso il campo. La distribuzione stessa degli spazi, con spogliatoi, servizi ed altri locali è analoga. Al centro è posto un campo da calcio regolamentare ed una pista di atletica intorno ad esso. Esternamente allo stadio è prevista anche la piscina olimpionica con il suo trampolino. Questo stadio si caratterizza perciò dalla sua forma di retaggio Romano classico, da cui recupera anche un duplice sistema di movimentazione dei flussi interni. L'utilizzo del cemento armato a vista gli dona un carattere sobrio che

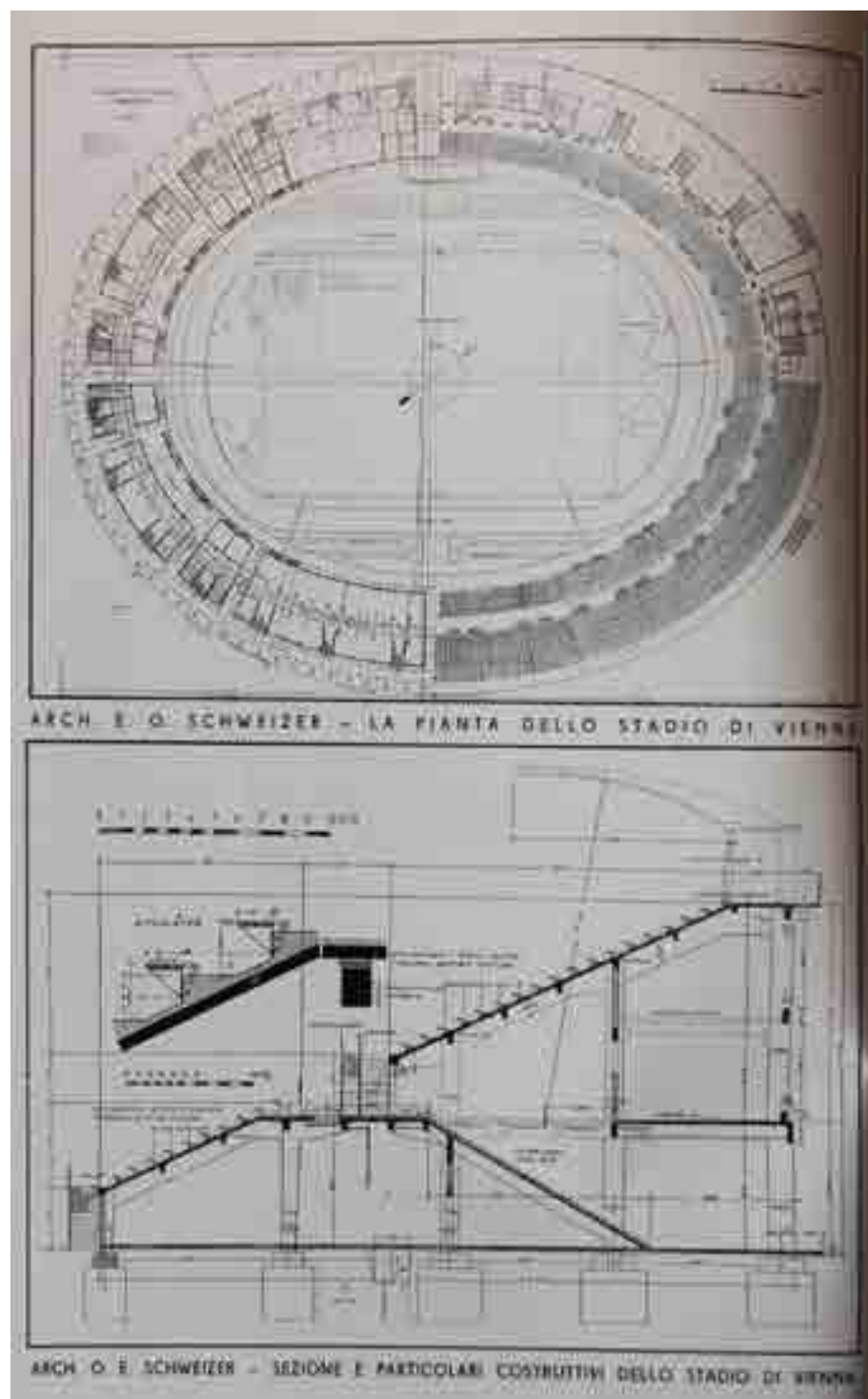


Lo Stadio di Vienna. Architetto O.E. Schweizer, anno 1931. Vista aerea tratta dal libro *Otto Ernst Schweizer Stadion Wien*.

viene esaltato dalle grandi vetrate che permettono alla luce di entrare negli spazi interni dello stadio, ovvero nelle gallerie e negli spazi posti sotto gli spalti. Si è perciò voluto mostrare anche con una serie di immagini questo progetto per indicarlo come un possibile riferimento per de Finetti nella sua proposta di progetto. Le facciate esterne sono ritmate da pilastri e trovano affinità con la proposta per Milano. Questo progetto, rispetto

ad altri citati più frequentemente da de Finetti nei suoi scritti, è stato approfondito non solo in virtù delle possibili analogie con il progetto indagato, ma anche poiché ritrovato nel materiale contenuto in archivio CSAC a Parma nella rivista "Casabella" del 1933 in cui de Finetti pubblica un articolo relativo alla sua proposta di progetto. L'architetto O. E. Schweizer, invitato a partecipare al concorso per la realizzazione dello stadio di Vienna,

propone tre varianti di progetto. La prima risponde esattamente alle esigenze dettate dal concorso mentre le altre due vedono ulteriori analisi rispetto al contesto, come la città, le connessioni con essa, le piscine annesse e anche i flussi che gli spettatori avrebbero potuto intraprendere all'interno di questa grande area. La seconda e terza proposta, quindi, vanno a proporre differenti rapporti: nella seconda proposta vi è la possibilità di avere un



A sinistra: lo Stadio di Vienna. Architetto O.E. Schweizer, anno 1931, pianta e sezione tipo. Casabella 1933, mese di Dicembre, anno XII.

A destra: il trampolino della piscina dello Stadio di Vienna. Architetto O.E. Schweizer, anno 1931, pianta e sezione tipo. Casabella 1933, mese di Dicembre, anno XII.

Immagini tratte da:
Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma.



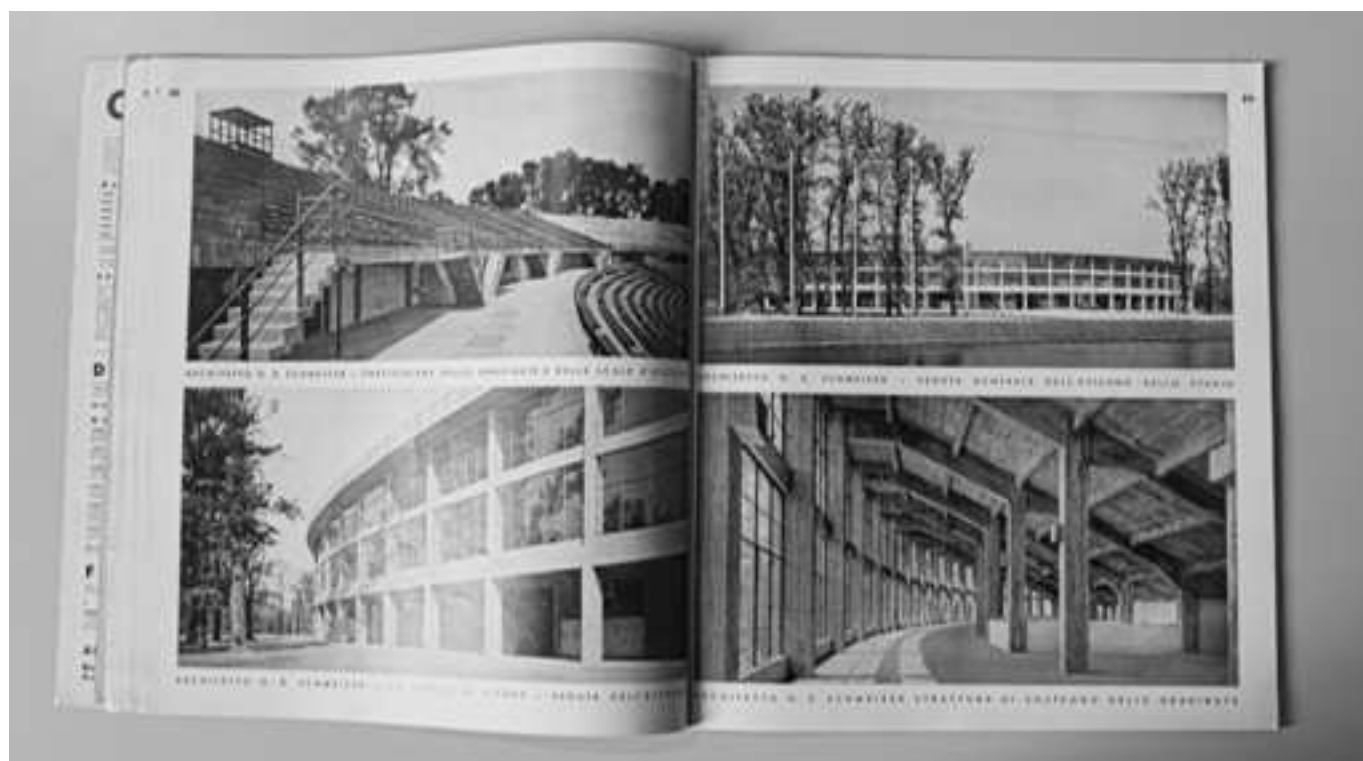
centro che distribuisce in vari edifici gli spettatori, mentre nella terza il progetto si caratterizza per ricercare maggiormente connessioni con la città e con il centro storico.

La realizzazione è frutto principalmente della prima e seconda proposta e lo stadio viene realizzato con una giacitura all'incirca perpendicolare e parallela a quella del fiume Danubio. Lo stadio si trova nella zona del Prater e la proposta definitiva si caratterizza per avere una giacitura preminente che emerge essere, in relazione allo stadio, NE-SO per l'asse maggiore e SE-NO per quello minore. Questo edificio presenta una forma ellittica ed è alto circa 14 metri. Attorno ad esso sono pensati spazi liberi ed attrezzati ad ospitare gli spettatori in ingresso e uscita dallo stadio e internamente due gironi di spalti vanno a conformarsi lungo tutto il perimetro. Il piano di campagna coincide con quello del campo da gioco e differentemente ad altri esempi coevi, come ad

esempio quello di Berlino e di Los Angeles, i percorsi per giungere agli spalti permettono solo la risalita e successivamente la discesa per tornare a terra. Nella sistemazione definitiva viene anche inserito uno specchio d'acqua posto in fronte allo stadio. Lo stadio si riflette su di esso permettendo di integrare maggiormente l'edificio con la natura circostante. Come emerge anche dalle analisi svolte dalla tesi di dottorato di Mag. Bernhard Hachleitner e relativa allo studio ed all'analisi di questo stadio, lo stesso Schweizer non era pienamente soddisfatto a causa del poco tempo che aveva potuto dedicare, solo poche settimane, al progetto. Infatti, la complessità e la vastità di un'infrastruttura urbana come questa lo portarono a sostenere che l'area dedicata alla realizzazione di questo edificio fosse troppo piccola. Pertanto, egli realizzò tre varianti di progetto in cui inizialmente rispondeva alle richieste del concorso e successivamente

proponeva varianti che criticamente andavano a porre l'accento sulla necessità di pensare con un progetto urbano alla città e non solo al singolo edificio.

Ciò che risulta di interesse è la semplicità e la chiarezza dal sapore funzionalista che caratterizza lo stadio. Nei progetti di Schweizer era prevista anche una copertura che poi non venne realizzata e lo stesso architetto riteneva necessario realizzare un parcheggio interrato. Oggi lo stadio si mostra ulteriormente differente ed ampliato, sia in altezza che nell'aspetto complessivo e lo specchio d'acqua non è più presente, al suo posto vi è un parcheggio. Lungo le decadi sono stati presentati diversi progetti di ampliamento e ad oggi presenta un ulteriore girone di spalti e una copertura in acciaio. Attraverso quanto Immo Boyken riflette riguardo a quest'opera emerge una dimensione razionale e funzionale dell'architettura che però ritrova il suo ruolo all'interno



Lo Stadio di Vienna. Architetto O.E. Schweizer, anno 1931.

Alcune viste degli spazi esterni ed interni. Casabella 1933, mese di Dicembre, anno XII.

Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma.

del paesaggio. Per Schweizer, infatti, sembra che questo stadio debba confondersi quasi all'interno del luogo in cui si pone senza che si inneschi un processo di mimesi, piuttosto favorendo un processo di definizione di luogo con l'architettura immersa nel verde. Lo stadio con la copertura, se realizzata, avrebbe raggiunto circa i 20 metri di altezza sarebbe comunque risultato immerso nel contesto che in questo specifico caso vede ampio inserimento nel verde pur ritrovandoci all'interno della città. Risulta perciò essere la città il vero tema di fondo del progetto o, meglio, la costruzione di una parte di essa attraverso un'infrastruttura pubblica. Questo è forse favorito anche dall'alloggiamento all'interno dello stadio, ovvero sotto gli spalti, di servizi accessori che a loro volta ne mantengono una dimensione pubblica permettendo l'utilizzo

dell'edificio anche al di fuori del singolo evento collettivo. In questo senso l'idea che de Finetti sembra perseguire nella proposta per la risistemazione dell'Arena Civica di Milano trova un ulteriore punto di tangenza. Sebbene anche a Milano il parco Sempione rappresenti una grande area verde in relazione diretta con l'Arena, il progetto che de Finetti pensa si caratterizza principalmente con un confronto e un una serie di rapporti con la città consolidata. Tuttavia, il principio di definizione di progetto all'interno del paesaggio, urbano o naturale, ritrova dei fondamenti analoghi: in entrambi i progetti sembra farsi strada l'idea di una costruzione di una parte di città che può realizzarsi con una trasformazione urbana che porti la vita quotidiana all'interno di essa, senza relegare perciò l'edificio al singolo evento. Il progetto per lo stadio di Vienna di Schweizer risulta

quindi un possibile esempio di riferimento (per de Finetti) non solo in relazione agli aspetti architettonici, ma anche a quelli urbani. Entrambi i progetti affondano le radici nella classicità Romana e prefigurano una dimensione pubblica infrastrutturale con la quale si rende possibile costruire, oltre alle architetture, una parte di città.

Per ulteriori approfondimenti consultare il libro "Otto Ernst Schweizer Stadion Wien".

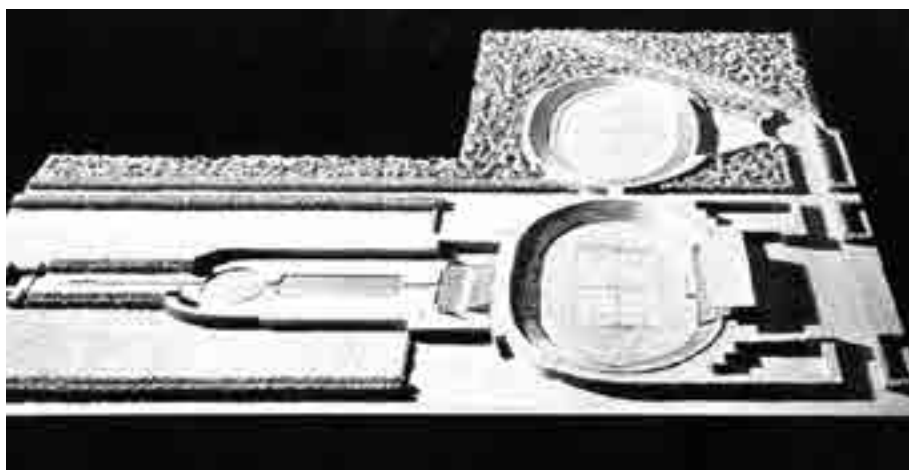


Planimetria dell'intervento.

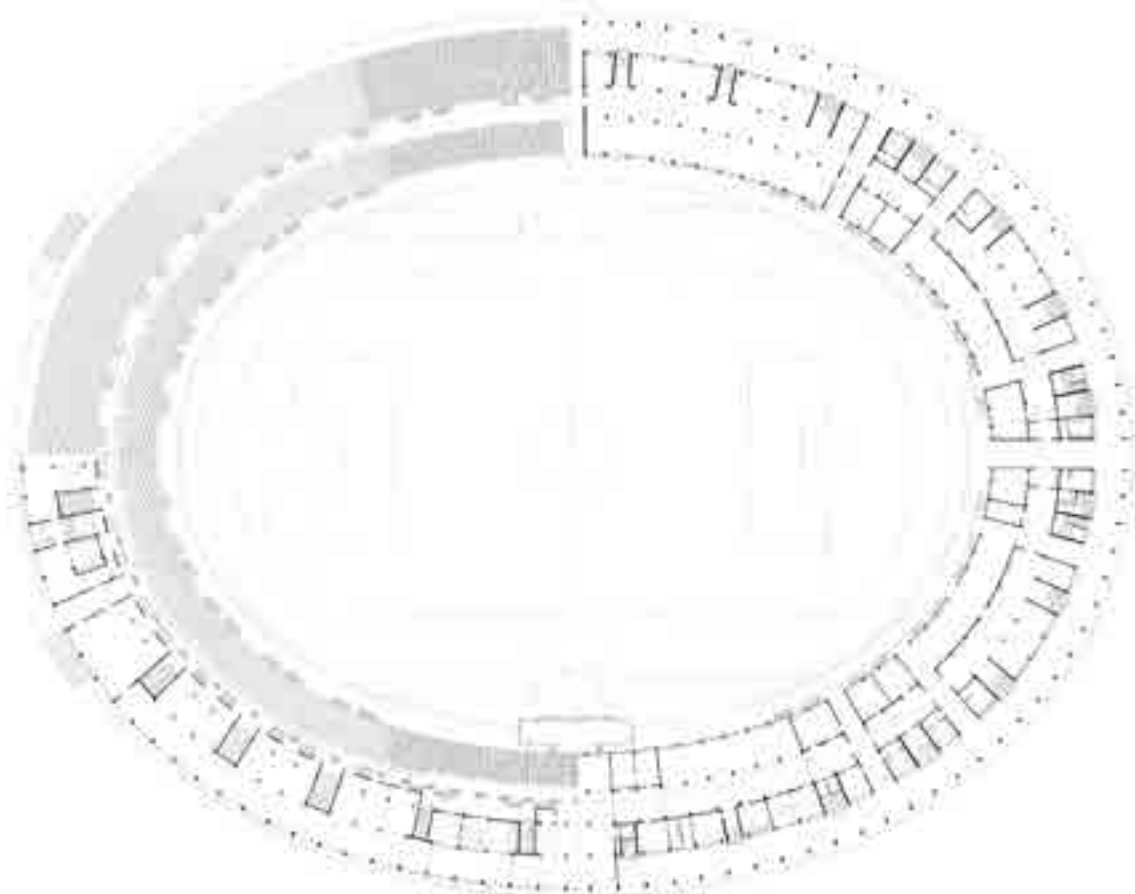
Immagine tratta dal libro *Otto Ernst Schweizer Stadion Wien*

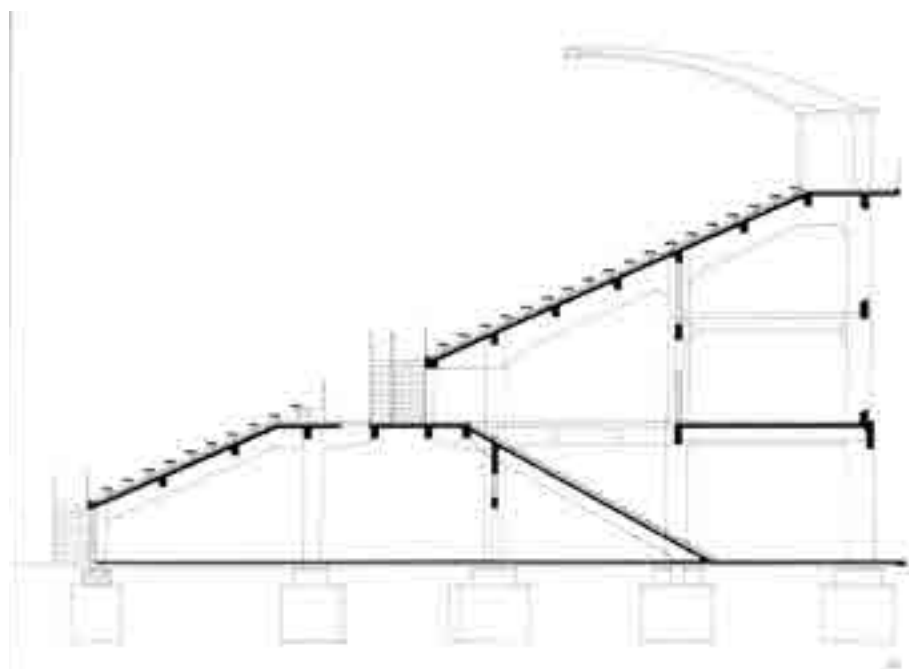


*Nella parte superiore della pagina
Sopra, proposta n°2 per la realizzazione
dello stadio di Vienna, O.E. Schweizer.
Sotto, proposta n°3 per la realizzazione
dello stadio di Vienna, O.E. Schweizer.
Immagini tratte dal libro *Otto Ernst
Schweizer Stadion Wien**



*Nella parte inferiore della pagina
Lo Stadio di Vienna. Architetto O.E.
Schweizer, anno 1931, Pianta a differenti
quote altimetriche, tratta dal libro *Otto Ernst
Schweizer Stadion Wien**





Sopra: sezione tipologica della conformazione strutturale ed architettonica degli spalti e dei percorsi verticali dello Stadio di Vienna. Architetto O.E. Schweizer, anno 1931,

Sotto: immagini di alcuni spazi esterni ed interni dello stadio terminato.

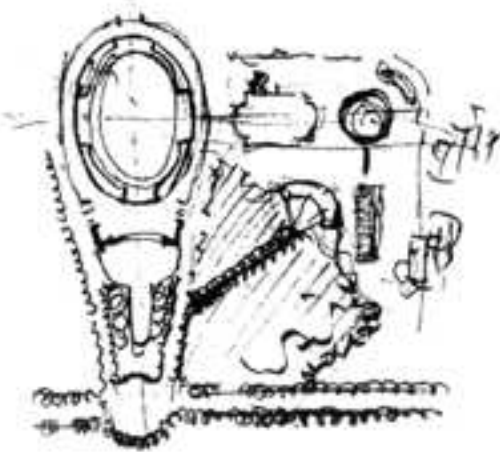
Immagini tratte dal libro *Otto Ernst Schweizer Stadion Wien*



A sinistra: schizzo finale di progetto per lo stadio di Vienna, architetto O. E. Schweizer

Sotto: Vista degli spazi esterni dello stadio con lo stagno in primo piano e vista degli spalti interni dell'arena (dagli spalti).

Immagini tratte dal libro *Otto Ernst Schweizer Stadion Wien*



V.3.2.3 - Lo Stadio Mussolini di Torino

Lo Stadio Mussolini a Torino è opera degli ingegneri Ortensi e Bianchini e dell'architetto Fagnoni ed è stato costruito tra il 1931 e 1932.

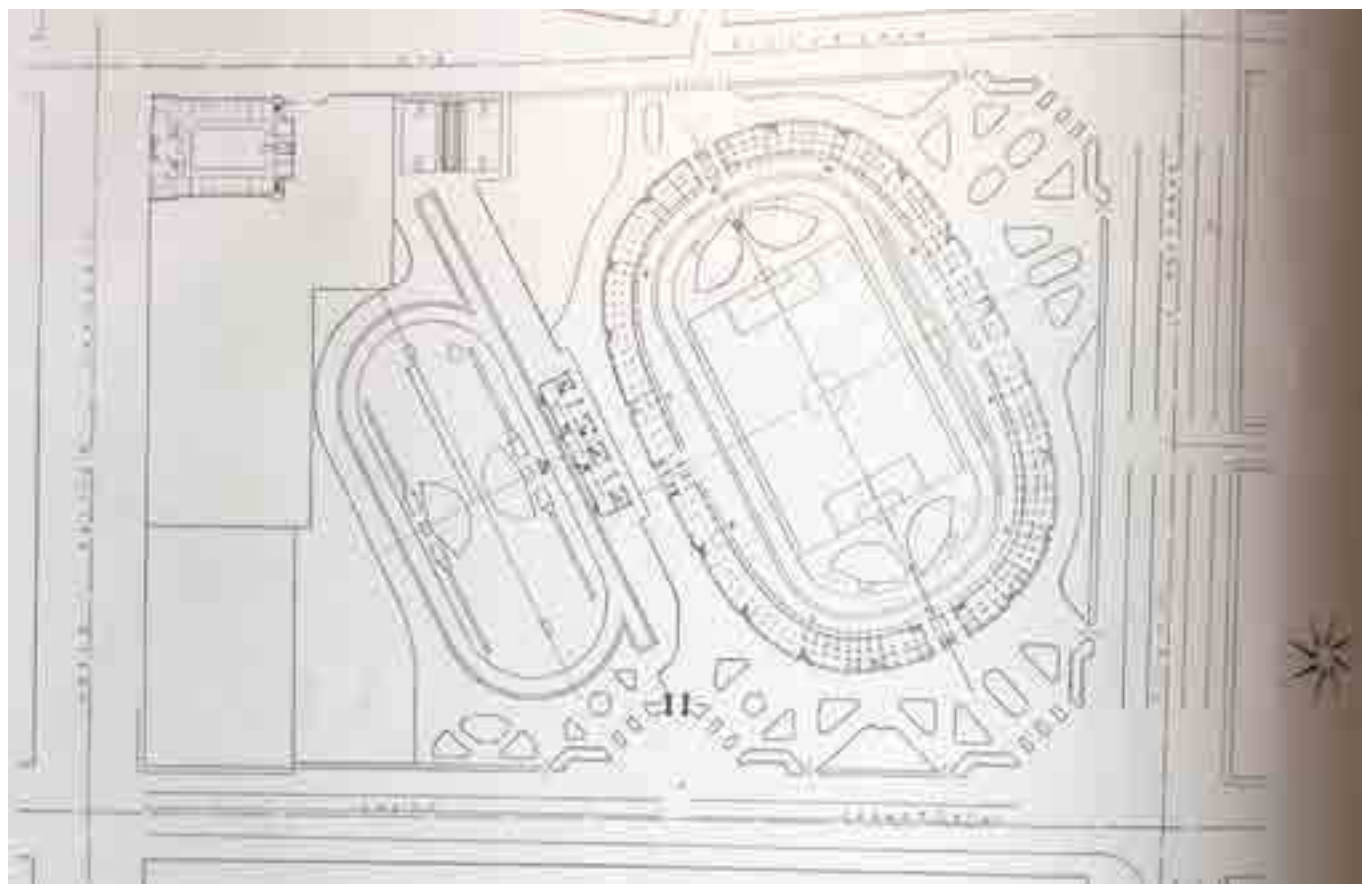
Anche questo stadio, come altri, mostra un andamento ellittico in pianta ma è maggiormente sviluppato e quindi allungato sull'asse maggiore. Analogamente, la proposta che de Finetti pensa per la risistemazione dell'Arena civica non si mostra come ellisse perfetta, bensì allungata sull'asse maggiore e ricavata da più archi di circonferenza. Questo complesso si compone principalmente di tre elementi: lo stadio, il campo di atletica e l'edificio con la piscina coperta. Lo stadio alloggia un campo da calcio regolamentare al centro e attorno ad esso una pista per la

corsa. Nella sua globalità l'intero progetto si posiziona entro un lotto pressoché rettangolare e di circa 100.000 metri quadrati. Come viene riportato in un opuscolo dedicato a questo stadio e contenuto nel periodico La "Architettura Italiana" del settembre 1933:

«Il terreno, posto a giorno della nuova piazza d'Armi e circondato per tre lati dai corsi Galileo Ferraris, Sebastopoli e IV Novembre, è quindi ottimamente collegato col centro della città e capace di smaltire il caratteristico e ragguardevole movimento della folla. Forse non si presta ad una bella e chiara disposizione planimetrica delle varie costruzioni e degli accessi, dato ancora il suo orientamento. Ma occorre dire che aree di oltre 100.000 metri quadrati di superficie non sono facili da trovare e quanto all'orientamento la questione è così

complessa che gli stessi tecnici sono di pareri assai discordi, tanto che se ad una soluzione si venne dopo molto discutere, fu per merito del buon senso e della pratica di un'alta Autorità.»(8).

Rispetto al lotto, infatti, lo stadio e la pista di atletica, adiacenti e disposti su giaciture parallele fra loro, vengono inclinati ottenendo come giacitura degli assi maggiori quella nord-sud. È invece posto nell'intersezione fra due lati del lotto, quindi nell'angolo a sud-est, l'edificio contenente la piscina. Questo terreno si pone in fronte alla piazza d'Armi della città e su di esso è posta in asse la porta Maratona che segna l'ingresso principale del complesso. Essa si pone su uno dei due lati maggiori del lotto e non trova un allineamento specifico con le direzioni definite dagli assi dello stadio e del campo di atletica, infatti:



Lo Stadio Mussolini di Torino, ingegneri Ortensi e Bianchini e dell'architetto Fagnoni. Edificio Piscina ingegnere Dado Bonicelli. Costruzione anni 1931-32. Immagine tratta da Casabella 1933, mese di Dicembre, anno XII.

Planimetria del complesso.

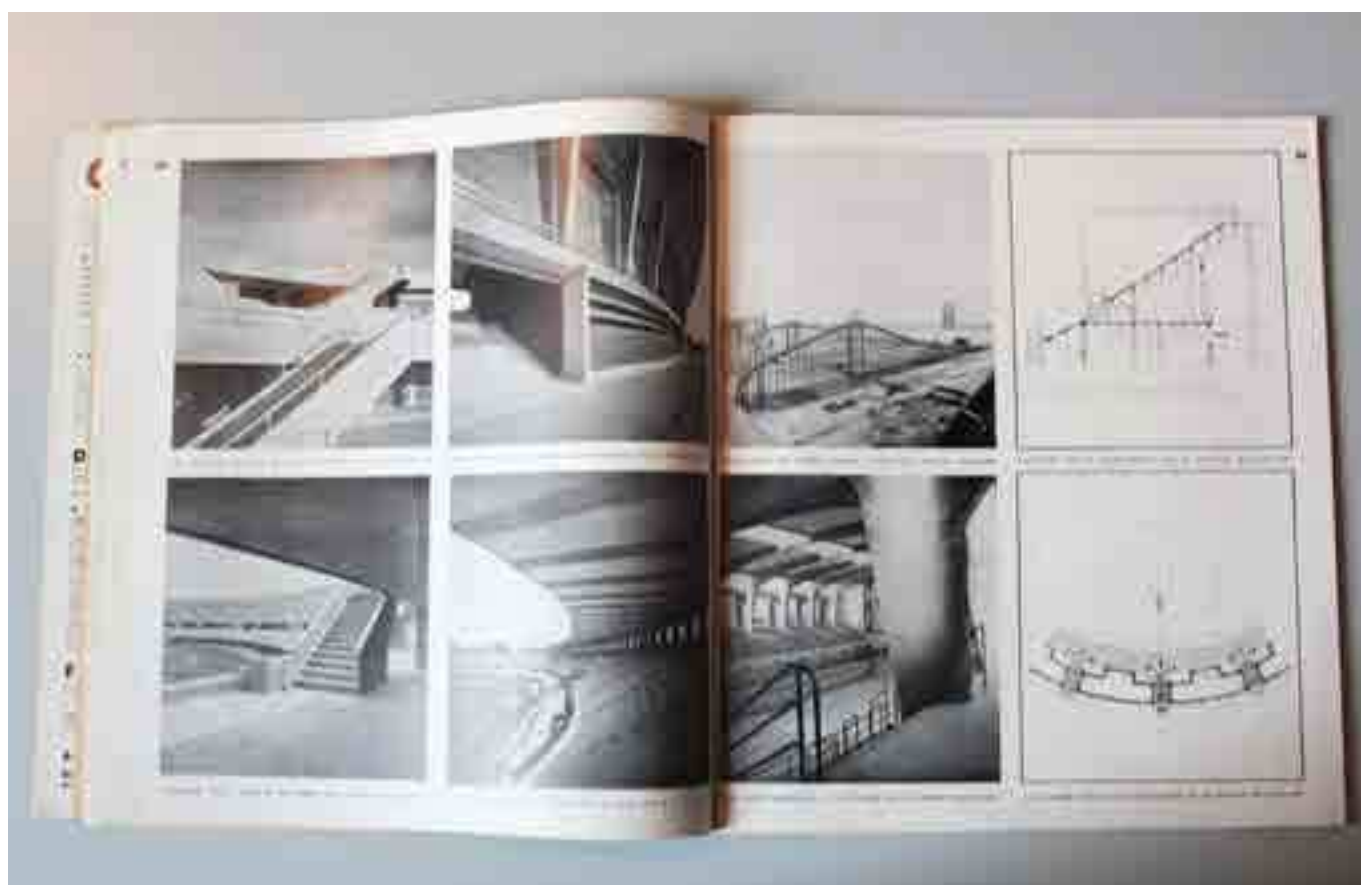
La rivista è contenuta presso Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma.

«Alla resa dei conti se l'ingresso della torre di Maratona incastrato artificiosamente fra i due anelli dello stadio e del campo atletico, può essere giudicato poco bello, e poco felici gli altri ingressi senza un allineamento deciso e un riferimento purchessia a qualche asse di simmetria, sta di fatto che lo sfollamento si è riscontrato ottimo (per dare qualche cifra 90.000 spettatori in 10 minuti) e l'orientamento nord-sud giudicato assai opportuno dagli stessi atleti.»(9).

Questa torre, la porta Maratona, si colloca perciò verso la piazza d'Armi trattata a parco e ne caratterizza uno dei lati attraverso i suoi 40 metri di altezza che la definiscono come un *landmark* distintivo di quest'area sportiva. La torre attraverso l'illuminazione interna e l'utilizzo del vetro, riesce ad essere

visibile chiaramente anche nelle ore notturne. Lo stadio Mussolini può ospitare circa 65.000 spettatori e in pianta, le dimensioni degli assi, considerati gli spalti, sono per lo stadio di 198 metri per 120 metri. Come nel progetto di Vienna, anche qui il retaggio Romano si traduce in una buona gestione della circolazione dei flussi. Venti vomitori permettono di accedere da terra ad una corsia intermedia posta in quota e che si affaccia direttamente verso il campo. Da qui è possibile scendere agli spalti sottostanti ma anche salire attraverso quaranta scale minori che, così come nello stadio di Vienna ma anche nel progetto di de Finetti, permettono di risalire sui gradoni superiori. I progettisti riflettono anche sulla distribuzione dei flussi circolatori, la semplicità statica ma intelligente dello stadio gli permette di essere frutto di una

corrente razionale pur riferendosi ai modelli Classici degli anfiteatri. La copertura in calcestruzzo armato è realizzata solo su un tratto e su uno dei due lati longitudinali, quello in cui è posta anche la tribuna d'onore alla quale è possibile accedere direttamente da terra con una scala. Il campo di atletica ha dimensioni leggermente inferiori allo stadio e ospita fino a 3000 spettatori sugli spalti lineari lunghi 60 metri. Nel complesso sportivo è previsto anche l'edificio della piscina coperta progettato dall'ingegnere Dado Bonicelli. Questa struttura presenta una piscina coperta in interno e anche una scoperta in esterno. L'edificio internamente mostra una struttura intelaiata in cemento armato che permette l'ingresso dal soffitto e dalle pareti laterali di luce zenitale naturale. Attorno alla piscina sono posti gli spalti lineari e



Lo Stadio Mussolini di Torino, ingegneri Ortensi e Bianchini e dell'architetto Fagnoni. Edificio Piscina ingegnere Dado Bonicelli. Costruzione anni 1931-32. Immagine tratta da Casabella 1933, mese di Dicembre, anno XII.

Alcune viste degli spazi.

La rivista è contenuta presso Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma.

l'acqua oscilla da una profondità di 1,30 metri a quella massima di 5,05 metri permettendo perciò anche l'alloggiamento del trampolino olimpionico (posto anche nella piscina esterna) e realizzato anch'esso in cemento armato con la possibilità di fare i salti da 5 e 10 metri di altezza. La piscina interna presenta una dimensione di 27x33 metri permettendo così l'alloggiamento di un campo di pallanuoto che come massima dimensione, da regolamento, può avere lunghezza 27 metri e larghezza 18 metri. In questo modo è inseribile in un'unica piscina e in funzione dei salti di quota del fondo, l'inserimento di un campo regolamentare da pallanuoto e

contestualmente di altro spazio adibito ai tuffi e altre attività sportive. Questa dimensione sfavorisce invece le gare dei 50,75 e 100 metri a nuoto, che necessitano della giustapposizione di alcuni schemi che ripartiscano la corsia in 25 metri di lunghezza.

Sotto il profilo architettonico lo stadio del nuoto si mostra realizzato in calcestruzzo armato con il gradone superiore parzialmente aggettante (con il ballatoio) sugli spazi destinati all'attività sportiva; i gradoni aggettano sugli spazi che stanno attorno alla piscina su cui gli atleti sostano e si preparano. Questo permette di contenere la dimensione della pianta nell'attacco a terra e di aumentare la capienza

degli spettatori.

Rispetto alla proposta che de Finetti propone per Milano, questo progetto si mostra differente in relazione ad aspetti architettonici e urbani. Tuttavia, de Finetti a più riprese ne sostiene il pregio e questo si evidenzia anche dal fatto che la dimensione dei gradoni che va a pensare per l'Arena Civica di Milano viene calcolata, così come lui riporta nei suoi scritti, in virtù anche di questa proposta rappresentata dallo stadio Mussolini di Torino. De Finetti sostiene che la pedata dei gradoni deve essere compresa tra i 60 e i 75 cm e lo stadio di Torino diventa per lui un esempio da indagare per giungere a questa conclusione cruciale nella



In alto, due immagini rappresentanti la porta Maratona. A sinistra è vista dal campo di atletica, ove è presente una tribuna lineare che può alloggiare circa 3000 persone. A destra una rappresentazione della porta.

Al centro: una vista aerea dell'area a progetto concluso

In basso: una fotografia del modello fisico dello stadio.

Le immagini sono tratte dal periodico *L'Architettura Italiana* del settembre 1933



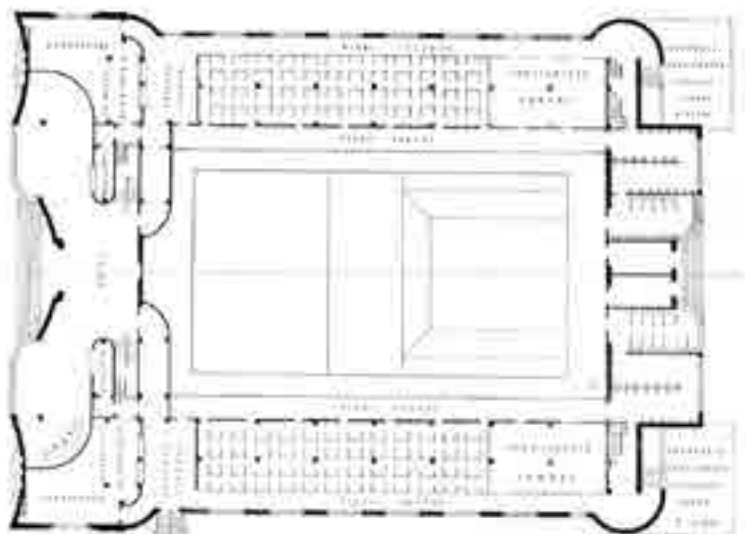
progettazione architettonica della sua proposta. Una delle principali differenze a livello urbano è però che, pur ponendosi in relazione con la piazza d'Armi e quindi con un grande parco, lo stadio Mussolini di Torino non detiene quel carattere di libero e pubblico accesso che invece nel progetto di de Finetti è preminente. Questo complesso sportivo risulta infatti recintato entro un lotto e, sebbene gli edifici siano pensati anche per fruitori esterni non direttamente correlati ad un evento di massa, lo stadio non alloggia spazi in cui possono insediarsi attività commerciali e pubbliche come invece de Finetti propone per lo stadio di Milano. Inoltre, nonostante per accedere al girone sottostante si debba scendere da

un piano intermedio di modeste dimensioni e di conseguenza salire per giungere a quello soprastante, lo stadio Mussolini si attacca al terreno al piano di campagna e da quella quota si può accedere allo stadio. Ben diverso è il più complesso progetto che de Finetti declina e che vede l'integrazione dell'infrastruttura viaria, nonché la definizione di spazi pubblici a differenti quote, i quali possono permettere l'accesso contemporaneo allo stadio a più livelli di quota altimetrica.

Tuttavia, la chiarezza dei flussi interni, della struttura e della forma che lo stadio Mussolini rappresenta, rendono evidente, oltre al fatto che de Finetti stesso ne parla, il motivo per cui de egli pensi anche a questo esempio quando va a realizzare

il proprio progetto per lo stadio di Milano. In conclusione, la differenza più sostanziale fra i due progetti sta nel fatto che pur definendo una parte di città, questo progetto per Torino non mostra quel livello di fusione ad ampio spettro con la città esistente. In de Finetti questo è reso possibile soprattutto per la definizione di una proposta progettuale che si conforma sulla definizione di spazi pubblici liberamente fruibili e anche per l'integrazione infrastrutturale urbana che fonde con il progetto.

Per ulteriori approfondimenti sullo stadio di Torino consultare il periodico: "Architettura Italiana" del settembre 1933.

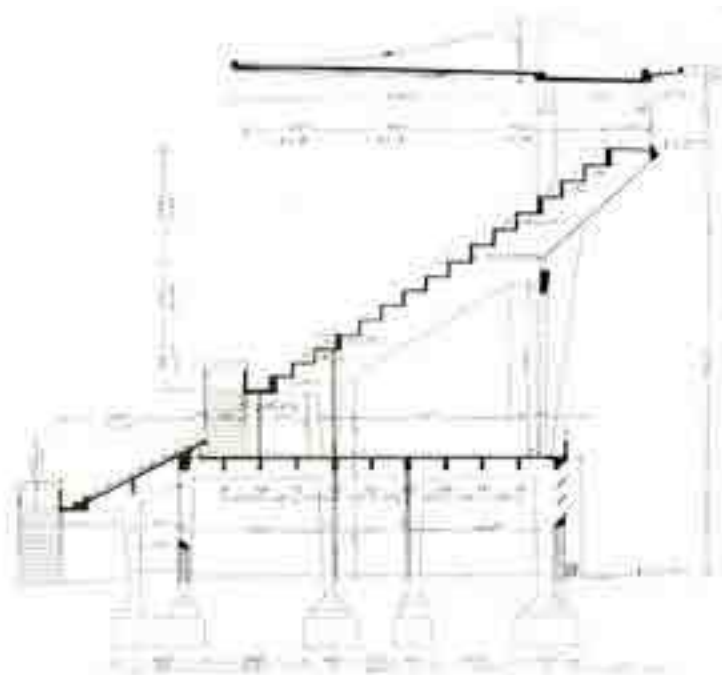


A sinistra: pianta dell'edificio con piscina, posto esternamente allo stadio, nell'angolo sud est del lotto.

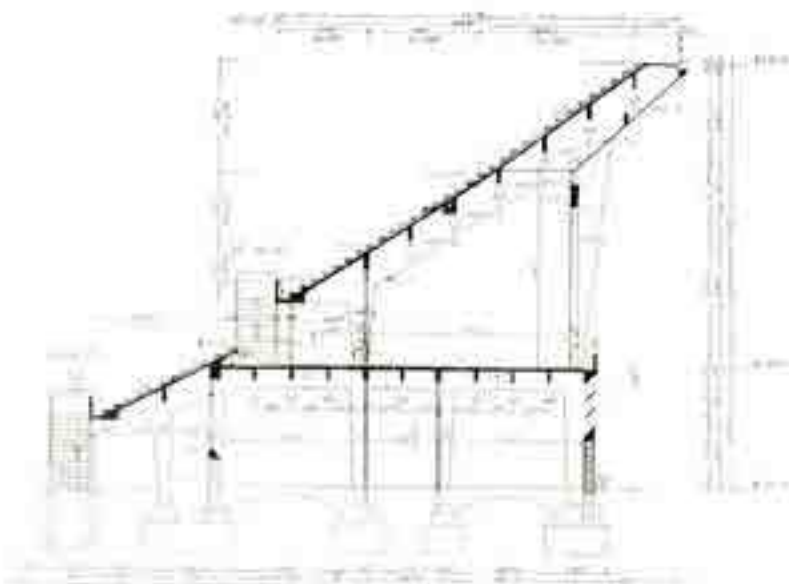
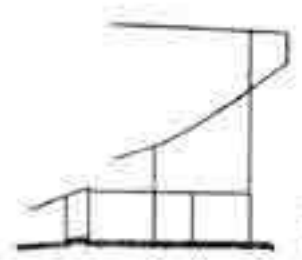
Sotto: due immagini rappresentanti gli interni dell'edificio con piscina, a sinistra uno scatto fotografico e a destra un disegno a china.

Le immagini sono tratte dal periodico *L'Architettura Italiana* del settembre 1933





Sezione della tribuna.



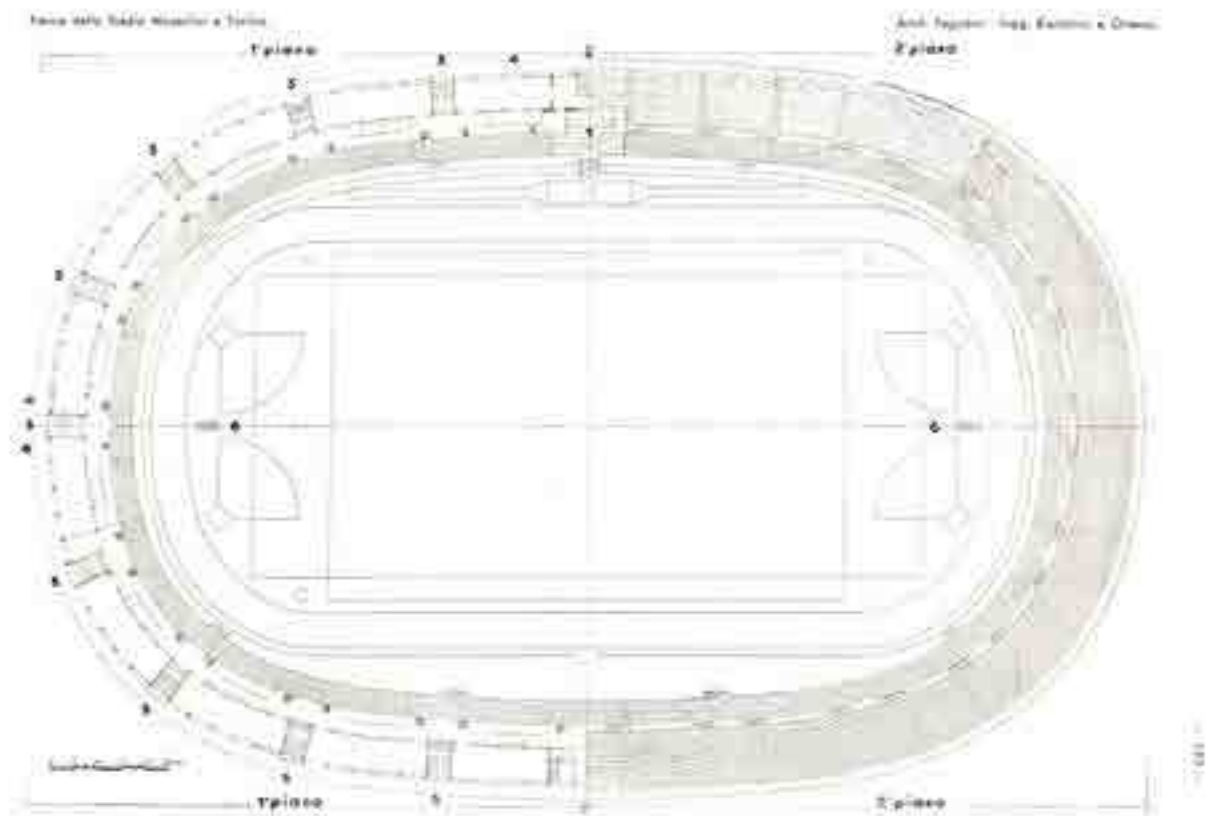
Sezione dalle gradinate scoperte.



A sinistra: due sezioni rappresentanti la struttura gradonata. Sopra la sezione è in corrispondenza della porzione con la copertura, quella sotto rappresenta una sezione tipo dello stadio.

A destra:
 - Sopra, rappresentazioni di schemi strutturali e dei flussi di persone
 - sotto, immagine rappresentante lo stadio dal livello del piano di campagna in cui è possibile notare l'aggetto del girone di spalti superiori, la forma degli elementi strutturali ottenuti con il cemento armato e una delle scale di accesso poste lungo tutto il perimetro dello stadio.

Le immagini sono tratte dal periodico *L'Architettura Italiana* del settembre 1933



Sotto, dall'alto verso il basso:

- a sinistra vista dagli spalti dello stadio Mussolini di Torino in corrispondenza della porzione coperta dalla copertura a sbalzo (immagine tratta da *L'Architettura Italiana* del settembre 1933)
- a destra vista dall'alto degli spalti, del campo e della struttura. (immagine tratta da "Casabella" 1933, mese di Dicembre, anno XII, custodita presso Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma)

In basso: pianta rappresentante differenti quote di sezione dello stadio Mussolini di Torino (immagine tratta da *L'Architettura Italiana* del settembre 1933)

V.3.2.4 - Altri possibili riferimenti

Dall'analisi di materiali d'archivio e bibliografici su de Finetti emergono possibili riferimenti architettonici che l'architetto potrebbe aver considerato per la trasformazione dell'Arena civica di Milano. Lo stadio di Los Angeles degli anni '30, progettato da John e Donald Parkinson, mostra affinità con alcune scelte di de Finetti, come la gestione dei flussi interni e aspetti morfologici. Tuttavia, a causa della scarsità di materiale e della minore centralità nella ricerca, è stato trattato insieme ad altri riferimenti. Anche lo stadio del nuoto delle Olimpiadi di Tokyo 1940, pur non presentando affinità compositive con un progetto simile di de Finetti a Milano, è stato incluso per i documenti d'archivio trovati. Includere esempi meno affini ma presenti in archivio evidenzia l'ampio spettro di interessi di de Finetti, che non si limitavano alle architetture simili a quelle da lui progettate, ma abbracciavano anche opere che si discostavano dal suo stile e che, presumibilmente, conosceva.

IV.3.2.4.1 - Lo Stadio di Los Angeles

Lo stadio di Los Angeles, progettato dagli architetti John e Donald Parkinson e realizzato tra il 1921 e 1923, presenta la forma di *bowl* tipica nella conformazione degli stadi negli Stati Uniti d'America. Data l'aridità del terreno si presentano condizioni geografiche favorevoli ad interrare parzialmente l'edificio. Il campo da gioco si mostra più in basso in quota altimetrica rispetto a quello del piano di campagna. Questo implica per il girone di spalti più vicino al campo da gioco un flusso inverso rispetto a quello soprastante. Si presenta così, in ingresso allo stadio, una differenziazione dei percorsi interni che vedono la discesa per raggiungere il primo girone di spalti (quello più basso) e una risalita per quello superiore. In tal modo si riduce l'altezza del prospetto esterno, che risulta essere fuori terra per una quota minore rispetto a quella effettiva misurata dal campo di gioco, ovvero dell'effettivo stadio. Giacendo la costruzione direttamente sulla pendenza del terreno (naturale o di sterro) si riduce l'altezza libera e in parte anche eventuali costi di

costruzione. Lo stadio presenta una conformazione pressoché ellittica ed una serie di vomitori disposti lungo il suo perimetro ne permettono l'afflusso e il deflusso. Sull'asse maggiore dell'ellisse è costruita una grande "scena fissa" che si conforma in modo simmetrico attraverso un volume forato e voltato a botte con al centro un portale turrito costituito da un'altezza maggiore dell'arco e quindi della volta a botte. Questa grande "scena fissa" spezza completamente il secondo girone di spalti lasciando intatto quello sottostante. In un secondo momento lo stadio viene ampliato per aumentare il numero di sedute e conseguentemente vengono ampliati gli spalti realizzando un terzo girone in previsione delle olimpiadi del 1932. La scena fissa non viene intaccata e gli spalti esistenti vengono innalzati a pari modo provocando un piccolo innalzamento del prospetto esterno. Risulta interessante notare come, nonostante l'ampliamento, lo stadio risulti quasi completamente interrato rispetto alla quota effettiva del campo da gioco. Questa percezione è favorita anche dal fatto che addossati alle pareti esterne viene riportato il terreno (presumibilmente estratto



Lo Stadio di Los Angeles, progettato da John e Donald Parkinson e costruito tra il 1921 e 1923.

Nell'immagine è visibile il progetto così come realizzato nella sua prima fase (1923).

L'ampliamento degli spalti in vista delle Olimpiadi del 1932 innalza l'intero stadio di un terzo girone di spalti.

Immagine tratta dal libro *Stadi esempi tendenze progetti* a cura di Giuseppe de Finetti

dallo scavo) che viene plasmato con una leggera pendenza a decrescere man mano che ci si allontana dal perimetro.

Con questo ampliamento lo stadio di Los Angeles si espande fino alla capienza di circa 100.000 spettatori. Risulta quindi interessante notare come de Finetti, in base ai ritrovamenti in archivio ed anche ai suoi stessi scritti, sia particolarmente interessato allo studio e alla conoscenza di queste architetture a lui coeve ed analoghe a quella che progetta con la trasformazione dell'Arena civica. Sebbene l'idea di differenziazione dei flussi circolatori interni alle arene sia oggetto di studio già al tempo dei Romani de Finetti è consapevole dell'inevitabile abisso e delle esigenze di cui la sua epoca necessita rispetto all'antico e per questo si avvicina anche ad esempi concreti del proprio tempo. Sebbene le condizioni al contorno

di natura climatica ed urbana per lo stadio di Los Angeles siano differenti rispetto a quelle per l'Arena Civica di Milano, e considerato anche il fatto che lo stesso de Finetti riconosca nelle *bowls* la criticità di non poter disporre liberamente dello spazio posto al di sotto degli spalti poiché interrato totalmente o parzialmente, emerge interessante considerare questo esempio poiché mostra alcune analogie rispetto alla capienza e alle dinamiche dei flussi. La differenziazione in quota che de Finetti pensa con accessi diversificati e le piazze terrazzate, potrebbero essere ottenute attraverso le analisi dei flussi derivanti da questo esempio americano e da altri ad esso affini, per questo motivo risulta interessante mostrare tale esempio all'interno della ricerca come possibile riferimento progettuale.

V.3.2.4.2 - Meiji Jingu Outdoor Swimming Pool, Tokyo

Nel materiale relativo a Giuseppe de Finetti custodito presso l'archivio CSAC di Parma, sono presenti alcune stampe raffiguranti un progetto per lo stadio di nuoto giapponese di Meiji Jingu Outdoor Swimming Pool di Tokyo costruito nel 1935 di cui oggi non ne rimane traccia, infatti, sul terreno su cui sorgeva questo complesso oggi passano una strada ad alta percorrenza ed una ferrovia. Sebbene in merito al progetto per la risistemazione dell'Arena civica questo esempio sembri non trovare applicazione diretta nell'edificio termale pensato da de Finetti con piscina esterna, appare interessante notare come alcune lettere e alcuni disegni rappresentanti questo progetto ne mostrino l'interesse da parte dell'architetto. Dalle lettere emerge che, tramite terze



A Sinistra

Lo Stadio di Los Angeles, con l'ampliamento realizzato per le Olimpiadi del 1932. Immagine tratta da *University of Southern California. Libraries*. Risorsa digitale, permanent link (DOI) <https://doi.org/10.25549/chs-m1917>

A destra

Lo Stadio di Los Angeles durante la costruzione degli spalti in previsione delle olimpiadi del 1932. Immagine tratta da *University of Southern California. Libraries*. Risorsa digitale, permanent link (DOI) <https://doi.org/10.25549/chs-m1916>



persone, de Finetti si fece inviare questo materiale direttamente dal progettista dell'opera. Pertanto, con le dovute distanze che si intendono prendere dall'avvicinare sotto un profilo compositivo questo progetto a quello della proposta milanese, si vuole mettere al corrente la ricerca di tale ritrovamento per ribadire come de Finetti volgesse uno sguardo ad ampio spettro a questo genere di architetture a lui contemporanee.

Data la scarsità di materiale relativo a questo progetto, per visualizzare alcune viste si è reso necessario affidarsi non solo al materiale d'archivio, ma anche ad una fonte secondaria:

<https://www.oldtokyo.com/meiji-jingu-outdoor-swimming-pool-tokyo-c-1935/>

V.3.2.4.3 - Stadi del programma ufficiale F.I.G.C. del 1934

Nel materiale d'archivio, come già mostrato in precedenza, è presente un manuale, realizzato in previsione dei mondiali di calcio del 1934, che contiene il regolamento della F.I.G.C., al cui interno sono presenti anche una serie di stadi italiani nei quali si sarebbero svolte le partite. Per ognuno di essi, questo opuscolo mostra la pianta dello stadio ed anche i collegamenti con la città circostante. Risulta interessante, anche in virtù dell'interesse che de Finetti manifesta per altri stadi (come il Berta di Firenze), mostrane alcune pagine per evidenziare come l'architetto si approcci consapevolmente al progetto per "Un grande stadio per Milano" anche

attraverso regolamenti sportivi oltre che altri esempi di stadi. All'interno dell'opuscolo relativo alle partite di girone del campionato mondiale di calcio del 1934, sono contenuti anche altri stadi, oltre a quelli già descritti. Sebbene non possano considerarsi, forse, riferimenti diretti per la proposta dell'Arena civica di Milano, emergono comunque come testimonianza concreta della conoscenza ad ampio spettro dell'architetto sull'ambito sportivo, utile a un processo di progettazione di un grande stadio. Primo, fra tutti questi possibili esempi di riferimento, è lo stadio Berta di Firenze, progettato dall'ingegner Pier Luigi Nervi. Esso è citato dall'architetto soprattutto in relazione al dimensionamento dei gradoni. Quando infatti egli rileva come critica la profondità di



A sinistra: due immagini tratte dal sito *The Old Tokyo*, rappresentanti lo stadio *Meiji Jingu Outdoor Swimming Pool* di Tokyo negli anni trenta. Nello specifico una vista dall'alto e una dalla piscina piccola.

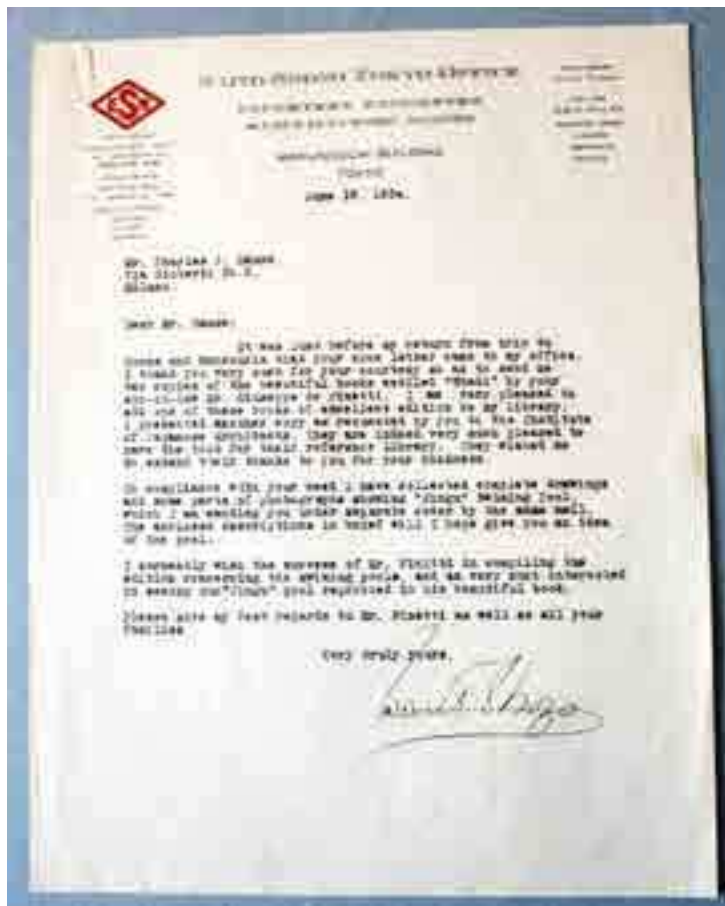
A destra: Foto di materiale d'archivio rappresentante il contenuto di una busta relativa all'invio di materiale dello stadio *Meiji Jingu Outdoor Swimming Pool* di Tokyo.

Il materiale è custodito presso Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma

circa un metro dei gradoni esistenti progettati da Canonica nell'Arena civica Milanese, sottolinea anche come siano presenti esempi italiani ai quali ispirarsi. In quel frangente de Finetti parla dello stadio Mussolini di Torino, ma anche dello stadio Berta di Firenze. Egli afferma infatti che la lunghezza ottimale dovrebbe stare tra i sessanta e i settantacinque centimetri di profondità. Le scelte progettuali ed i vincoli imposti dall'Arena esistente costruita da Canonica, hanno spinto de Finetti ad avvicinarsi più ad alcuni esempi rispetto che ad altri. Fra quelli presenti nell'opuscolo, solo rispetto ad alcuni è possibile cogliere analogie col progetto per Milano. De Finetti, ad esempio, sotto un profilo planimetrico, sembra discostarsi maggiormente rispetto a stadi come:

il Littorale di Bologna, Il Berta di Firenze, San Siro a Milano, il Ferraris di Genova, l'Ascarelli di Napoli e lo stadio del Partito Nazionale Fascista di Roma. Questi esempi, infatti, talvolta prevedono spalti lineari e altre volte incurvati. Ma rispetto a quelli precedentemente citati emerge forse meno un'idea di Romanità più evidente della forma planimetrica e che spesso si manifesta non solo attraverso la declinazione dell'architettura ma anche per mezzo di una fondazione compositiva urbana. In sintesi, attraverso il materiale di archivio, si vuole dare rilevanza anche a questi esempi che, seppur in minor peso e per differenti ragioni quali per esempio il gusto personale dell'architetto e possibili affinità compositive architettoniche, hanno

forse influito sul progetto per Milano. Nella loro eterogeneità si individua quello sguardo ad ampio spettro che de Finetti volge a progetti a lui coevi e che si può pensare essere ricercato per una maggiore consapevolezza di ambito, utile a formulare proposte capaci di intuire una relazione con la città e progettare, oltre allo stadio, anche uno spazio pubblico infrastrutturale e quindi una parte di città.



A sinistra: lettera relativa all'invio di materiale dello stadio *Meiji Jingu Outdoor Swimming Pool* di Tokyo. Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma

A destra: Copia inviata in una spedizione separata della planimetria dello stadio *Meiji Jingu Outdoor Swimming Pool* di Tokyo. Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma

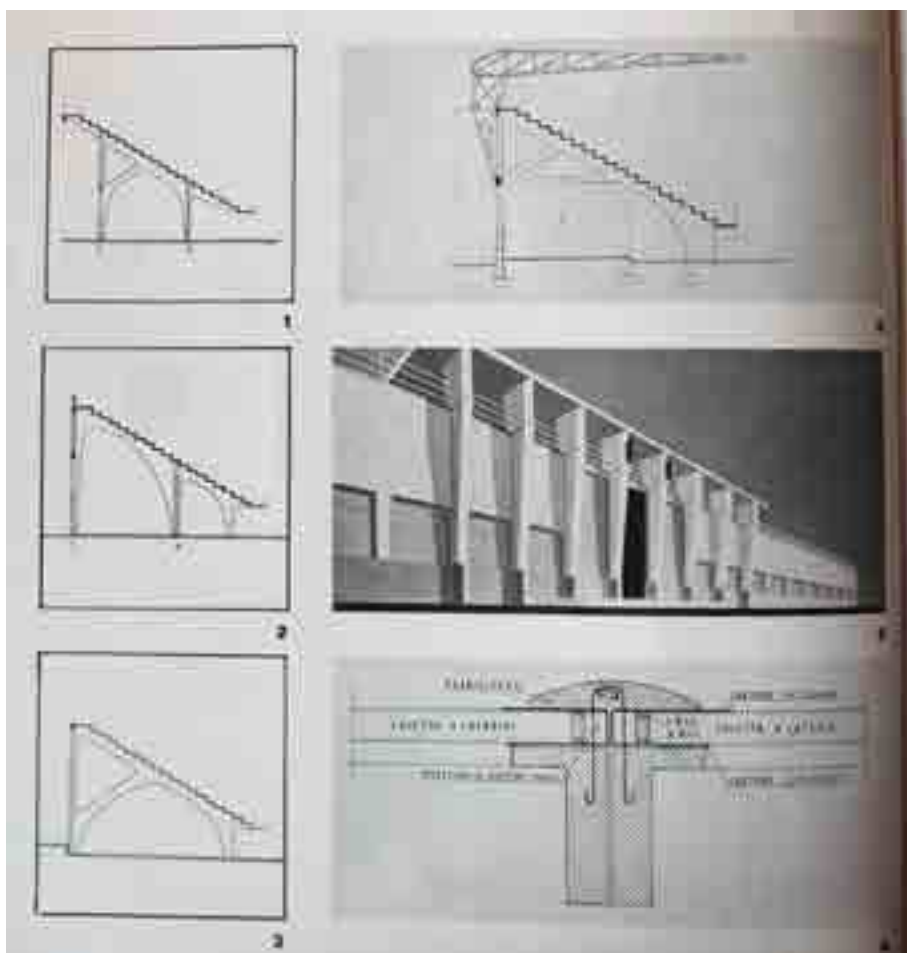


Alcune pagine dell'opuscolo relativo alla *Tabella delle gare di girone Finale* dei mondiali di calcio del 1934. All'interno sono rappresentati gli stadi del *Programma ufficiale F.I.G.C. - anno 1934*.
 Gli stadi presenti, dall'alto al basso e prima a sinistra e poi a destra, sono relativi alle città di: Trieste, Napoli, Bologna, Genova, Milano, Roma.

V.3.3 - Questioni tecniche relative agli stadi

Sul numero del Dicembre 1933 di "Casabella", sono presenti anche due articoli, il primo relativo all'ingegnere Pier Luigi Nervi e il secondo a cura dell'architetto Paolo Vietti-Violi. Nervi, nel suo articolo "Considerazioni tecniche e costruttive sulle gradinate e pensiline per stadi", riflette sul materiale da costruzione adatto ad uno stadio moderno e la scelta, senza alcun dubbio, ricade sul cemento armato. Questo materiale infatti presenta la resistenza della pietra e dell'acciaio e una naturale impermeabilità all'acqua. Ovviamente è soggetto a fessurazioni, ma Nervi sottolinea come sia il materiale adatto a costruire grandi stadi. L'articolo non si sofferma infatti sulle capacità plastiche che possono essere utilizzate per fondere struttura e architettura in un unico elemento, proprio come Nervi fa nelle sue opere, ma si concentra sulle questioni costruttive e tecniche. Vengono mostrate una serie di sezioni relative ad alcuni stadi esistenti. Da esse, e dalle parole espresse da Nervi, si evince infatti come sia buona norma avere un distanziamento circa di 6 metri fra pilastri principali, ma anche come le travi che sorreggono i gradoni, e perciò (nell'ottica del getto in opera) i gradoni stessi, siano effettivamente delle travi secondarie. Queste a seconda

del dimensionamento dello stadio, nonché della pendenza necessaria dei gradoni, possono innalzarsi dai 40 ai 45 cm. Le sedute invece o, meglio, la profondità dei gradoni dovrebbe oscillare tra i 65 e i 70 cm. Sembra perciò Nervi fornire un breve compendio, seppur semplificato, di una serie di nozioni base da mettere in pratica per la progettazione architettonica e strutturale degli stadi. In relazione alle pensiline, ovvero quegli elementi posti in sommità per favorire ombreggiamento e riparo anche da altri agenti atmosferici, Nervi parla dell'utilizzo del ferro, oltre che del cemento armato. Al di là delle scelte progettuali che possono spostare la scelta verso l'uno o l'altro materiale, Nervi sottolinea come occorra prestare particolare attenzione agli aspetti strutturali. Questi elementi sono soggetti a forti tensioni, non solo in virtù del fatto di essere delle "mensole" completamente a sbalzo, ma anche poiché il differenziale di temperatura fra estradosso ed intradosso, può provocare, sul lungo periodo, sollecitazioni analoghe a quelle di un continuo carico posto in sommità. Le fibre tese e compresse dovute alle tensioni dell'elemento strutturale e aggravate dal differenziale termico possono infatti portare a gravi lesioni. Pertanto, nel caso di grandi stadi e non quindi di pensiline relativamente ridotte, Nervi mostra alcuni esempi di come possa essere

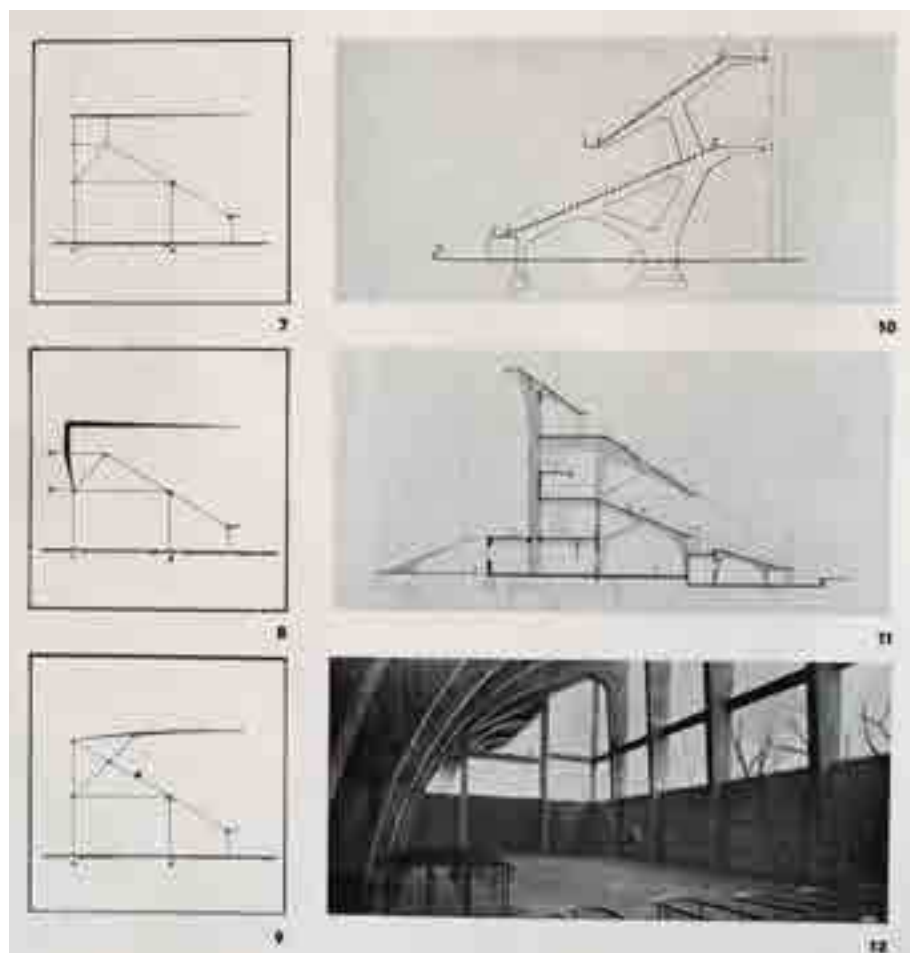


Immagini tratte dall'articolo "Considerazioni tecniche e costruttive sulle gradinate e pensiline per stadi" di Pier Luigi Nervi su Casabella anno 1933 mese di Dicembre.

Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma

possibile utilizzare le gradinate superiori come riparo per quelle sottostanti. Risulta quindi interessante, sotto un profilo strutturale ed architettonico, osservare anche questioni tecniche di questo genere, che collaborano alla definizione di un progetto architettonico di uno stadio. L'utilizzo della pensilina è infatti presente anche nel progetto di risistemazione dell'Arena civica a cura di de Finetti. Risulta di interesse anche il discorso relativo alla profondità dei gradoni, che de Finetti aveva riconosciuto come eccessivo (circa un metro) negli spalti esistenti e che va a modificare a favore di un migliore dimensionamento quando pensa a quelli soprastanti da realizzare. Nell'articolo successivo invece, su "Casabella" Dicembre 1933, l'Architetto Paolo Vietti Violi, mostra una serie di esempi tipologici relativi ad un grande impianto sportivo. In un certo senso, la presenza di questi articoli nel materiale d'Archivio di Giuseppe de Finetti presso lo CSAC di Parma, mostra non solo l'interesse verso l'ambito, ma anche l'attenzione agli esempi contemporanei. De Finetti, infatti, parla nei suoi scritti di grandi anfiteatri Romani così come di opere a lui coeve. Si intuisce uno sguardo d'ambito che a tutto tondo abbraccia questioni compositive che in questo specifico caso, forse più di altri progetti, abbracciano allo stesso tempo una dimensione strutturale e architettonica. Le necessità, inoltre, che un progetto come quello

dell'Arena civica pone, non sono solo quelle di prevedere un campo da gioco e relativi spalti. De Finetti pensa anche a una serie di servizi annessi, primo fra tutti e di carattere sportivo è l'edificio termale che presenta la piscina scoperta. Gli esempi che vengono proposti nell'articolo "Alcuni dati per le costruzioni sportive" prevedono l'inserimento di numerosi campi da gioco di differente natura identificando un esempio tipologico di come si può costruire un grande complesso sportivo. Paolo Vietti-Viola mostra quattro esempi tipologici differenti: uno relativo a una grande città di 500.000 abitanti; uno per una piccola città di 50.000 abitanti; uno stadio per una società sportiva mista (con più sport); uno stadio per una società puramente calcistica. Sebbene si tratti di interventi di nuovo ed ipotetico insediamento, e per loro natura tipologici, gli esempi mostrano alcune questioni che non sempre sono presenti nel progetto di de Finetti per la risistemazione dell'Arena Civica. Non è infatti possibile inserire nel progetto di de Finetti, all'interno della zona di progetto, quella moltitudine di campi annessi a quelli principali. Questo però può anche essere giustificato dal fatto che il progetto che de Finetti pensa non è un complesso sportivo, ma una serie di luoghi urbani e quindi un pezzo di città. Risulta però interessante rileggere alcune parole presenti nell'articolo relative alle strade e al flusso di mezzi e



Immagini tratte dall'articolo "Considerazioni tecniche e costruttive sulle gradinate e pensiline per stadi" di Pier Luigi Nervi su Casabella anno 1933 mese di Dicembre.

Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma

persone. L'architetto Paolo Vietti si esprime in merito alla necessità sotto un profilo urbano di prevedere per questi complessi: «accessi facili, con strade di collegamento rapido col centro della città, con piazzali di smistamento dove si troveranno gli ingressi e le biglietterie, gli accessi ai vari reparti e i parchi per le vetture private e pubbliche, ecc. Sul piazzale stesso dovranno essere disposti opportuni posti di stazionamento per le vetture pubbliche, per gli autobus di servizio, ed eventualmente, nel caso d'impianti importanti, della stazione della metropolitana, della ferrovia o del tram.» (10).

Risultano perciò iconiche queste parole se si pensa al progetto per l'Arena civica. De Finetti non costruisce un grande complesso sportivo con numerosi campi di gioco di ogni tipo, ma recupera l'Arena esistente e con essa il campo per il calcio, gli spazi per l'atletica e distaccato l'edificio termale (per gli sport acquatici). Nel farlo, prevede strade principali, secondarie e piazzali di smistamento; ma anche parcheggi pubblici, privati, stazioni tramviarie; e lo fa sullo sfondo di un pensiero unitario che definisce nel suo complesso l'intera risistemazione di questa parte

di città, e non solo dell'Arena in sé in quanto oggetto architettonico.

Il progetto di de Finetti, quindi, anche attraverso confronti contrastanti, mostra la sua natura di costruzione della città, che con il progetto di ampliamento dell'Arena civica, si rende possibile attraverso la costruzione di uno spazio pubblico e infrastrutturale, il quale a sua volta permette una trasformazione urbana di una parte di città.

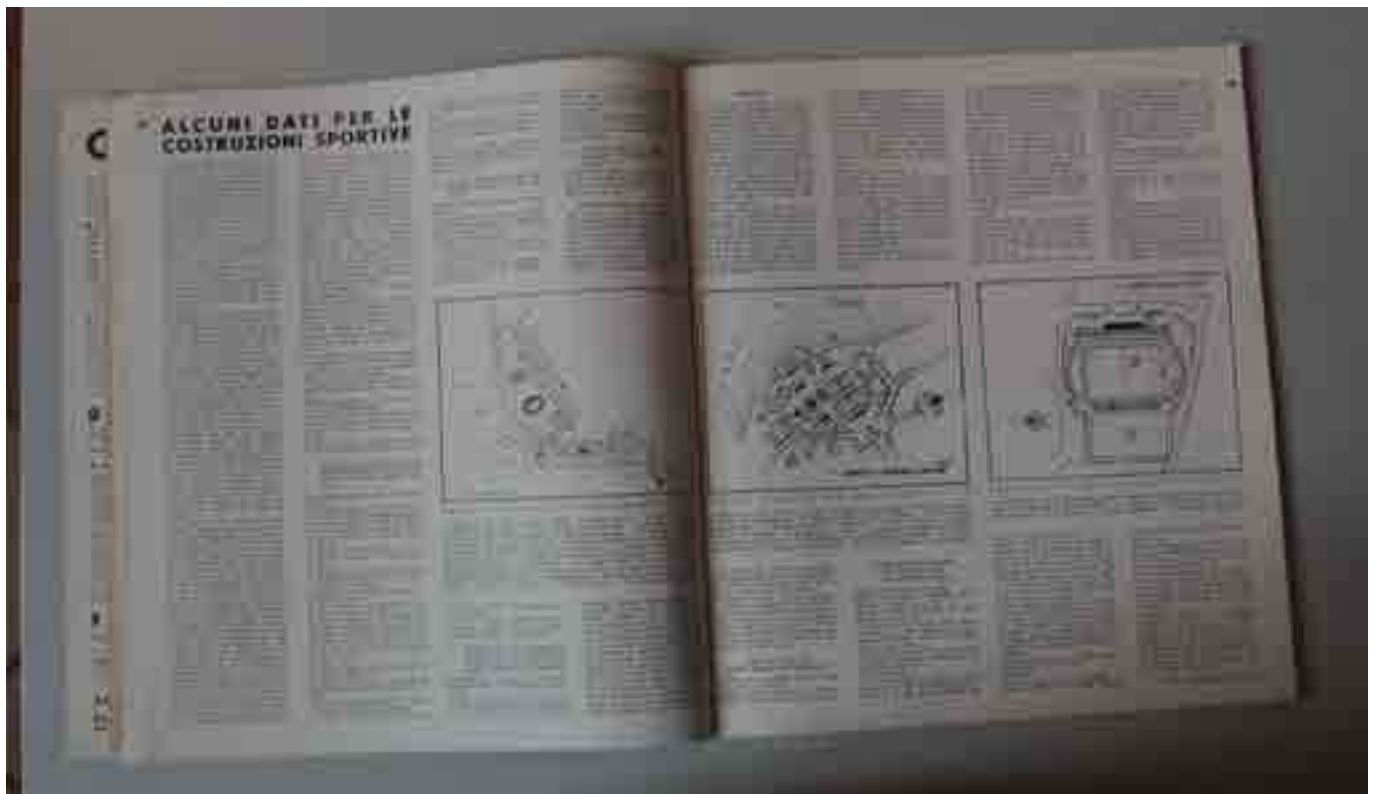


Immagine tratte dall'articolo "Alcuni dati per le costruzioni sportive" di Paolo Vietti-Violi su Casabella anno 1933 mese di Dicembre. Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma

V.4 - La proposta di risistemazione di Giuseppe de Finetti per l'Arena

Si procede in questa sezione ad analizzare le proposte di progetto definite dall'architetto de Finetti e per farlo si sono divisi in quattro sottosezioni gli argomenti trattati:

- *La trasformazione in stadio*, riflessioni architettoniche sullo stato dell'arte dell'Arena civica e proposte sulla possibile trasformazione del complesso

- *Relazioni con la città e il parco*, definizione degli spazi a carattere pubblico esterni all'arena ma interconnessi ad essa nella proposta unitaria di trasformazione urbana;

- *La città circostante e il sistema viario*, dinamiche complessive di carattere urbano e viabilistico del progetto e proposte di ampliamento e costruzione ex-novo di assi e tracciati viari;

- *Il progetto per fasi*, riflessioni sulla possibile della costruzione e realizzazione per fasi pluriennali dell'intero

progetto urbano.

Questo tentativo analitico di suddivisione tematica del progetto è stato pensato per ricercare una maggiore chiarezza e comprensione della proposta. Tuttavia, è bene rimarcare come nella reale e complessiva proposta dell'architetto de Finetti persiste una sussidiarietà tematica che ibrida alle varie scale (architettonica, urbana e urbanistica) il progetto e lo rende unitario rispetto a un'idea di città che si costruisce attraverso uno spazio pubblico e infrastrutturale che a sua volta definisce tracciati viari "penetranti".

Si riporta di seguito un'analisi delle ipotesi e delle premesse che hanno portato alla formulazione del progetto attraverso il materiale di archivio e anche le parole stesse di de Finetti, così come si evince, principalmente, dai seguenti scritti: "Giuseppe de Finetti, Stadi, esempi tendenze progetti" a cura di Giuseppe de Finetti; "Milano Costruzione di una città", a cura di Giovanni Cislighi.



Veduta degli spazi pubblici annessi all'Arena e dell'Arena., Giuseppe de Finetti.

V.4.1 - La trasformazione in stadio

Nella proposta che de Finetti pensa per l'Arena sono rimossi i quattro edifici posti sugli assi compositivi. Senza rimpianto de Finetti pensa di demolire "le Carceri", così come la "porta Trionfale" che ritiene fredda e scolastica sotto un profilo compositivo e che può perciò essere trasferita altrove come all'accesso di qualche giardino se non entro parco Sempione stesso in qualità di monumento. Sulla "porta Libitinaria" invece, nonostante egli la reputi di buona composizione, non la considera altrettanto valida per le sue dimensioni poiché troppo piccola in relazione a un ampliamento sostanziale dell'Arena. Infine, anche per il "Pulvinare", l'edificio posto sull'asse minore dell'Arena, in direzione di parco Sempione. Questo volume racchiude all'interno spazi di rappresentanza e si affaccia internamente all'Arena con una loggia colonnata. Perciò, rispetto all'importanza che questo luogo potrebbe rappresentare per Milano, de Finetti sembra non reputare quasi nulla di questa architettura tanto pregevole da giustificarne una conservazione. La facciata verso il parco non lo è, e forse, così come riporta de Finetti, solo il fronte del loggiato verso interno dell'Arena può essere considerato tale. De Finetti per questo colonnato gigante propone una ricomposizione in un altro possibile edificio termale, del resto, come egli sostiene, quella loggia fu composta dall'architetto Canonica con quattro colonne di nuova fattura ed altre quattro recuperate da una vecchia chiesa, per cui sostanzialmente si presentava

già come un atto di ricomposizione di preesistenze. In modo lapidario, auspica ad una riduzione alla struttura essenziale dell'Arena civica che può però permettere una proposta effettiva di ampliamento. I vecchi spalti vengono integrati a quelli nuovi che vanno ad innalzarsi sopra di essi in gironi ad andamento ovale culminando con una copertura ellittica in ferro che aggetta sugli spalti sottostanti ombreggiando e riparando i futuri spettatori.

Nella proposta l'Arena emerge trasformata e le dimensioni esterne effettive, al netto dell'ampliamento degli spalti, passano da 280 a 333 metri in lunghezza e in larghezza slittano da 167,50 a 208 metri. Rimane perciò sostanzialmente inalterato il rapporto fra gli assi che compongono l'edificio. Relativamente agli spazi interni de Finetti mantiene il girone originario ed esistente degli spalti sui quali va a costruirne altri tre soprastanti. Sebbene questi gradoni presentassero una profondità maggiore, di circa un metro, rispetto a quella ottimale ed utilizzata da altri stadi esistenti (come quello di Torino e di Firenze) che si attestava tra i sessanta e i settantacinque centimetri; de Finetti crede che per via della loro buona fattura costruttiva non valga la pena una demolizione e si mostra perciò favorevole ad un mantenimento. La gradonata esistente viene perciò, nella proposta dell'architetto, racchiusa da un muro che segue il perimetro dell'Arena al cui sopra vengono impostati i nuovi tre gironi di spalti composti complessivamente da 36 gradoni (gironi di spalti con 12 gradoni) e che nella proposta finale diventeranno



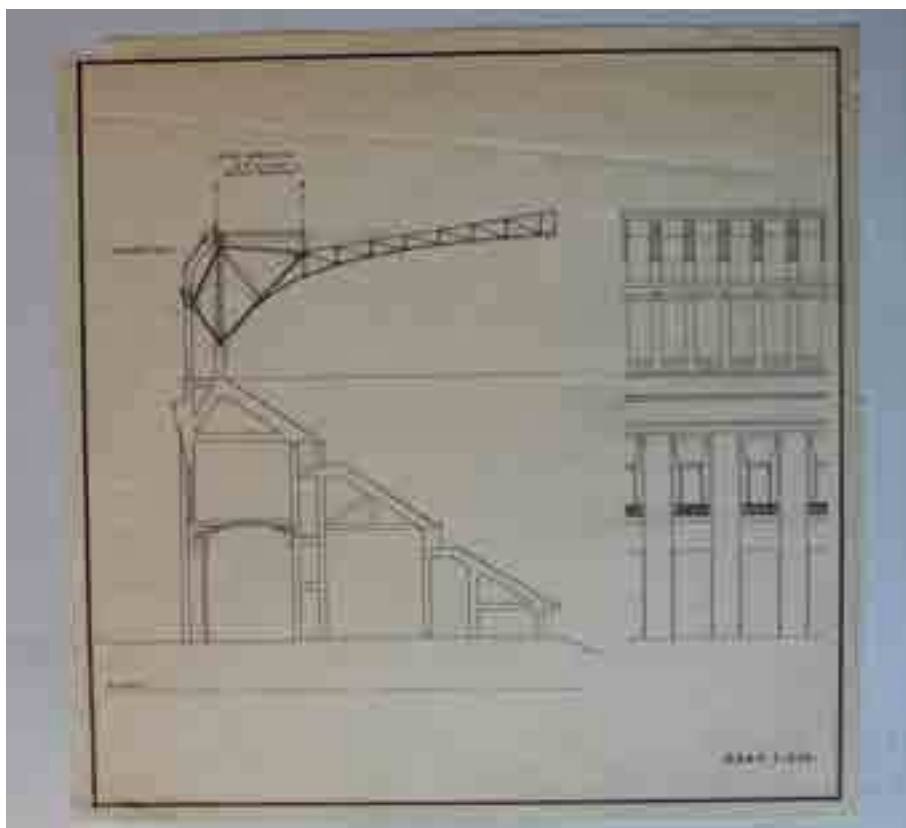
Vista interna dell'Arena ultimata, Giuseppe de Finetti.

Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma.

45 (gironi di spalti con 15 gradoni). Tutti i gironi, ad eccezione dell'ultimo posto in sommità, sono accessibili dal relativo apice e pedice. Internamente un sistema di pilastri radiali all'impianto planimetrico determina una serie di spazi interni in cui, oltre ai servizi e a locali tecnici legati agli eventi collettivi, è permesso l'accesso ai singoli gironi per mezzo di scale elicoidali. Una volta giunti sui gradoni, è possibile però passare da un girone (di gradoni) all'altro attraverso una serie di scale lineari poste tangenzialmente alla curvatura dell'arena e rivolte internamente, all'aperto, verso il campo da gioco. Ogni girone, infatti, si rialza di circa tre metri rispetto all'altro. Questo avviene dagli spalti vecchi al primo girone di nuovi gradoni e progressivamente questo si ripropone tra il primo e secondo girone ed anche tra il secondo ed il terzo. In questo salto di quota dal quale è possibile affacciarsi al girone sottostante, sono alloggiati le scale tangenziali alla curvatura dell'Arena che sono poste in modo all'incirca equidistante e radiale lungo tutto il perimetro interno dei gironi e permettono quindi la discesa e la risalita durante i giochi, perché l'accesso in entrata ai gironi, antecedente all'inizio dei giochi, avviene attraverso le grandi scale elicoidali interne che portano direttamente al relativo girone di gradoni.

La capienza dell'Arena allo stato dell'arte del progetto a cura di de Finetti prevedeva l'alloggiamento di circa 19.000 spettatori con una possibile *supercapienza* di 26.000 spettatori. Con il progetto concluso questa sarebbe

potuta diventare di circa 75.364 posti in condizione normale ed una eventuale super capienza, maggiorata del 40%, che avrebbe permesso l'alloggiamento di 105.509 posti. De Finetti, tuttavia, pensa ad una serie di possibili fasi costruzione che amplino possibilmente gli spalti esistenti con i nuovi gironi. Essa non avviene un girone totale alla volta per intero, ma a porzioni radiali e complete dei tre gironi. Questo poiché lavorando per settori isolati si avrebbero avuto disagi nelle sole zone interessate alla costruzione e non a tutte quelle circostanti all'arena contemporaneamente e quindi si sarebbe favorito un minore disagio alla città. Una volta conclusi i gironi su tutto il perimetro dell'Arena, si avrebbe così avuto una capienza sostanzialmente maggiorata rispetto alla preesistente e all'ultimo livello, si avrebbe avuta una galleria continua e coperta, posta entro l'imposta architettonica della copertura. Questa galleria sarebbe stata aperta, con una serie di bucaure, sia verso l'interno che verso la città. La Struttura in aggetto invece sarebbe stata ancorata ai piloni strutturali che avrebbero sostenuto anche i nuovi gironi di gradoni e nel punto massimo di aggetto, si avrebbe avuto un'altezza di 46 metri sul campo di gioco e favorito un ampio ombreggiamento. De Finetti si esprime anche sul carattere architettonico di questo edificio. Nei suoi scritti sottolinea più volte come nutra ammirazione per alcuni stadi in cui viene esaltata la nudità della struttura. Cita infatti esempi qui riportati: Torino a cura di Nervi; Firenze a cura di Bianchini, Fagnoni e Ortensi; Roma



Sezione di studio per il progetto dell'Arena civica con annessa vista tipo del prospetto, Giuseppe de Finetti. Sono mostrati un'ipotesi di piloni in cemento armato e la pensilina aggettante in ferro. Notare l'inserimento sopra quest'ultima, quindi in sommità all'Arena, di una possibile pista podistica da relizzare in cemento armato lungo tutto il perimetro.

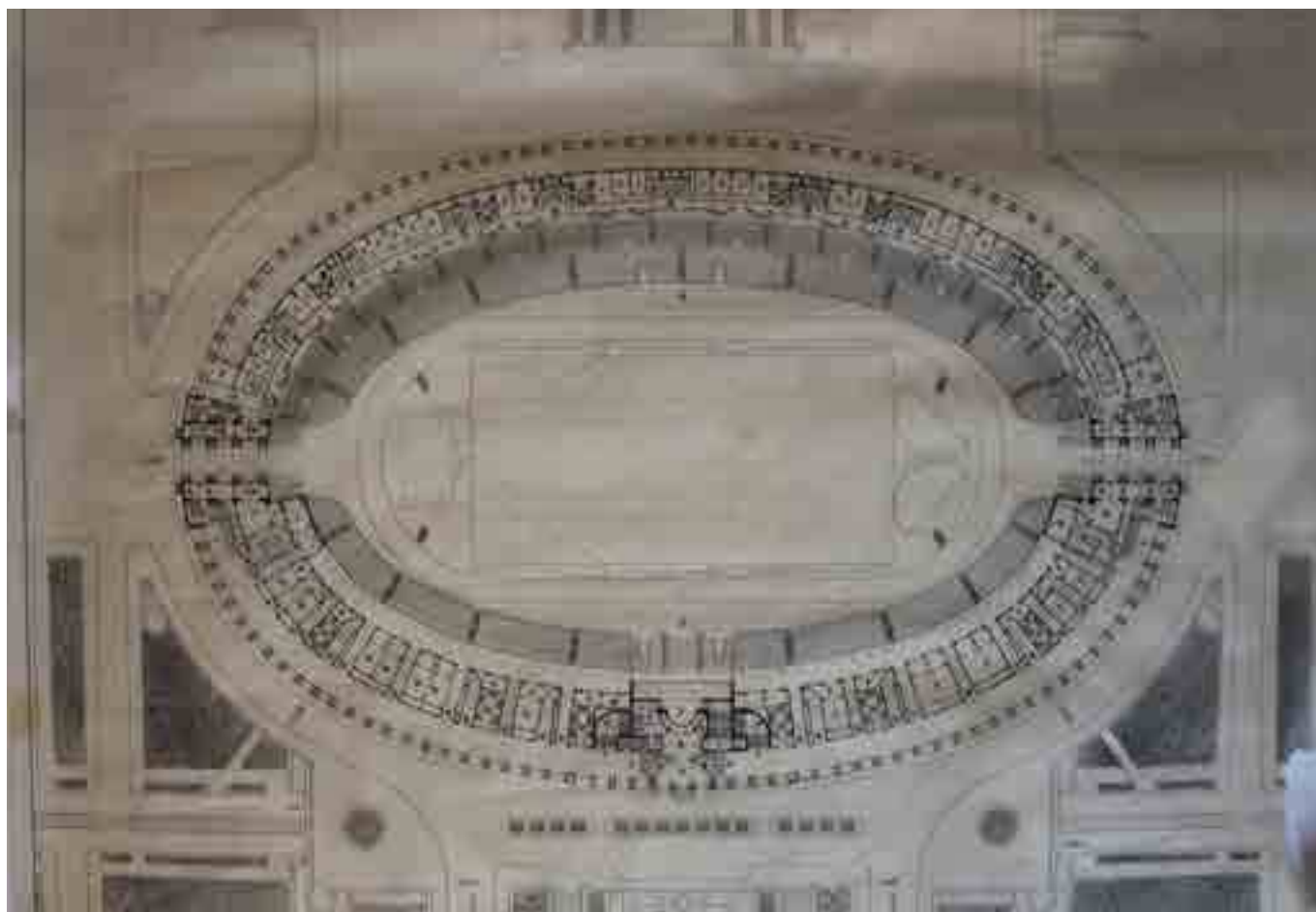
Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma

a cura di Nervi e Valle; Vienna a cura di Scheweizer. Tuttavia, per la sua proposta di progetto, nonostante ammiri quel modo di costruire e concepire l'architettura egli ritiene che si debba insistere su una via differente: «Lo stadio di Milano non può essere solo un edificio sportivo e con ciò un edificio utilitario in senso limitato; esso ha da essere concepito più genericamente come un edificio pubblico; e deve essere moderno, attuale, «futuristico» nel senso più letterale e proprio di questa abusata parola. Appunto per questo esso né deve subire le effimere mode stilistiche della stagione che passa, né deve recare la traccia di uno sforzo intenso rigidamente al raggiungimento del massimo utile col minimo di mezzi.». (11)

De Finetti si esprime perciò relativamente alla necessità di un luogo e non solo di un elemento funzionale adibito ai giochi e ne suggerisce una pubblica gestione e costruzione che quindi definisca non solo un'infrastruttura ma anche un pezzo di città. Nella visione di de Finetti questo luogo avrebbe dovuto essere aperto al pubblico, notte e dì. Inoltre, auspica ad una ulteriore dimensione

che forse potremmo considerare contemporanea: per de Finetti non è solo sulla base del costo che si deve giungere ad una valutazione del progetto, ma si dovrebbe valutare «tanto le ragioni di reddito diretto quanto l'utilità molteplice, anche indiretta, che un'opera così grande recherà alla città». (12)

De Finetti sembra perciò tentare di riflettere sul peso del progetto urbano. La proposta per l'Arena che fa in sostanza potrebbe essere letta tanto attraverso il progetto che propone che per mezzo delle parole che scrive, come un possibile spunto di riflessione sulla gestione amministrativa della cosa pubblica. La procedura odierna della "scelta economicamente vantaggiosa" in sede di appalto pubblico, pur rispondendo a questioni specifiche per forza differenti rispetto al tempo, rispecchia in realtà quella valutazione diretta ma anche indiretta sulle opere pubbliche che emerge dalle riflessioni di de Finetti. Nel riflettere sul possibile futuro della città egli parla di Filarete ed individua forse nell'Ospedale Maggiore un esempio importante nella storia di Milano. Quell'edificio è infatti riuscito, per oltre cinquecento anni,



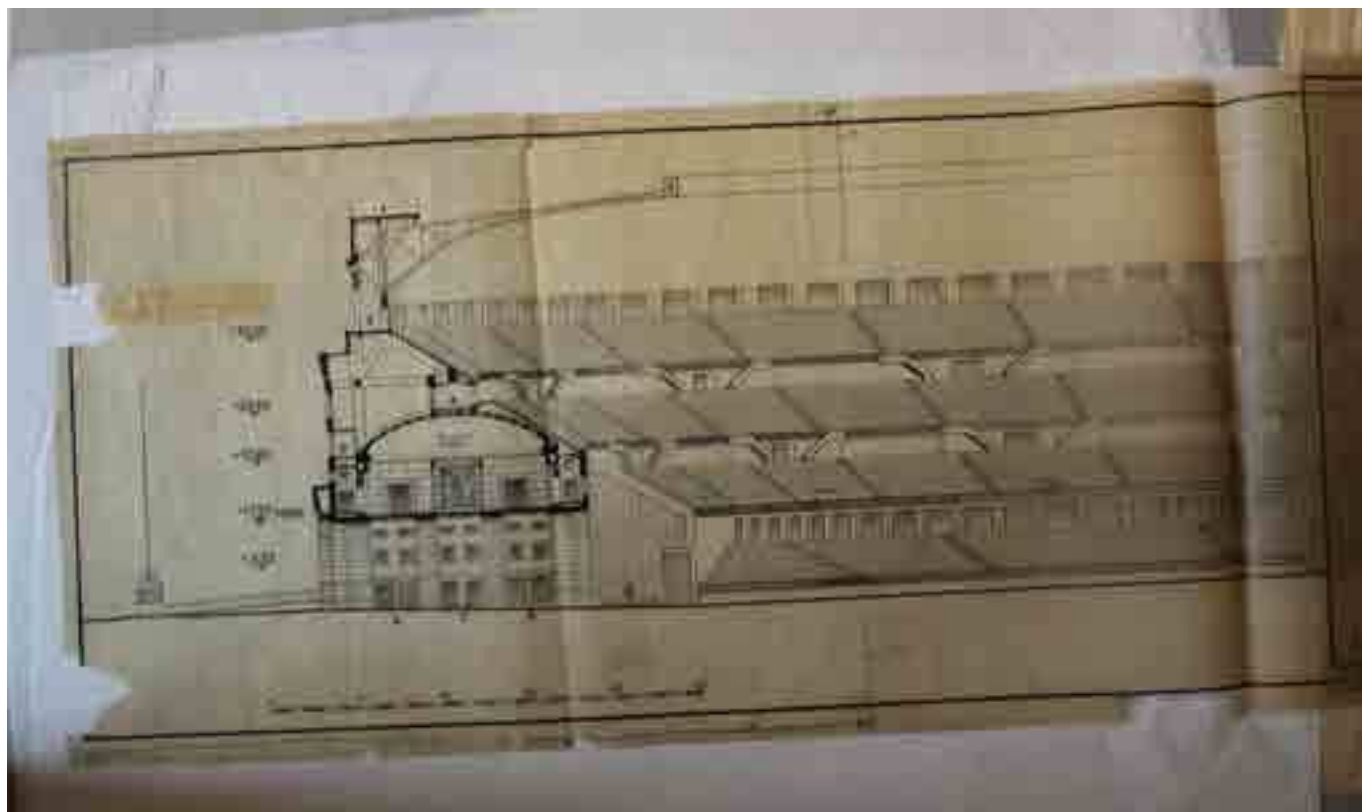
Pianta dell'Arena, Giuseppe de Finetti.

Nella parte sottostante la pianta corrisponde al piano rialzato, in quella soprastante la pianta seziona tra il primo e secondo gironi di spalti nuovi, previsti dal progetto di de Finetti.

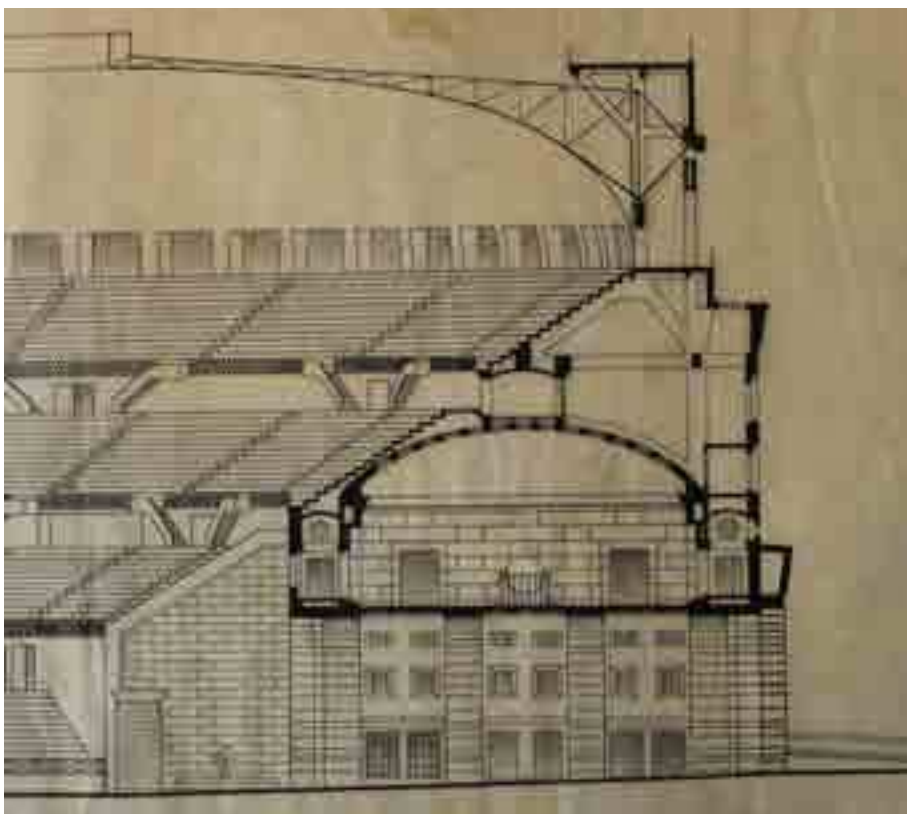
a resistere alle continue manomissioni rappresentando per la città un elemento di unicità oltre che di identità. Ben diversa è invece la riflessione che de Finetti fa in relazione al progetto per l'Arena del Canonica. Esso, infatti, a suo avviso è risultato avvezzo alle mode del momento e ad una rapida definizione del progetto che pur definendo un luogo sotto un punto di vista funzionale ed architettonico non è stato capace di prevedere tempi successivi relativamente all'importanza che un luogo come è quello dell'Arena civica riveste in una città come Milano. Per questo motivo de Finetti non si preoccupa di proporre una trasformazione invasiva con un parziale atteggiamento non conservativo e ne auspica una trasformazione. L'Arena civica, per de Finetti può infatti diventare un grande stadio civico, aperto notte e giorno, gestito e costruito come opera pubblica. Egli vede in esso forse la maggiore fabbrica del popolo del proprio tempo ed «è il teatro in cui agiscono delle masse di attori per la gioia di una uniforme massa di pubblico, è proprio la «piazza» delle nostre città senza sosta». (13)

La trasformazione dell'Arena civica trova quindi significato attraverso le parole di de Finetti, poiché le questioni che lo stesso architetto sostiene sono volte ad una concezione non funzionale ma bensì compositiva della città. Il recupero dell'Arena con la conseguente proposta di trasformazione ed ampliamento permette

attraverso questa proposta di recuperare alcuni temi fondamentali nella visione di de Finetti. Per lui la città è una grande opera collettiva e quindi si rende necessario riformare questa preesistenza come infrastruttura urbana. L'assenza di un luogo in cui manifestazioni ed eventi collettivi possono svolgersi lo porta a cogliere la necessità di riformare l'arena in uno stadio degno delle dimensioni che Milano riveste nel territorio. La lettura del territorio e delle questioni a lui coeve di natura socioeconomica lo portano invece ad integrare nell'architettura proposta anche questioni che trasformino il tessuto urbano circostante. L'Arena civica viene perciò ripensata come una possibile grande infrastruttura urbana che accoglie questioni tecnologiche e logistiche ed allo stesso tempo ricostituisce parte dell'architettura della città. Una serie di strade, piazze ed isolati sono perciò interconnessi su più livelli di quota e riorganizzano il tessuto urbano intrecciando nuovi tracciati e ricollegandosi ad altri esistenti. Per questi motivi si può pensare a questo progetto come ad una grande infrastruttura urbana che non si costituisce solo attraverso la funzione a cui assolve ma allo stesso tempo ne intuisce un valore che può permettere la costruzione della città.

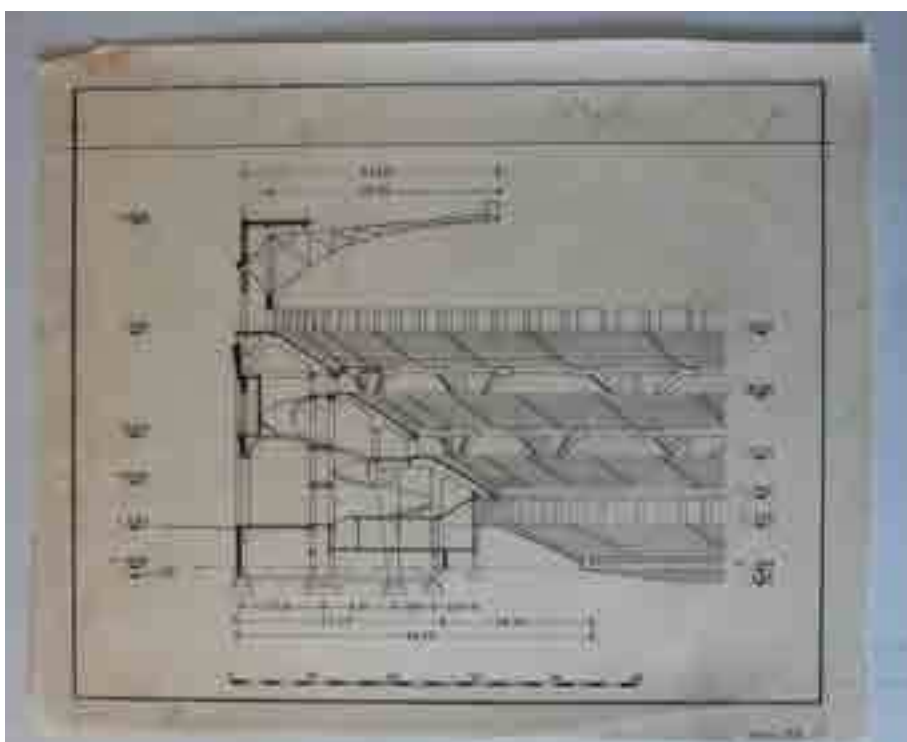


Parte della sezione longitudinale dell'Arena, posta sul suo asse maggiore (direzione nord-ovest).



parte della sezione longitudinale dell'Arena, posta sul suo asse maggiore (direzione nord-ovest).

Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma

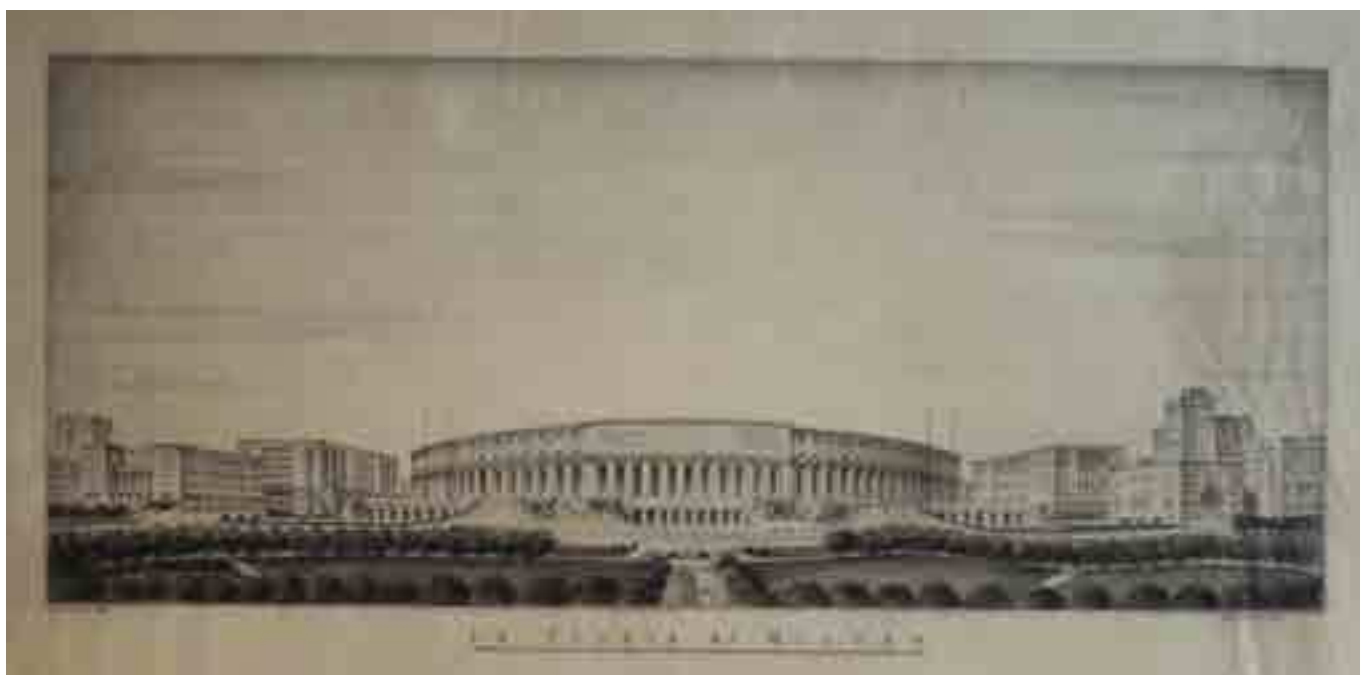


Sezione di progetto dell'Arena civica nella versione ultima, Giuseppe de Finetti. Sono mostrati i piloni in cemento armato, la pensilina in ferro, il prospetto retrostante e visibile posto dietro alla linea di sezione. Notare l'inserimento sopra la pensilina, sul filo esterno del perimetro in sommità della pista podistica da relizzare in cemento armato lungo tutto il perimetro. È inoltre visibile il sistema primario di circolazione dei flussi pensato con scale elicoidali che dalla quota di accesso dell'Arena avrebbero permesso di giungere fino al girone di spalti prescelto.

Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma.

V.4.2 - Relazioni con la città e con il parco

La relazione con la città e il parco avviene attraverso una serie di spazi pubblici e collettivi che si traducono nel progetto anche per mezzo di una molteplicità di accessi all'Arena. Verso il parco si apre infatti una grande piazza terrazzata e rialzata, addossata all'Arena stessa. Sotto di essa scorre Corso Bonaparte, un nuovo viale pensato dall'architetto e che lambisce sostanzialmente il lato nord-est di parco Sempione. Dalla parte opposta del parco, verso la città, la situazione è analoga ma viene, inoltre, progettato un grande foro urbano chiamato "Foro Mussolini" e con esso anche una piazza ipogea. Questi luoghi si intrecciano e si interconnettono fra di loro, con l'Arena, con la città ed il parco. Infine, de Finetti pensa anche ad un edificio termale nel quale posizionare una piscina scoperta. Questo viene ottenuto attraverso la possibile ricomposizione del colonnato previsto dal Canonica nella loggia imperiale (lato interno del "Pulvinare") presente nell'Arena Civica. L'edificio si trova antistante al parco, a sud-ovest dell'Arena ed è distaccato da essa, risulta però interconnesso al complesso con la sistemazione degli spazi pubblici che de Finetti progetta. Di seguito, vengono analizzati separatamente (per quanto possibile) i sistemi architettonici ed infrastrutturali sopracitati.



Vista dell'Arena da Parco Sempione, Giuseppe de Finetti.

Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma.

V.4.2.1 - Gli spazi pubblici

Gli spazi pubblici pensati da de Finetti permettono una continuità architettonica che lega l'Arena alla città e al Parco. Fondamentale è la definizione del Corso Bonaparte e anche di quello parallelo ad esso e speculare all'asse maggiore dell'Arena che lambisce il Foro Mussolini. Questi assi passano esattamente davanti agli accessi principali dell'Arena, ovvero Sud-ovest (parco) e Nord-est (città) e sono posti parallelamente all'asse maggiore della costruzione planimetrica dell'arena (quello con giacitura NO-SE). In prossimità degli accessi principali sono infatti costituite due terrazze sopraelevate in quota di 5.35 m. Queste permettono la costruzione di due gallerie sugli assi viari appena descritti (Corso Bonaparte e un asse parallelo ad esso dal lato opposto

dell'asse maggiore denominato *alla radiale Mac-Mahon*). L'arena presenta perciò per ogni accesso principale due ingressi, uno alla quota stradale (in galleria) e l'altro alla quota rialzata (5.35 m) e relativa alle due piazze terrazzate.

In un certo senso questo espediente permette di costituire una moltitudine di accessi e rende gli spalti esistenti del Canonica accessibili anche da sopra. Questa composizione si mostra perciò affine allo Stadio di Los Angeles, in cui però il primo girone si trova in realtà scavato nel terreno. Nel caso dell'Arena è tutto fuori terra (gli spalti esistenti sono costituiti con terrapieni), ma dalla piazza terrazzata si può scendere verso gli spalti del Canonica in una modalità analoga a quella dello Stadio di Los Angeles del 1926-27. Le due piazze terrazzate hanno medesime dimensioni, ovvero di 273 metri di larghezza e 37,50 metri in

profondità (ovvero sostanzialmente l'ingombro di Corso Bonaparte e di quello a lui analogo e speculare) per una dimensione effettiva di circa 10.200 metri quadrati di spazio pubblico per piazza rialzata. Lungo il perimetro dell'arena, specularmente rispetto ad entrambi gli assi corrono delle rampe carrabili e pedonali che permettono di scendere fino alla quota del piano stradale in prossimità dell'asse maggiore dello stadio, la quale in quel punto si mostra ulteriormente rialzata rispetto al Corso Bonaparte. Su Corso Bonaparte, al livello stradale è presente in galleria (sotto la piazza terrazzata verso il parco) una stazione tramviaria e anche una serie di spazi di sosta per le auto. Alla discesa dai tram diventa quindi possibile accedere direttamente allo stadio oppure dirigersi verso il Parco Sempione. Dirigendosi verso il parco si attraversa un porticato



Veduta degli spazi pubblici annessi all'Arena e dell'Arena., Giuseppe de Finetti.
Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma

costituito da pilastri binati che danno accesso ad uno spazio emiciclico che con una scalinata che segue la forma dello spazio permette di risalire fino alla quota del parco (indicativamente +0,00 m). Una volta risaliti si trova alle spalle l'Arena Civica alla quale è possibile giungere utilizzando le ulteriori due rampe che permettono la risalita fino alla piazza terrazzata e conseguentemente all'accesso principale in quota dell'Arena (lato parco). Su ambo i lati di accesso alla galleria su Corso Bonaparte, ovvero ai lati della piazza terrazzata verso il parco, de Finetti pone dei contrafforti che radicano al suolo questo elemento infrastrutturale addossato all'Arena e posti fra di essa e il parco. Sono inoltre previsti ulteriori accessi/uscite tra la galleria di Corso Bonaparte e le zone antistanti al parco. Questi sono

presenti in prossimità dei contrafforti, oltre a quelle centrali che affacciano sullo spazio emiciclico in asse con l'accesso principale. Dal lato opposto a quello del parco, un principio analogo permette l'accesso e l'uscita dall'Arena che in questo caso si relaziona direttamente con la città. Qui, la medesima piazza terrazzata di circa 10.200 metri quadrati, copre una galleria analoga a quella di Corso Bonaparte, ma affaccia su una nuova piazza ipogea pensata da de Finetti. Al suo centro radiale è posizionata una grande colonna che, come un obelisco, va a definire l'intero Foro Mussolini. Nell'ottica di una semplificazione delle quote altimetriche che governano la composizione e la distribuzione degli spazi pubblici del progetto, si può riflettere sulla presenza di tre quote fondamentali: quella stradale

di Corso Bonaparte e delle strade circostanti, nonché degli accessi al livello stradale dell'Arena e della piazza ipogea del Foro Mussolini (-5.00 m); quella rialzata delle piazze rialzate e degli accessi in quota dell'Arena (5.35 m); quella del parco (circa 0.00 m). Il sistema di spazi pubblici così pensato da de Finetti permette una interconnessione fra i vari livelli di quota e favorisce, sullo sfondo della centralità dello stadio, la costruzione della città attraverso l'architettura.



Immagine a cura di Giuseppe de Finetti relativa agli spazi pubblici da lui pensati per il progetto di risistemazione dell'Arena Civica. L'immagine rappresenta la galleria con la stazione dei tram posta su corso Bonaparte. Da essa è possibile accedere direttamente all'Arena o proseguire verso il parco. Ci si trova esattamente sotto la piazza terrazzata e rialzata (lato parco)

V.4.2.2 - Il Foro Mussolini

Verso la città, dal lato nord-est dell'Arena, la forma dell'emiciclo definisce un grande Foro ipogeo e la cui costruzione è definita da un lato dal fronte dell'Arena e dall'altro dalla costruzione di alcuni edifici che ne definiscono i fronti urbani. Questi edifici, in numero di tre, tripartiscono il prospetto della piazza (quando ci si ritrova a osservarlo dal centro di essa con l'Arena alle spalle). Il Foro presenta due livelli di quota: uno posto a 5,35 metri di quota e l'altro a livello della strada, ovvero

a -5.00 m. Entrambi, con relativi collegamenti, si relazionano con la città circostante che de Finetti, in parte, ripensa. Alla quota rialzata (+5,35 m), una corona circolare definisce un largo spazio pubblico che permette l'accesso agli edifici che definiscono i prospetti della piazza ma anche la connessione con un grande viale preesistente (in parte riformato da de Finetti) che collega con un ponte stradale direttamente a porta Volta. Alla quota stradale è invece definito un grande spazio vuoto, che si conforma come piazza ipogea. Al suo centro

radiale è posta una grande ed alta colonna su basamento (alta circa il doppio dell'arena). Sul perimetro, la piazza ipogea si conforma con un colonnato che ne definisce alle spalle una serie di spazi pubblici coperti che a loro volta si relazionano direttamente con gli edifici soprastanti che scendono fino a terra. Il salto di quota è permesso sia dall'interno dell'Arena che dagli spazi pubblici esterni pensati da de Finetti. Internamente ciò avviene attraverso le grandi scalinate di accesso dell'Arena, quelle poste sull'asse minore dello stadio (NE-



Veduta di uno dei due contrafforti posti ad accesso della galleria su Corso Bonaparte, della piazza terrazzata posta sopra di essi e dell'Arena sullo sfondo, Giuseppe de Finetti.

Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma



Immagine a cura di Giuseppe de Finetti relativa agli spazi pubblici da lui pensati per il progetto di risistemazione dell'Arena Civica.

L'immagine rappresenta la piazza emiciclica di approdo quando si proviene dalla stazione dei tram in galleria e si procede in direzione parco. Da qui è possibile salire gli scalini e dirigersi verso il parco oppure, una volta risaliti gli scalini, girarsi e salire ulteriormente fino all'Arena con scale e rampe pedonali/carrabili.

Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma.

SO). Esternamente per mezzo di due grandi scalinate pedonali, simmetriche fra di loro rispetto all'asse minore dell'Arena, che dalla quota di circa 5,35 metri permettono di scendere alla piazza ipogea e quindi alla quota stradale (-5,00 m). Esse sono poste agli estremi dello spazio ipogeo e scendono verso il suo centro radiale (al cui centro è posto un grande obelisco a forma di colonna su basamento). Sullo stesso asse sono poste altre due rampe che permettono di scendere verso la città circostante dalla quota rialzata (5,35 m) a terra. Lo stadio è lambito su tutto il perimetro da rampe che permettono a persone e mezzi di fare un salto di quota, da quella rialzata a terra. Si delinea un sistema di spazi carrabili e pedonali che gravita attorno allo stadio. L'asse che dal Foro giunge

fino a porta Volta si costituisce di fatto come ponte. A circa la metà del suo tracciato, in direzione della Porta, è possibile scendere fino alla quota stradale (-5,00 m) e tornare verso il Foro. De Finetti pensa infatti dietro il colonnato ipogeo il possibile allocazione anche di spazi di sosta per le auto, oltre che un possibile interrato interconnesso con gli edifici soprastanti. Ciò che si evince da questo progetto è perciò come nel pensiero architettonico di riforma dell'Arena, de Finetti sembra tentare anche una costruzione dell'architettura della città, che quindi si spinge oltre il pensiero legato al singolo oggetto architettonico. Ciò diventa più chiaro se si pensa alle plurime connessioni che questi spazi hanno fra di loro e di come essi permettano il passaggio di tracciati viari e pedonali che non rispondono

solo alla necessità dello stadio ma a quelle della città. Per fare ciò egli ripensa al tessuto urbano, e sebbene concepisca la strada non solo come spazio pubblico ma anche come infrastruttura con una propria autonomia, sembra che questo processo trovi nel Foro Mussolini un fulcro circolatorio. Esso, infatti, non solo si definisce come spazio pubblico, ma anche come catalizzatore di un sistema viario che permette di collegare l'Arena alla città. Risulta interessante l'espedito progettuale che porta a proporre un ponte sull'asse piazza ipogea - Porta Volta, il quale scendendo di quota in direzione della Porta e quindi con quella parte di città, favorisce l'interconnessione con l'Arena. Ma questo ponte permette anche di scendere e salire fra le



Vista del Foro Mussolini, Giuseppe de Finetti.

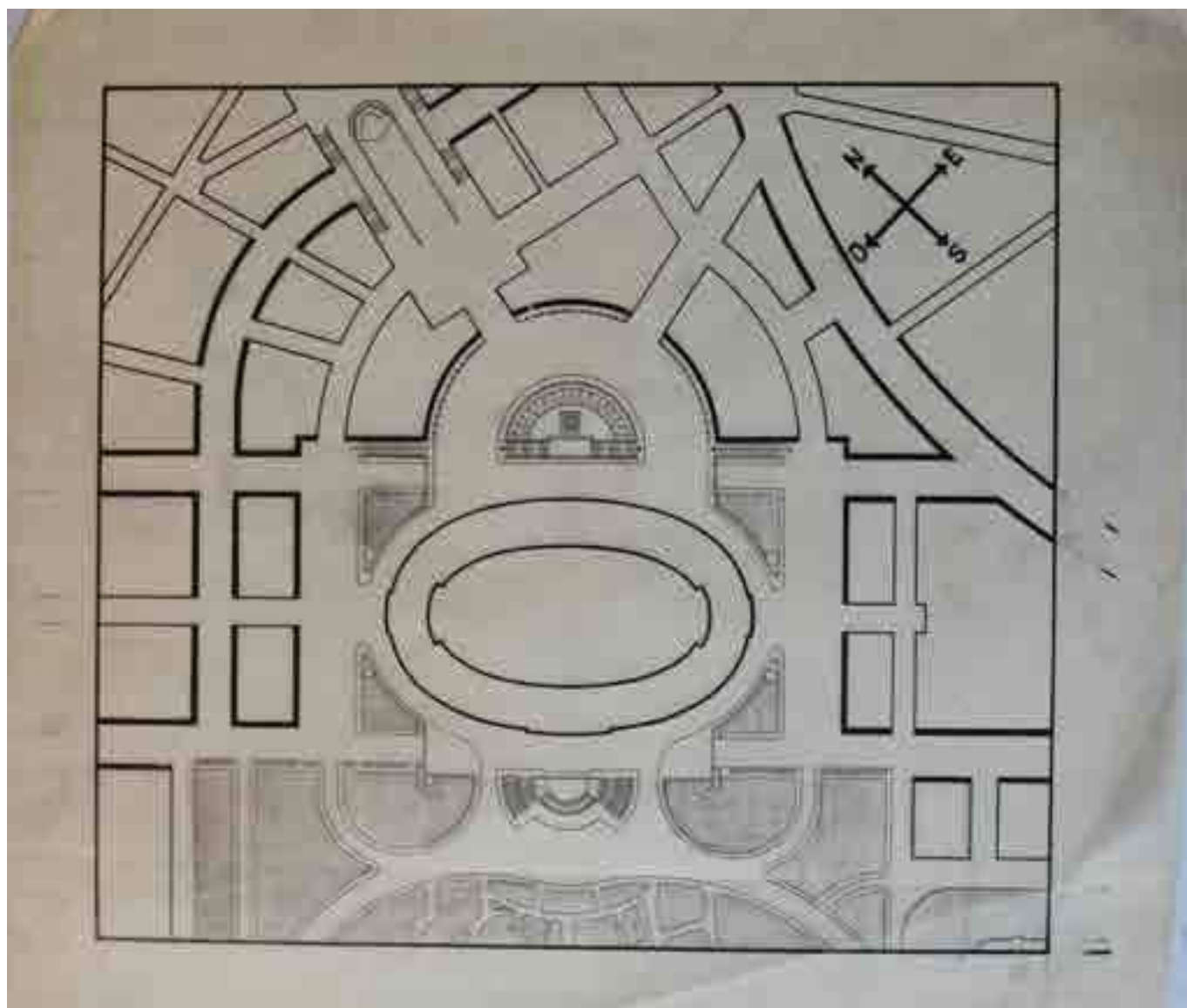
In primo piano: a destra una delle due rampe di scale di accesso alla piazza ipogea; a sinistra la grande colonna su basamento (posta al centro radiale della piazza ipogea). Sullo sfondo: il colonnato che definisce la piazza ipogea e gli edifici soprastanti che chiudono e definiscono il foro. L'Arena si trova alle spalle del punto di vista dell'immagine.

Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma

due quote altimetriche del progetto dello spazio pubblico del Foro Mussolini: quella rialzata e quella stradale della città circostante. Il colonnato che definisce la piazza ipogea nel Foro Mussolini cela infatti una serie di spazi adibiti a posti di sosta per le auto, i quali possono essere raggiunti attraverso il ponte che de Finetti pone sull'asse Foro Mussolini - porta Volta. Qui le auto, a circa metà del percorso, possono scendere e risalire per poi tornare indietro fino al colonnato della piazza ipogea che si trova alla quota stradale (-5,00 m). Se dall'Arena si procede in direzione porta Volta è perciò possibile anche scendere al centro del ponte, girare

su sé stessi e tornare indietro verso il Foro. Quindi il Foro Mussolini si integra all'infrastruttura viaria e acquisisce un peso che non si limita solo a quello di spazio pubblico ma apre i propri orizzonti alla possibile trasformazione della città, quella che ne auspica una possibile costruzione attraverso uno spazio pubblico infrastrutturale. Quella piazza e i suoi spazi annessi, coperti e scoperti, fanno infatti parte del sistema più ampio del Foro Mussolini, il quale a sua volta trova un dialogo diretto con l'infrastruttura viaria. Viene quindi proposta una forma trasformata del tessuto urbano preesistente su cui si colloca effettivamente il progetto, ma anche

su quello circostante il quale, se anche non intaccato totalmente dalla risistemazione, muta le proprie dinamiche e dialoga con il progetto di questa nuova parte di città. In sostanza il Foro Mussolini recupera un'idea di centralità urbana affine a quella ritrovabile nella dimensione del foro nel periodo Classico; tuttavia, questa concezione nel progetto di de Finetti si declina avvicinandosi alla dimensione dell'infrastruttura moderna atta alla costruzione della città.



Planimetria di studio del progetto complessivo di risistemazione dell'Arena civica, Giuseppe de Finetti.
Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma

V.4.2.3 - L'Edificio Termale

Il progetto complessivo di trasformazione vede la possibilità di costruire anche un edificio termale. Questo complesso si mostra distaccato dall'Arena civica, precisamente a nord-ovest di essa. È posto su Corso Bonaparte e si affaccia direttamente con il parco Sempione. Nonostante sia distaccato si mostra interconnesso a quel grande luogo centrale rappresentato dal futuro Stadio di Milano e ciò è reso possibile dalla definizione degli spazi pubblici e dei tracciati viari che de Finetti va a proporre. Attraverso alcuni disegni di archivio, ritrovati al CSAC di Parma è possibile anche visualizzarne meglio la composizione. Il grande colonnato si staglia sulla piscina scoperta e si tratta del colonnato del "Pulvinare", quello che de Finetti propone di recuperare dall'Arena del Canonica

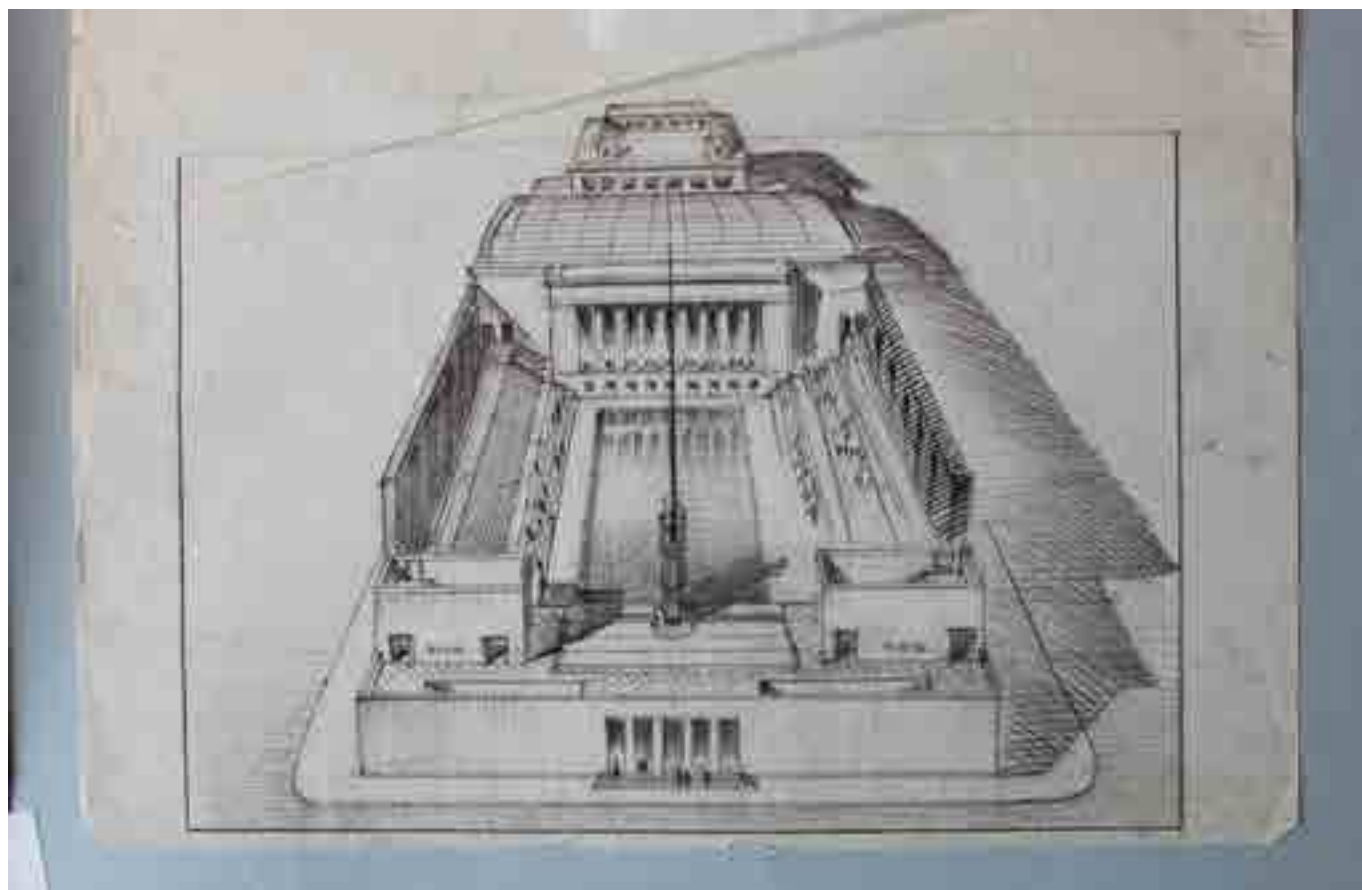
e di riproporre in un altro edificio. Del resto, anche il Canonica, così come de Finetti sottolinea, lo aveva fatto, con quattro colonne recuperate da fabbriche ecclesiastiche preesistenti e altre quattro colonne di nuova realizzazione. Per mezzo di questo riuso egli costituisce una grande piscina scoperta attorno alla quale si definiscono gradinate lineari su tre lati. Sul lato in asse con l'accesso è invece posto su un basamento forato il colonnato del Canonica, il quale viene ricomposto e va, assieme al resto del progetto, a costituire una scena urbana e fissa. Tutto ciò è contenuto entro il perimetro dell'edificio e la piscina assume quasi il valore di piazza pubblica. Addossato al colonnato, con la sua copertura voltata si innalza un volume che racchiude altri spazi, adibiti ad altri usi annessi.



Sopra
Fotocopia di stralcio planimetrico realizzato da Giuseppe de Finetti in cui si può notare, a sinistra dell'Arena civica, un sedime rettangolare e corrispondente a quello del possibile edificio termale.

Sotto
Disegno dell'edificio termale, Giuseppe de Finetti. Al centro è possibile notare un colonnato che sarebbe dovuto essere realizzato ricomponendo quello del Canonica ancora oggi esistente all'interno dell'Arena e facente parte del *Pulvinare*. De Finetti pensa all'edificio termale anche in virtù di un riutilizzo di quel colonnato che considera di pregio e per il quale propone una riconversione per un edificio distaccato dall'Arena, quello termale.

Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma



V.4.3 - La città circostante e il sistema viario

Dal progetto emerge come de Finetti ritenga che una via rettilinea passante fra l'Arena e il parco possa essere una soluzione che rimetta, in primo luogo, ordine ai flussi circolatori. Essa infatti permetterebbe di recuperare quella direzione verso il nord-ovest, ovvero corso Sempione, ma soprattutto donerebbe un beneficio a tutta la parte occidentale di Milano, sotto un profilo circolatorio ma anche urbano, quindi non solo a scala urbanistica ma anche architettonica.

De Finetti, prima di definire un progetto architettonico, riflette sullo stato dell'arte di questa zona di Milano e coglie che uno dei principali motivi per cui questa zona si presenta problematica è legato alla mancanza di questo asse viario. La strada diventa perciò il primo segno progettuale che permette, al netto di una esigua demolizione del parco, di ripristinare un principio ordinatore.

Questo rende possibile un ripensamento anche dell'Arena oltre che di un parte di città circostante. La strada, come elemento infrastrutturale fondamentale nella costruzione della città moderna, diventa quindi il primo elemento attraverso il quale ripensare all'Arena civica come una grande infrastruttura urbana, ovvero capace di tenere assieme non solo questioni architettoniche e funzionali,

ma anche urbane.

Rispetto alla circolazione dei flussi De Finetti suddivide la tematica in due punti di vista. Analizza i flussi urbani e gravitanti attorno all'Arena ed individua così una "maglia di arroccamento adducente all'Arena", ma al tempo stesso studia anche una "Rete di smistamento" che contempla assi urbani principali e volti all'uscita dalla zona dell'Arena.

Per quanto riguarda la "maglia di arroccamento adducente all'Arena" de Finetti indica due sistemi di flussi. Il primo, alla quota della città, è legato al transito in entrata ed uscita dal centro e perciò anche alla circonvallazione fra il quartiere del Sempione e quello ferroviario. L'altro, posto alla quota rialzata riguarda la circolazione direttamente interconnessa con lo stadio. Perciò, la presenza di questi due flussi, differenziati anche per quota, favorisce secondo de Finetti la centralità dell'Arena Civica nel progetto. La presenza di un edificio così iconico che coesiste con un sistema di flussi viari già presenti nella città è anche ciò che secondo l'architetto ne giustifica la presenza. Se così non fosse, l'Arena potrebbe rappresentare un impedimento alla circolazione dei flussi di Milano. Al contrario, l'indipendenza dei due flussi non comporta problemi alla circolazione e la proposta ne contempla anche un potenziamento. Il progetto coesiste con la complessità dei flussi circolatori di Milano ed al



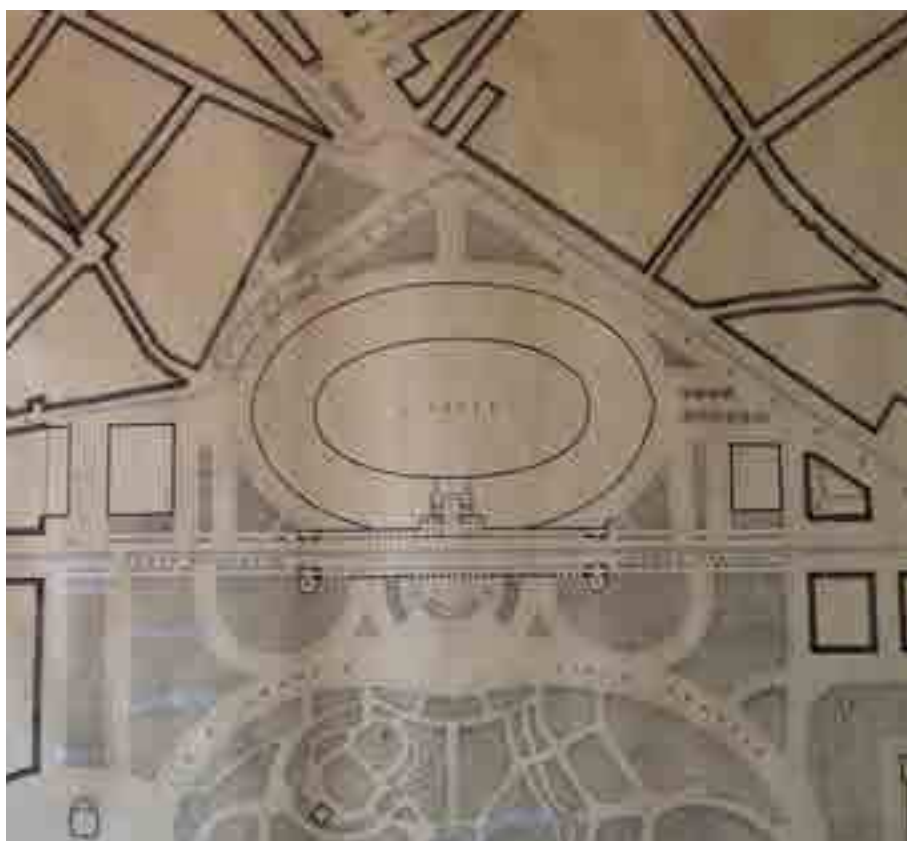
Prospettiva dall'alto di tutto il progetto di risistemazione dell'Arena civica e della città circostante, Giuseppe de Finetti.

Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma

tempo stesso ne aumenta il pregio delle zone limitrofe con il ripensamento di luoghi pubblici e la possibile costruzione di altri privati che assieme costruiscono l'architettura della città. Fanno parte di questo sistema il Foro Mussolini e tutte quelle rampe carrabili e pedonali che mettono in connessione l'Arena alla città e al parco. Per rendere possibile la costruzione del Foro Mussolini Via Legnano e Viale Elvezia, che confluiscono oggi in Piazza della Lega Lombarda, vengono completamente rivisti. Questo sistema viario si compone di più quote altimetriche che per semplicità indicheremo come quella rialzata (5.35 m) e quella al livello stradale (-5.00 m). Entrambi i livelli costituiscono un accesso viario che permette di gravitare e "arroccarsi" all'Arena. È singolare l'esempio del Foro Mussolini, il quale si pone anzitutto come spazio pubblico. Infatti, vede la presenza della una piazza ipogea ed emiciclica con al centro una grande colonna che, a mo' di obelisco e perciò di monumento, si staglia sulla "scena fissa" definita dal prospetto dell'Arena civica e dagli edifici pensati da de Finetti. La piazza ipogea è colonnata lungo tutto il suo perimetro curvo ed alle spalle, perciò al coperto, si celano una serie di stalli per le auto, oltre che possibili accessi di risalita agli edifici ed alla città soprastante. A questi spazi è possibile giungere a piedi dalla piazza, ma soprattutto in auto attraverso l'asse viario Bastioni di Porta Volta. La Porta si trova infatti al livello della quota stradale, mentre il Foro Mussolini (non la piazza ipogea) si trova a quella rialzata. Perciò, proseguendo dal Foro verso Porta Volta

è possibile scendere di quota altimetrica attraverso la pendenza stradale, che come un ponte, permette il salto di quota. Si è citato il tipo a ponte poiché l'asse viario dei Bastioni di Porta Volta è intercettato da un altro percorso, quello definito dalla "rete di smistamento" e denominato da de Finetti come "nuovo segmento della circovallazione", che si trova alla quota stradale e non quindi rialzata. Perciò, in corrispondenza di quel punto, passano due percorsi a quote altimetriche differenti. In quel punto l'architetto permette la discesa e si formalizza la presenza di un incrocio fra quote altimetriche differenti. Da qui, se si proviene dalla quota rialzata del Foro, è possibile scendere, invertire il senso di marcia e dirigersi nuovamente, alla quota stradale, al Foro e nello specifico a quegli spazi posti dietro le colonne della piazza ipogea. Quindi in questo punto avviene un effettivo contatto fra "rete di smistamento" e "maglia di arroccamento". Questa, da sola, non può soddisfare la necessità di deflusso e afflusso in particolari condizioni di traffico, mezzi e persone. Perciò viene individuata dall'architetto la "rete di smistamento", la quale è composta da altri assi e segmenti viari che, interconnessi anche alla "maglia di arroccamento", permettono di accogliere un flusso maggiore di quello ordinario, nonché di rendere sempre questa parte di città attraversabile ed in interconnessa a Milano.

Per semplicità e maggiore chiarezza si riportano, con breve descrizione, i principali assi viari costituenti la "rete di smistamento".



Nell'immagine è presente una prima fase di ampliamento dell'Arena in cui sussistono gli (ancora oggi esistenti) assi viari di via Legnano e Viale Elvezia, i quali lambiscono il primo il Rione Garibaldi e il secondo il Borgo degli Ortolani. Questi confluiscono in fronte all'Arena in piazza della Lega Lombarda. Ad oggi la situazione rimane pressochè immutata rispetto a questi due assi viari.

Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma

Corso Garibaldi - preesistente

L'asse viario è mantenuto e rettificato. Dal Cordusio si può intraprendere un tracciato urbano, quello della Porta Comasina che passa dapprima da via Broletto, poi per via Ponte Vetero, poi per via Mercato fino ad imboccare Corso Garibaldi fino a Porta Garibaldi. Nelle carte di de Finetti esso, procedendo indicativamente verso nord, questo asse che nella proposta globale emerge come principale, ne intercetta alcuni altri: Via Pontaccio; la *nuova arteria interstazionale*; via della Moscova; il *nuovo segmento della circonvallazione*, poi successivamente il proseguimento dei Bastioni di Porta Volta ed infine confluisce in una zona in cui giungono o partono anche altri assi viari principali. Questa zona corrisponde all'attuale stazione di Porta Garibaldi.

L'asse viario dei Bastioni di Porta Volta - preesistente

Congiunge il Foro Mussolini a Porta Volta attraverso una progressiva pendenza della strada. Intercetta il *collegamento della attuale circonvallazione* e con rampe carrabili ne permette la discesa al suo incrocio. Da qui è possibile invertire il senso di marcia e tornare verso il Foro alla quota stradale (*maglia di arroccamento*) oppure immettersi nel *collegamento della attuale circonvallazione* e quindi nel *sistema di smistamento* viario.

Il viale denominato *alla radiale Mac-Mahon - ex novo*

Questo asse, di nuova definizione, si pone parallelamente a Corso Bonaparte per poi proseguire in direzione nord-ovest. Come il *Corso Bonaparte* passa in galleria sotto la piazza rialzata, che nel caso del *Corso* è rivolta verso il parco. In questo caso la *radiale Mac-Mahon* passa in galleria lambendo il Foro Mussolini.

Il viale denominato *nuovo segmento della circonvallazione - ex novo*

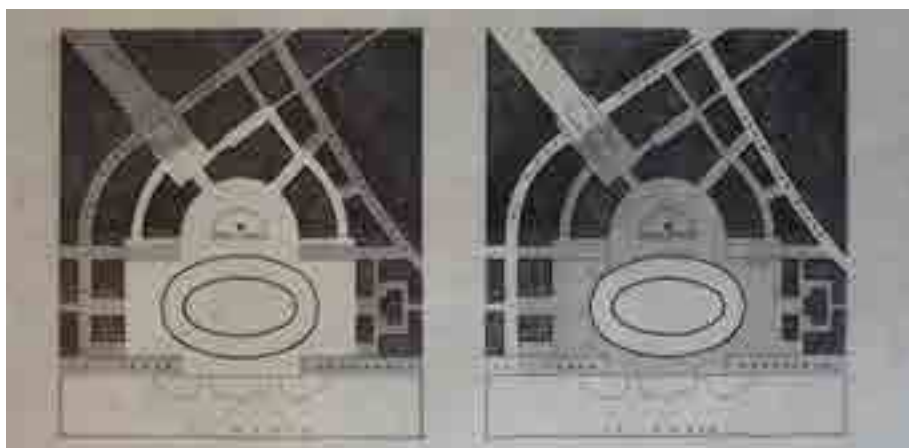
In alcune carte lo si ritrova anche con il nome *collegamento della attuale circonvallazione*. Inizia il suo percorso dall'incrocio fra via Melzi e via Bertani e prosegue assecondando la curvatura imposta dal Foro Mussolini fino ad incrociare l'asse dei Bastioni di Porta Volta. Nel suo percorso intercetta anche il Corso Garibaldi e la *nuova arteria interstazionale* per proseguire in direzione di Piazzale Fiume (oggi Piazza della Repubblica). Rispetto a Parco Sempione invece si mostra di fatto come una prosecuzione di via Bertani e quindi lambisce il lato del parco Sempione su cui è posto l'Arco della Pace.



Immagini tratte dal libro *Stadi esempi tendenze progetti* a cura di Giuseppe de Finetti. Rappresentano in modo schematico le suddivisioni dei differenti tracciati viari preposti dal progetto.

A sinistra vi è la *maglia di arroccamento* che permette di distribuire direttamente la circolazione pertinente all'Arena, il parco e il Foro Mussolini.

A destra è mostrata la *rete di smistamento* che permette di interconnettere il progetto alla città, ma anche di rendere permeabile ed attraversabile questa zona di Milano con il resto della città.



Giuseppe de Finetti, disegno di archivio relativo all'analisi viaria della proposta di progetto.

Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma

Nuova arteria interstazionale

Dalla zona del Foro Bonaparte lambisce il complesso ecclesiastico di S. Simpliciano per poi curvare e dirigersi verso Nord fino ad incrociare l'asse dei Bastioni di Porta Volta (in questo caso ci si riferisce al percorso che da Porta Volta conduce fino all'attuale piazza della Repubblica).

Arteria di cintura - ex novo

Emerge un ulteriore asse indicato da de Finetti posto con giacitura nord-est. Da Via Melzi esso si dirige in direzione dell'attuale Stazione di Porta Garibaldi passando, incurvandosi leggermente in forma di spezzata, tra il complesso del cimitero Monumentale e Porta Volta. Il luogo in cui conduce è anche quello di incontro di altri assi, quello di Corso Garibaldi e quello che da quel luogo di approdo giunge fino a Piazzale Susa. Dal lato opposto di via Melzi, con giacitura sud-ovest, de Finetti ne indica anche una possibile prosecuzione indicando la dicitura *verso porta Genova*.

Corso Bonaparte - ex novo

Infine è presente anche il **Corso Bonaparte**. Nelle carte non è indicato dall'architetto come facente parte né del *sistema di smistamento* né della *maglia di arroccamento*. Si mostra però come asse viario principale che, in relazione alle possibili fasi di costruzioni del progetto, mostra più chiaramente un connubio fra infrastruttura stradale e spazio pubblico rendendo possibile non solo accessi diretti all'Arena e al parco Sempione ma anche l'alloggiamento della stazione tramviaria posta in galleria al di sotto della piazza rialzata dell'Arena dal lato del parco.



Planimetria urbana della risistemazione della città, Giuseppe de Finetti.

V.4.4 - Il progetto per fasi

De Finetti si concentra anche sulle fasi costruttive dello stadio. Egli crede che un'edificazione unitaria di tutto lo stadio comporterebbe problematiche maggiori alla circolazione ed allo svolgimento della vita circostante. Inoltre si preannuncerebbe un abbandono dei giochi, ovvero del possibile utilizzo dell'arena, per tutta la durata della costruzione. Risulta perciò favorevole ad una costruzione per fasi successive per evitare questa possibilità. Rispetto agli esempi di Los Angeles e Berlino, nei quali stadi de Finetti riscontra una costruzione in fasi ma per anelli concentrici, nel caso dell'Arena egli auspica ad una differente possibilità. La costruzione di un anello si spalti alla volta avrebbe comportato comunque l'abbandono del campo da gioco e l'occupazione temporanea di tutte le aree circostanti al sedime dello stadio per la realizzazione dell'ampliamento. Per questo de Finetti ritiene che la soluzione sia una possibile realizzazione per fasi, attuata per settori radiali. L'idea è quella di scomporre la proposta definitiva dell'Arena in settori radiali al centro del campo di gioco ed andare così ad edificare per pezzi la proposta globale. Il motivo è pratico ed economico, ma il pensiero cronologico è affine ad un pensiero odierno. La costruzione, nella loro

interezza, di settori radiali della proposta finale permette da un lato di occupare solo zone ristrette attorno alla costruzione del relativo settore senza perciò intaccare anche le altre, e dall'altro ne facilita un rapido ingresso in esercizio. In sostanza de Finetti pensa ad una possibile costruzione che non blocchi l'utilizzo dello stadio e al tempo stesso limiti i disagi alle aree circostanti della città. Questo pensiero, di coesistenza del cantiere alla vita della città, non si mostra molto distante dall'attuale linea tipica pensata per i grandi lavori pubblici infrastrutturale di riordino di preesistenze, come può essere ad esempio una strada a veloce scorrimento, un ponte o anche una ferrovia. È bene sottolineare come talvolta, nei disegni di archivio, emergano differenti planimetrie relative alle fasi di costruzione e ricostruzione dell'Arena. In essi talvolta l'Arena è abbozzata nel suo sedime ed in altri no. Questo è sicuramente legato alle differenti scale del disegno, ma è anche presumibilmente dovuto alla volontà di de Finetti di voler indicare di volta in volta aspetti cruciali del progetto, che per via della sua vastità e complessità, ha richiesto da parte dello stesso architetto un'operazione critica nel disegno. È un esempio di questo l'edificio termale che a differenza dell'Arena trova spesso il suo ruolo nella planimetria solo con l'ingombro dell'edificio o con una sua più semplificata rappresentazione.



Planimetria urbana della risistemazione della città, Giuseppe de Finetti.

Si è voluto perciò riportare le tavole in successione cercando di ricostruire non solo a parole, ma anche con i disegni, una possibile cronologia dei lavori (mai realizzati).

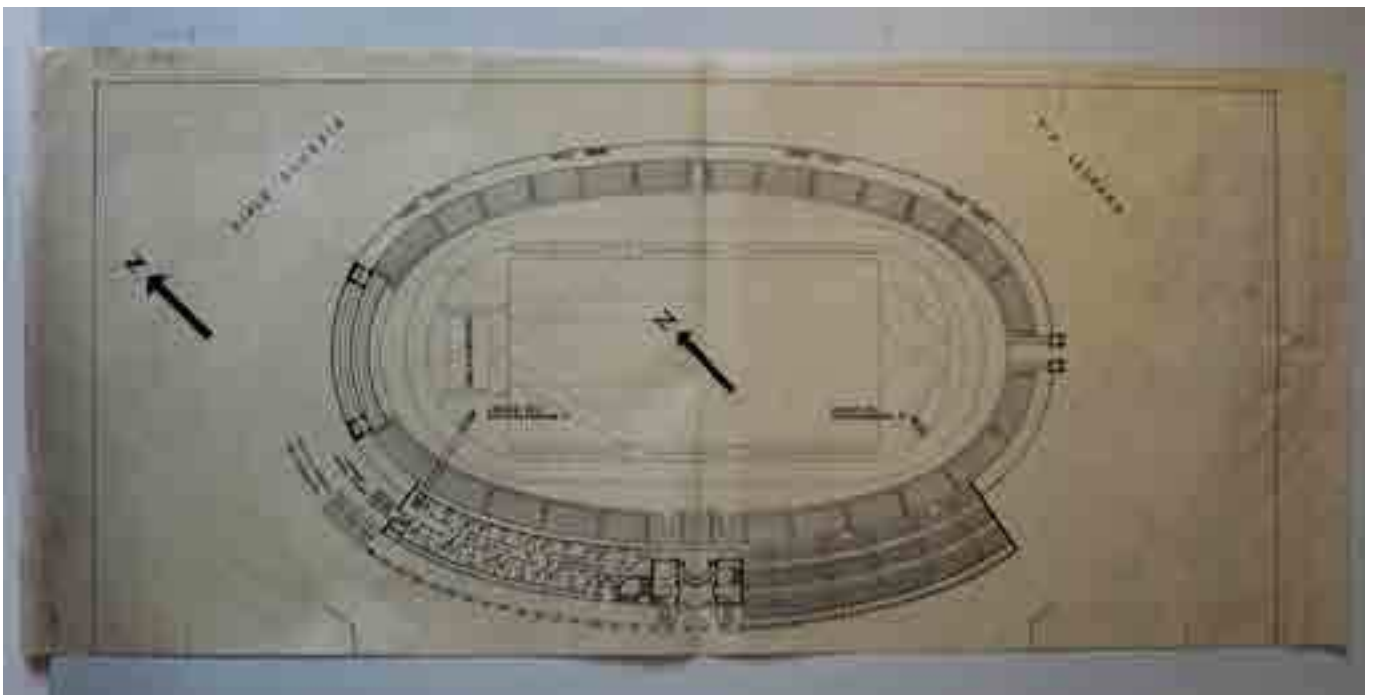
Fase 1

In questa fase avviene il tracciamento del nuovo corso Bonaparte tangente al Parco che a sua volta viene perciò rettificato e parzialmente demolito per lasciare spazio al nuovo asse viario. Un nuovo tracciato viene definito: da largo Cairoli, in fronte al castello Sforzesco, sarebbe infatti stato possibile percorrere il già presente viale emiciclico del Foro Bonaparte fino all'incrocio con via Legnano (già preesistente). Da qui sarebbe però stato possibile lambire il parco Sempione su Corso Bonaparte per poi proseguire sulla emiciclica via Melzi e ricongiungersi così al Corso Sempione. Assieme a questo viene edificata la piazza rialzata posta fra l'Arena e il Parco, la quale al livello stradale, in galleria, permette il passaggio di Corso Bonaparte. In termini sintetici arena, piazza rialzata, strada e parco entrano in rapporto diretto e globale. Viene perciò demolito il *Pulvinare*, che dava le spalle al parco e con esso anche il colonnato monumentale del Canonica verso l'interno dell'Arena, per lasciare spazio alla costruzione del primo ampliamento, per settori radiali, degli spalti con un aumento iniziale di 20.000 posti. Viene infine pensato, a Nord-est dell'Arena, posto su Corso Bonaparte, parte dell'edificio delle terme. Questo edificio prevedeva

anche l'inserimento di una piscina e in esso veniva ricomposto il colonnato del Canonica. Si tratta di quello che precedentemente era posto dal lato interno del "Pulvinare" e composto da 4 colonne costruite per Canonica ed altre quattro recuperate da altri edifici non specificati. De Finetti pensa infatti a questo nuovo edificio satellite dell'Arena e lo ricompono anche con elementi esistenti. Questo colonnato, ricomposto nell'edificio delle Terme, si sarebbe stagiato sulla piscina scoperta in fronte alla tribuna rivolta verso l'acqua. Nel realizzare il corso Bonaparte e la piazza terrazzata rialzata, addossata all'Arena e rivolta verso il parco, de Finetti ripensa anche ad un parziale risistemazione del parco Sempione.

Fase 2 e Fase 3

In queste fasi, avviene il completamento dell'Arena, quindi con i relativi successivi settori radiali degli spalti. Inoltre vengono demoliti una serie di edifici, come quello dei magazzini della centrale elettrica, adiacenti e posti a nord-est dell'arena, così come quelli presenti in viale Elvezia. Le aree demolite sarebbero di circa 15.000 metri quadrati e favorirebbero un processo circolatorio verso via Moscovia e al quartiere ferroviario. Perciò viene in queste fasi l'ultimazione dell'Arena fino al raggiungimento del terzo girone di spalti e quindi la possibilità di alloggiare circa 100.000 spettatori.

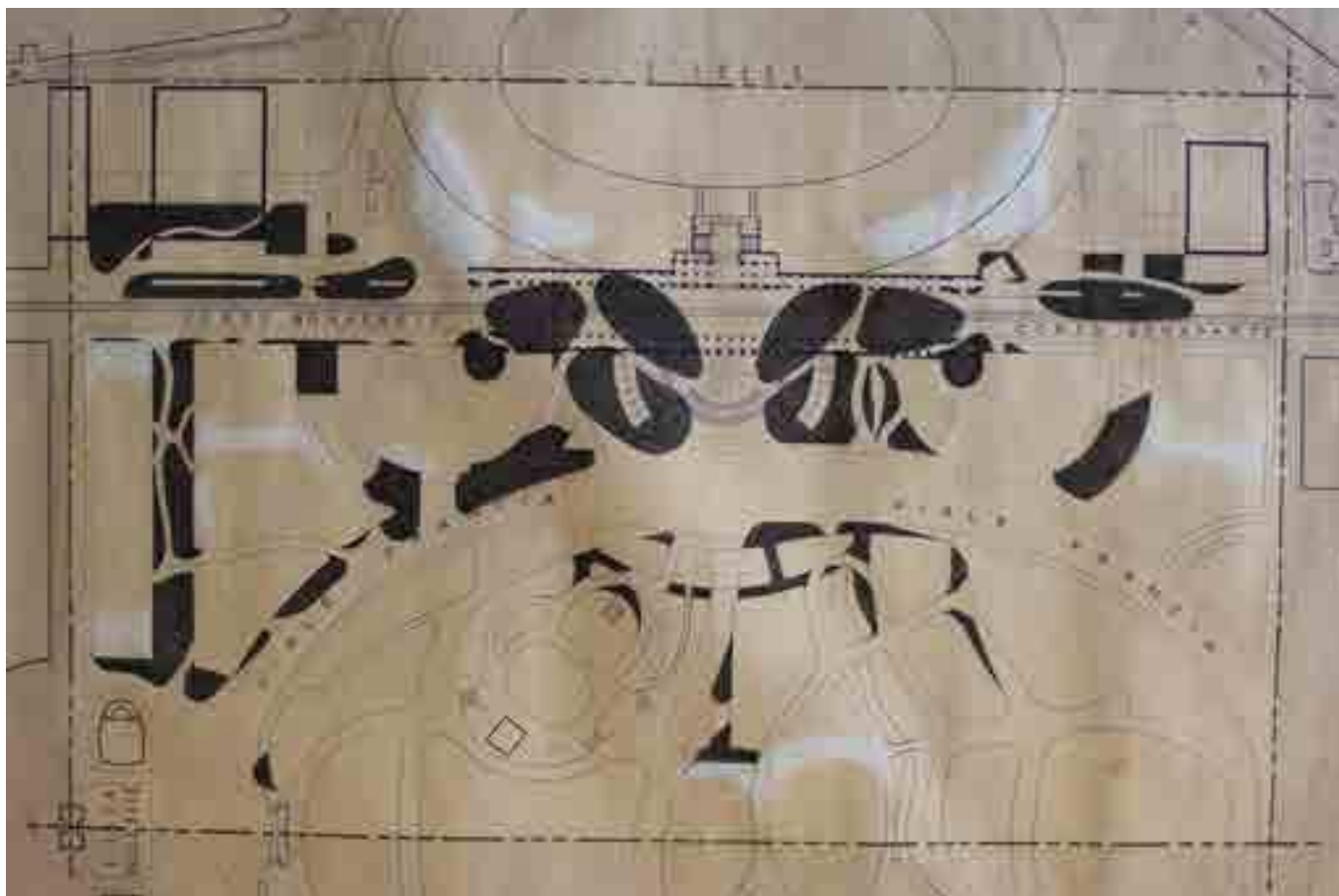


Planimetria relativa ad una prima espansione in settori degli spalti dell'Arena civica, Giuseppe de Finetti. Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma

Fase Ultima

L'ultima fase vede la costruzione del Foro Mussolini, la piazza Ipogea. De Finetti infatti crede che nelle città moderne non ci sia più spazio per le piazze all'antica, ovvero quelle sottratte al traffico. Da qui l'idea del progetto della molteplicità dei livelli di quota. In questo modo la piazza Ipogea accoglie da un lato il traffico veloce e dall'altro zone di sosta. Al centro di essa è posto una grande "colonna vittoriale". Il colonnato, posto alla quota più bassa che definisce la piazza ipogea, alloggia un grande spazio coperto per circa 500 veicoli.

Esso può essere raggiunto scendendo in direzione porta Volta dalla quota rialzata del Foro e, a circa metà strada, scendendo con una rampa alla quota stradale, per poi invertire il senso di marcia e ritornare verso il Foro (ma alla quota stradale) fino a giungere al colonnato della piazza Ipogea. Gli edifici posti a coronamento del foro, pensati da de Finetti, hanno destinazione residenziale ma anche commerciale ed un ulteriore portico colonnato ed addossato agli edifici (alla quota rialzata) ne definisce l'attacco a terra sul foro. De Finetti stima infine una durata delle fasi prevedendo per l'intero progetto la costruzione della metà entro 20/30 anni ed il resto al naturale progredire e scorrere del tempo e della vita della città. Si mostra perciò un progetto pensato sul lungo periodo che, pertanto, non sarebbe potuto essere concepibile nella città moderna di Milano attraverso un blocco totale per così tanti decenni. Ciò ha spinto de Finetti a ricercare ipotesi di attuazione per fasi, che come un cronoprogramma dei lavori, rendeva possibile la realizzazione di questa grande infrastruttura urbana per la città attraverso la trasformazione e risistemazione di una porzione esistente di città, che de Finetti aveva valutato come suscettibile di modifica per favorire una ricchezza futura non solo alle zone interessate, ma all'intera città.



Sopra e a fianco, planimetria relativa all'iniziale sistemazione del parco Sempione per la costruzione del corso Bonaparte, della galleria e della piazza terrazzata rialzata in fronte all'Arena civica, Giuseppe de Finetti.

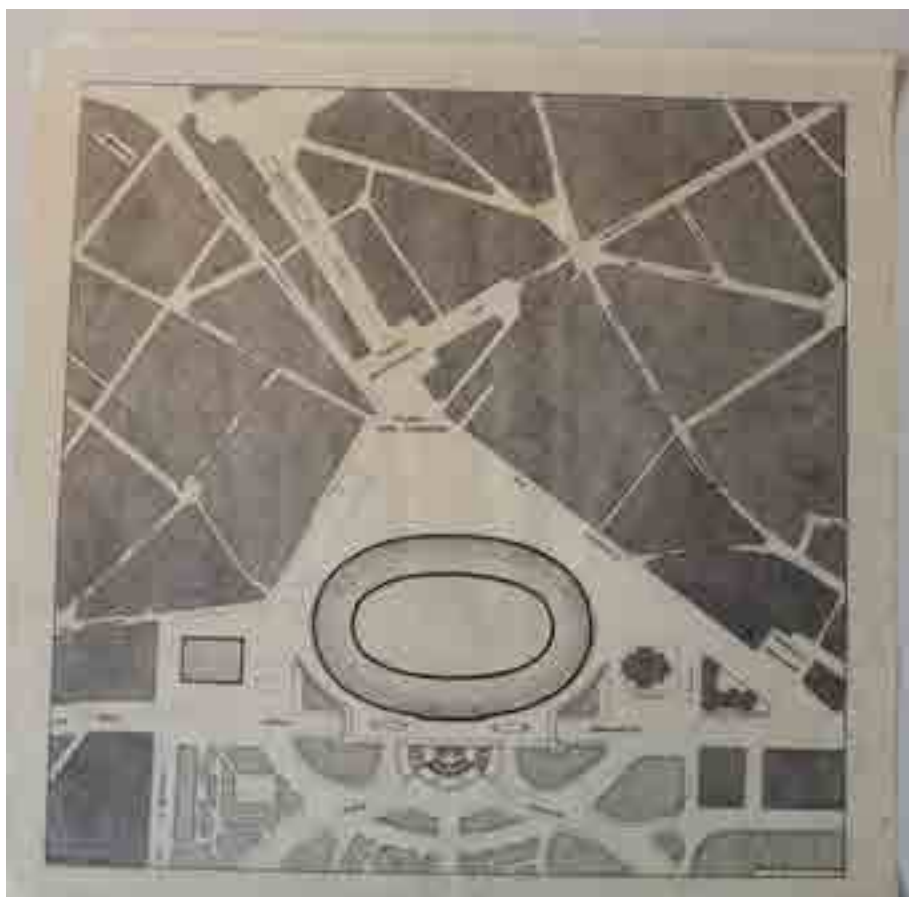
Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma



Pianta di risistemazione della città,
Giuseppe de Finetti.

Verso il parco gli spazi pubblici sono definiti e la piazza rialzata, la galleria e corso Bonaparte sono ultimati. L'edificio termale (a sinistra dell'arena su parco Bonaparte) ancora non è previsto e infatti la risistemazione di Viale Elvezia non è qui ancora avvenuta, così come quella di via Legnano e di Piazza Biancamano. La città preesistente in questa fase coesiste con il progressivo ampliamento dell'Arena, la quale viene presentata come finita nel suo ingombro finale dell'ampliamento.

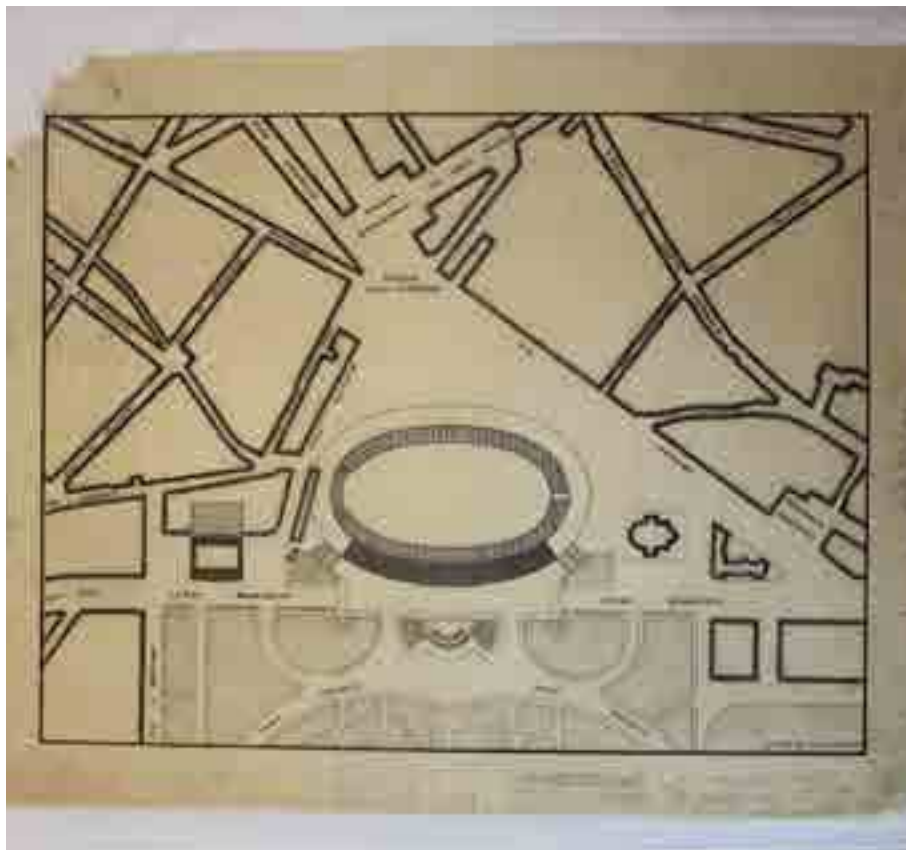
Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma



Pianta di risistemazione della città,
Giuseppe de Finetti.

Verso il parco gli spazi pubblici sono definiti e la piazza rialzata, la galleria e corso Bonaparte sono ultimati. La risistemazione di Viale Elvezia avviene e vengono demoliti due isolati su di esso per lasciare spazio all'edificio termale. Via Legnano ancora non è stata intaccata. La città preesistente continua a coesistere anche se inizia ad essere modificata. L'Arena viene mostrata nel suo sedime di ingombro relativo all'ampliamento concluso.

Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma



Sopra, planimetria relativa al progressivo ampliamento dei gironi degli spalti e della risistemazione della città, Giuseppe de Finetti.

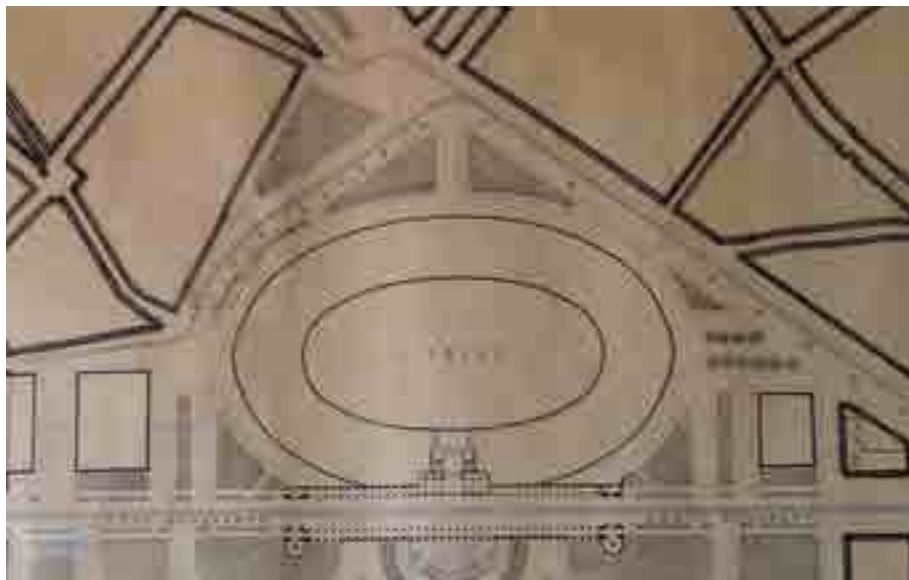
Viale Elvezia è stato intaccato e anche l'edificio termale è qui rappresentato in un maggiore grado di dettaglio. Inizia per l'Arena civica una progressiva espansione degli spalti attraverso una settorializzazione radiale.

Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma.

Sotto, vista dall'alto della prima fase di attuazione dell'ampliamento dell'Arena civica. È possibile notare come l'Arena del Canonica continui in parti a sussistere. Le *carceri*, la *porta Libitinaria* e quella *Trionfale* esistono ancora mentre l'edificio del *Pulvinare* ed il suo colonnato no. Questi hanno infatti lasciato spazio ai nuovi spalti ottenuti con ampliamento per settori radiali. Si sarebbe così potuto costruire anche la costruzione del Corso Bonaparte, della galleria e della piazza rialzata addossata al parco e della risistemazione di quest'ultimo. Risulta assente tutto il complesso del Foro Mussolini, perciò sono ancora presenti via Legnano e viale Elvezia che confluiscono in piazza della Lega Lombarda

Immagine tratta da *Stadi progetti esempi tendenze* a cura di Giuseppe de Finetti



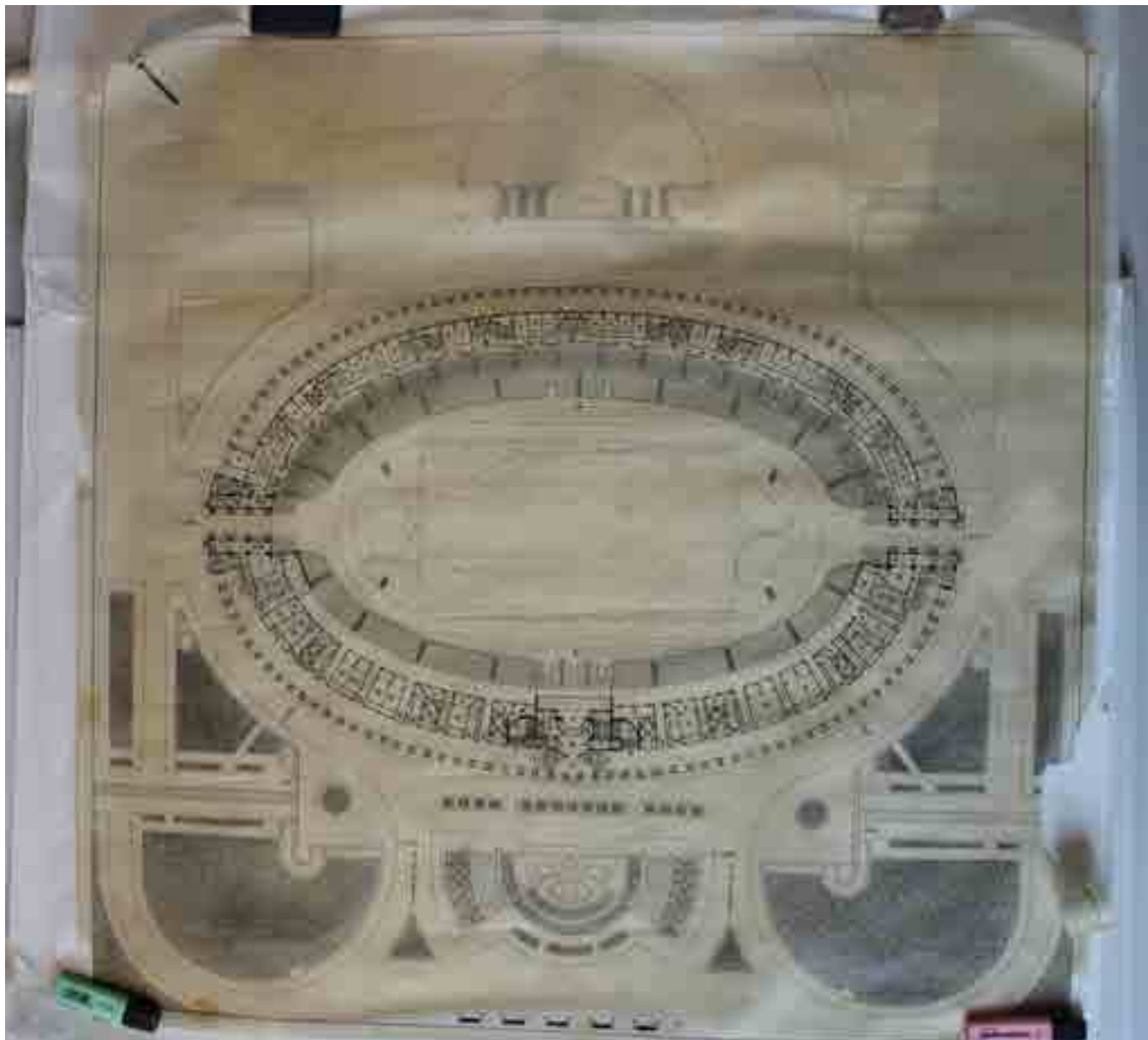


Sopra, stralcio Planimetrico del progetto di risistemazione dell'Arena civica, Giuseppe de Finetti. Progetto relativo ad una prima possibile fase di attuazione, infatti il progetto si conclude solo dalla parte del parco Sempione. È presente il sedime dell'edificio termale sulla sinistra (su corso Bonaparte).

Sotto, planimetria della proposta di risistemazione dell'Arena civica relativa all'ultima fase di realizzazione. In tratteggio è possibile vedere il sedime degli edifici che per via della sistemazione verrebbero modificati e demoliti per lasciare spazio al nuovo assetto.

Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma





Pianta dell'Arena, Giuseppe de Finetti.
Nella parte sottostante la pianta
corrisponde al piano rialzato, in quella
sopristante la pianta seziona tra il primo e
secondo gironi di spalti nuovi, previsti dal
progetto di de Finetti.

Archivio CSAC - Centro Studi e Archivio
della Comunicazione dell'Università di
Parma



V-5 - Ridisegno e modellazione digitale

In questa sezione si vuole mostrare l'effettiva produzione di elaborati che è stata resa possibile dalla modellazione digitale del progetto. Per farlo ci si è basati sul materiale d'archivio e sulle pubblicazioni rilasciate da de Finetti. Si è voluto mostrare il progetto concluso nella sua unitarietà, ovvero nella sua ultima fase di possibile attuazione; il motivo ricade nella volontà di sviscerare questioni tematiche attraverso il progetto completo così da poter riflettere sulla città senza effettivi compromessi legati alle fasi intermedie. Infatti, nel proporre una soluzione realistica e possibile per la città, de Finetti accetta la possibilità dell'incompletezza dell'opera, la quale avrebbe comunque permesso alla proposta di esistere e funzionare con e nella città lungo la sua realizzazione. L'analisi complessiva del progetto alla sua ultima fase di possibile realizzazione ha reso perciò possibile porsi nella condizione di riflettere criticamente sul progetto e fornire una possibile interpretazione dell'intervento per la città futura.

I disegni che de Finetti realizza si mostrano con un dettaglio (circa) assimilabile a quello di una scala 1:200. Talvolta il dettaglio scende ulteriormente nella definizione architettonica di alcuni elementi. Ciò che si è verificato è invece una non sempre chiarezza dell'impianto, legata al fatto che talvolta l'architetto rappresenta per il nuovo stadio solo alcune parti di esso e in un unico elaborato mostra più livelli di quota come, ad esempio, nelle piante. Inoltre, per il ridisegno si è utilizzato, oltre al materiale pubblicato, anche quello originale e presente in archivio CSAC, a Parma.

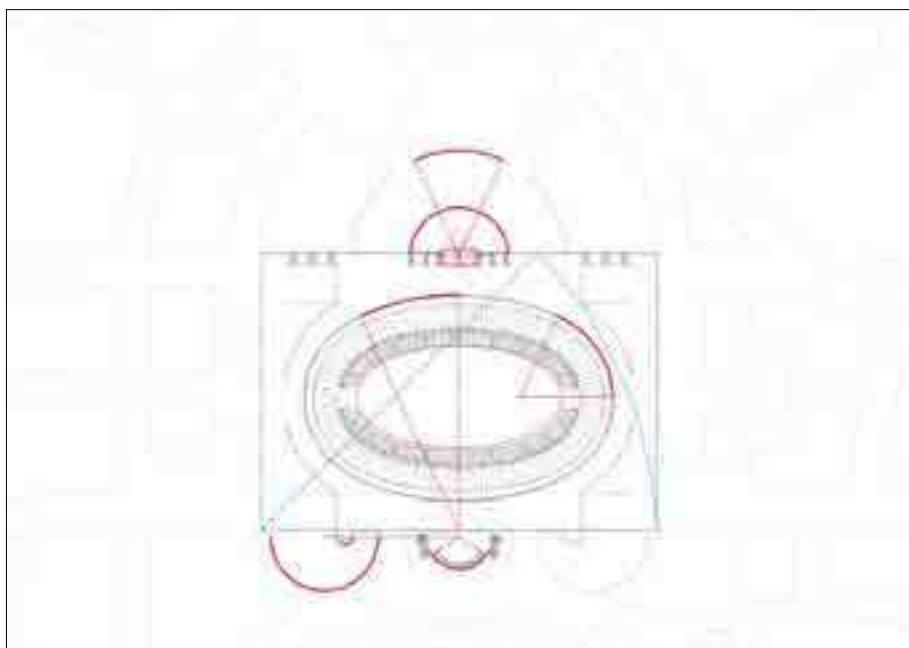
Si vuole sottolineare come la rappresentazione originale dell'architetto, realizzata manualmente, possa essere, in

alcuni frangenti non totalmente esplicitiva.

Questo è legato, oltre al tipo di elaborati visionabili e al livello di complessità che il progetto presenta, al fatto che si tratta di disegni realizzati nel corso di periodi e gestazioni progettuali lunghe sotto il profilo temporale. Perciò il ridisegno effettivo ha cercato di porsi criticamente in relazione al materiale disponibile e fornire una serie di elaborati che, da un lato possano riproporre nel modo più oggettivo il progetto rappresentato dall'architetto, e dall'altro mostrare anche l'effettiva composizione architettonica. Questo processo determina la digitalizzazione e il ridisegno della proposta ma anche un'analisi compositiva utile in sede di ricerca attiva sul progetto architettonico e urbano. Di seguito sono riportate alcune questioni specifiche relative ad alcune possibili criticità del ridisegno, affrontate in sede di analisi, che vanno tenute in considerazione al fine di cogliere una lettura più consapevole del progetto con gli elaborati proposti.

La forma della pianta dell'Arena e la posizione dei pilastri

La pianta dello stadio non è data da un'ellisse perfetta, ma dall'unione di cerchi e archi di circonferenza che nel complesso mostrano una forma assimilabile a quella di un'ellisse. In corrispondenza dei punti di maggiore curvatura della pianta il passo dei *sistemi di pilastri* (quelli che assieme sono legati dalla trave che sostiene i gradoni) varia verso il centro anche se sul filo esterno non sembra mutare. In sostanza i pilastri, disposti in forma radiale, non fanno sempre riferimenti ad un unico centro o ai due fuochi dell'ellisse, questa dinamica si è resa evidente attraverso il ridisegno esatto sugli elaborati originali, ma anche attraverso il tentativo di identificare



Analisi compositive che, con i colori rosso e blu, mostrano la ricerca di rapporti aurei nella declinazione planimetrica del progetto

una chiara regola geometrica. Tale mutamento, sul perimetro interno, è inevitabile data la forma pressoché ellittica dello stadio. Ciò su cui si vuole sottolineare l'attenzione è però che questo passo non cambia in modo costante. Sembra infatti che l'architetto abbia cercato una mediazione estetica che con maggiore sguardo alla vista, più che della matematica, gli ha permesso di costituire una struttura fluida e proporzionalmente equilibrata. Il primo tentativo di modellazione digitale dello stadio è stato fatto cercando di basarsi sui principi geometrici che governano il progetto piuttosto che sui disegni veri e propri fatti dall'architetto. Tuttavia questo ha portato in prima istanza ad un progetto analogo ma differente rispetto ad alcuni aspetti proporzionali e perciò questa scelta si è rivelata errata, nel progetto risulta infatti influente la mano di de Finetti, il quale sullo sfondo di una minor esattezza assoluta e geometrica, ha permesso di ottenere un progetto che in ogni sua parte emerge come proporzionato. Quindi gli elaborati ottenuti e mostrati successivamente sono stati realizzati abbandonando il metodo iniziale e lavorando invece a stretto contatto con i disegni veri e propri di de Finetti. In questo modo il ridisegno ha reso possibile una rappresentazione più vicina alla reale proposta e ha anche permesso di cogliere le regole e le eccezioni messe in pratica da de Finetti.

Le piante non sono sempre esplicite in ogni parte

Nei materiali disponibili e reperibili le piante talvolta ibridano in un'unica rappresentazione più quote di sezione. Quindi non sempre tutto si mostra visibile. Questo non sarebbe un problema se lo stadio fosse speculare in ogni sua parte, ma così non è. Si è quindi reso necessario un procedimento critico che attraverso il confronto diretto fra più elaborati diversi fra loro, potessero far giungere ad una possibilità coerente con il progetto. Il ridisegno inoltre non ha cercato di rappresentare ogni singola parte esattamente come era rappresentata ma piuttosto è volto al definire la distribuzione e la morfologia: de Finetti cura l'aspetto architettonico anche in pianta, pertanto, anche le partizioni interne ricercano una loro armonia rappresentativa con piccoli sfalsamenti di quota planimetrica e quindi con elementi sporgenti e rientranti, o anche con, ad esempio, i corpi scale che si mostrano estremamente fluidi e plastici. Il ridisegno ha ricercato, con maggiore astrazione, una razionalità che potesse mettere in mostra la suddivisione degli spazi e la matrice logica che governa il pensiero progettuale, ovvero i disegni di de Finetti mostrano maggiore apporto linguistico rispetto al ridisegno che invece

cerca di soffermarsi maggiormente su una riproduzione oggettiva che lasci emergere la composizione logica dell'architetto.

Le deformazioni prospettiche

Alcune viste prospettiche risultano talvolta ingannevoli rispetto ad altri elaborati fatti dallo stesso de Finetti poiché mostrano un maggiore grado di deformazione prospettica rispetto agli elaborati. Si è perciò tenuto in considerazione di queste criticità per il ridisegno, che quindi è stato ottenuto maggiormente da quei disegni "tecnici" come piante e sezioni, mentre le viste sono diventate utili nel tentativo di verificare quanto ottenuto. In Particolare questa scelta operativa è emersa anche attraverso il dialogo con Giovanni Cislighi il quale, consapevole della rappresentazione di de Finetti, ha consigliato di procedere, per il ridisegno, basandosi su quei materiali che in modo più oggettivo possibile potessero mostrare il progetto, ovvero quelli con carattere maggiormente tecnico e di conseguenza viste ortogonali come piante, sezioni, e assonometrie.

Le eccezioni nella zona della loggia

Sul lato del parco, verso l'interno dello stadio, ovvero in quella zona dove ancora oggi nell'Arena civica si colloca il "Pulvinare", è presente una loggia, mentre dal lato opposto no. Di conseguenza, la disposizione dei pilastri e dei sistemi di circolazione dei flussi interni è parzialmente differente tra il lato nord-est (lato Foro Mussolini) e quello sud-ovest (Parco Sempione). In particolare le scale elicoidali, seppur uguali trovano posizioni differenti, con esse anche i vomitori e quindi anche le piccole scalette che dalla galleria interna (ed inclinata) che corre lungo il perimetro dello stadio permettono di accedere alla sommità degli spalti esistenti del Canonica. Inoltre rispetto alla zona della loggia i pilastri, anche se non esplicitamente, sembrano disposti diversamente e non più ad andamento radiale. Questo fatto si rende più chiaro al piano interrato che in quella posizione vede l'innesto degli accessi e di altre zone attraverso una griglia di elementi strutturali organizzati su di una maglia ortogonale. Questa dinamica non sempre emerge chiara, infatti nella medesima area ma ai livelli soprastanti, nelle varie piante di de Finetti emergono con disposizione radiali i medesimi pilastri. Sebbene forse, con enorme difficoltà realizzativa, un pilastro isolato potrebbe anche ricevere una torsione planare ruotandosi parzialmente su se stesso da una certa quota in poi per assecondare una determinata curvatura, questo risulterebbe estremamente complesso

in relazione a un sistema di pilastri interconnessi da una trave poiché non cambierebbe solo la rotazione di un pilastro ma anche lo spostamento di tutti gli altri che conformano quel sistema unitario strutturale di trave inclinata e pilastri e sui quali si adagiano gli spalti. Perciò quando si afferma che talvolta gli elaborati originali dell'architetto presentano delle incongruenze si intende riferirsi a dinamiche di questo tipo. Nel caso specifico si è deciso, con il ridisegno, di mantenere la continuità strutturale del pilastro in tutta la sua altezza, ovvero dalla cima al, plausibile, punto di fondazione. Questa scelta, che in piccola parte ha disatteso il disegno di de Finetti, rappresenta però quel principio di mediazione fra proposta progettuale e ipotetica realizzazione che ha permesso di ottenere un ridisegno, il più possibile realistico, del progetto.

L'edificio termale non è sempre chiaramente presente

Nei materiali d'archivio emerge anche la proposta per l'edificio termale, che non in tutte le fasi è presente, nonostante il sedime indicativo del suo edificio lo sia. Questo edificio, distaccato dall'arena non è stato indagato dal ridisegno. La sua giacitura isolata non determina un apporto sostanziale alle dinamiche globali del progetto. Con ciò non si vuole sminuire il suo valore ma solo affermare che, nonostante venga studiato dall'architetto, esso non va a influenzare in modo sostanziale le dinamiche legate ai flussi pedonali e carrabili che governano l'intero progetto. Ciononostante anch'esso definisce degli spazi pubblici, pertanto risulta comunque interessante osservare con i ridisegni originali, presenti anche nelle sezioni precedenti, la proposta di progetto per questo edificio da parte di de Finetti.

Le varianti alla copertura

Sono presenti due varianti alla copertura ed alla sua struttura. Entrambe sono simili, ma sul profilo perimetrale una si mostra rastremata verso l'interno in sommità, l'altra rimane verticale fino alla cima. Si compongono da travi reticolari a sbalzo ma non è chiaro dove si ancorino al pilastro, se lateralmente o in asse (forando però il pilastro), o se addirittura siano poste binate per ogni pilastro. De Finetti, nonostante le disegni nelle viste e negli elaborati tecnici, non indica chiaramente il sistema strutturale di ancoraggio. Si è optato per un ridisegno singolo, ovvero ad ogni pilastro corrisponde una trave reticolare con giacitura radiale, dettata dal relativo sistema elementi strutturali, disposta su un lato dei pilastri posti in sommità. Rispetto alla versione non inclinata (sul filo

esterno dell'Arena) il rivestimento sottostante della volta di copertura, ancorato alle reticolari in acciaio, presenta un risvolto sul limite massimo ed interno delle travi in ferro. Esso non è invece presente nell'altra variante di copertura, la quale vede inoltre una conformazione leggermente differente delle reticolari stesse.

I Gradoni degli spalti

De Finetti si riferisce spesso a gironi di spalti composti da dodici gradoni, ma la versione più completa dell'arena che si ritrova negli elaborati presenta gironi composti da quindici gradoni l'uno. La pedata e l'alzata dei gradoni non muta fra le varie versioni definendo perciò anche un'altezza complessiva dello stadio differente fra le due ipotesi. Le dimensioni di pedata ed alzata sono stati ottenuti attraverso un incrocio di dati riscontrabili sugli elaborati, con quote altimetriche e lineari, e sugli scritti di de Finetti. Le dimensioni scelte per il ridisegno sono state perciò di 40 cm per l'alzata e 70 cm per la pedata. Nello specifico i valori ottenuti erano di all'incirca 39x69 cm. Queste misure corrispondono a quanto affermato da de Finetti che sosteneva che i gradoni dovessero essere profondi tra i 60 e i 75 cm. Queste dimensioni dei gradoni sono confermate dalla differenza di quota totale in alzato che emerge fra le due ipotesi nei disegni originali (12 e 15 gradoni per girone). La differenza di quota fra le due versioni corrisponde alla somma dei gradoni in aggravo o in difetto (a seconda di quale versione si consideri) e ciò supporta l'attendibilità del valore utilizzato nel ridisegno per l'alzata. Essa riconferma inoltre, su entrambe le versioni, il valore dell'alzata e con esso anche la scelta di fornire due proposte analoghe da parte dell'architetto basate su un pensiero fondante dettato dal dimensionamento degli spalti, che per esempio nel caso di quelli esistenti del Canonica, de Finetti critica per via della loro eccessiva profondità (che è di circa un metro).

In conclusione l'importanza del ridisegno e della sua modellazione digitale, si è resa fondamentale nel tentativo di riflettere sul progetto. Gli elaborati ottenuti non vanno però considerati come certi e sarebbe più opportuno considerarli con accezione critica, ovvero volta ad una sintesi e ad una maggiore comprensione del progetto stesso. Attraverso una mediazione fra il materiale esistente si è tentato di costruire, seppur in modo fittizio, questo possibile e non realizzato grande stadio per Milano. Per farlo ci si è basati sul materiale accessibile presente in archivio e anche su quello già pubblicato.

V.5.1 - Progetto e città

Il progetto di de Finetti per l'ampliamento dell'Arena civica a Milano edificata dall'architetto Canonica nel XIX° secolo e la sua conseguente trasformazione in stadio, mostra un apporto infrastrutturale posto alla base della proposta complessiva, il quale ne definisce anche il carattere pubblico. L'intervento si pone entro la città consolidata che già nel 1930 era edificata nelle zone di pertinenza del progetto. La peculiarità ricade anche nella medianità della scala del progetto, che calandosi tra quella urbanistica ed architettonica, va a definire una trasformazione volta alla "costruzione della città", o meglio di una sua parte. Si prelude perciò a un ripensamento di alcune zone limitrofe e con esse il tessuto urbano e la viabilità. Secondo l'architetto la trasformazione avrebbe portato sul lungo periodo a vantaggi economici e paesaggistici, infatti il progetto propone una soluzione a quella che egli ritiene essere la vera carenza di questa parte di città. Secondo de Finetti questa zona, a destinazione principalmente residenziale, nonostante sia caratterizzata dalla presenza del parco e di complessi monumentali come il castello Sforzesco e l'arco della Pace, presenta alcune questioni critiche. Tutt'oggi l'incrocio fra Viale Elvezia e via Legnano si presenta non risolto totalmente, piazza della Lega Lombarda e piazzale Biancamano hanno mantenuto

intatta una stratigrafia urbana che non risponde più a quella della città moderna e ciò è visibile nel distacco tra il Borgo degli Ortolani e il Rione Garibaldi. Inoltre la grande Arena risulta essere anche un potenziale inespreso per via della sua ridotta capacità di ospitare spettatori ed eventi in contrasto con la sua ampia dimensione. Da queste riflessioni de Finetti declina quindi una proposta che non solo intende ampliare l'Arena (in stadio), ma ripensa ad essa come una grande infrastruttura urbana che gli permette di trasformare questa parte di città. La ricucitura del tessuto tra il Borgo degli Ortolani e il rione Garibaldi è possibile quindi non solo con una riflessione viabilistica, ma anche attraverso un intervento che si leghi alla città esistente e definisca una serie di nuovi spazi pubblici e di rappresentanza per Milano. Perciò lo stadio non assolve solo alla funzione che lo definisce ma si mostra come generatore di una modifica globale di quest'area urbana. L'idea di città fondata su assi viari "penetranti", congiuntamente a un'altra idea di città che vede come necessari gli spazi pubblici, trova nel progetto dello stadio un catalizzatore generatore di tutta questa possibile trasformazione urbana. Questo progetto sottende, infatti, ad una idea di città che Finetti persegue, ma anche a quale architettura egli è affine e, nondimeno, l'importanza che egli ripone nello spazio pubblico all'interno del suo pensiero intellettuale. Il tutto, messo a punto in un unico progetto, mostra una



La città di Milano all'anno 1930

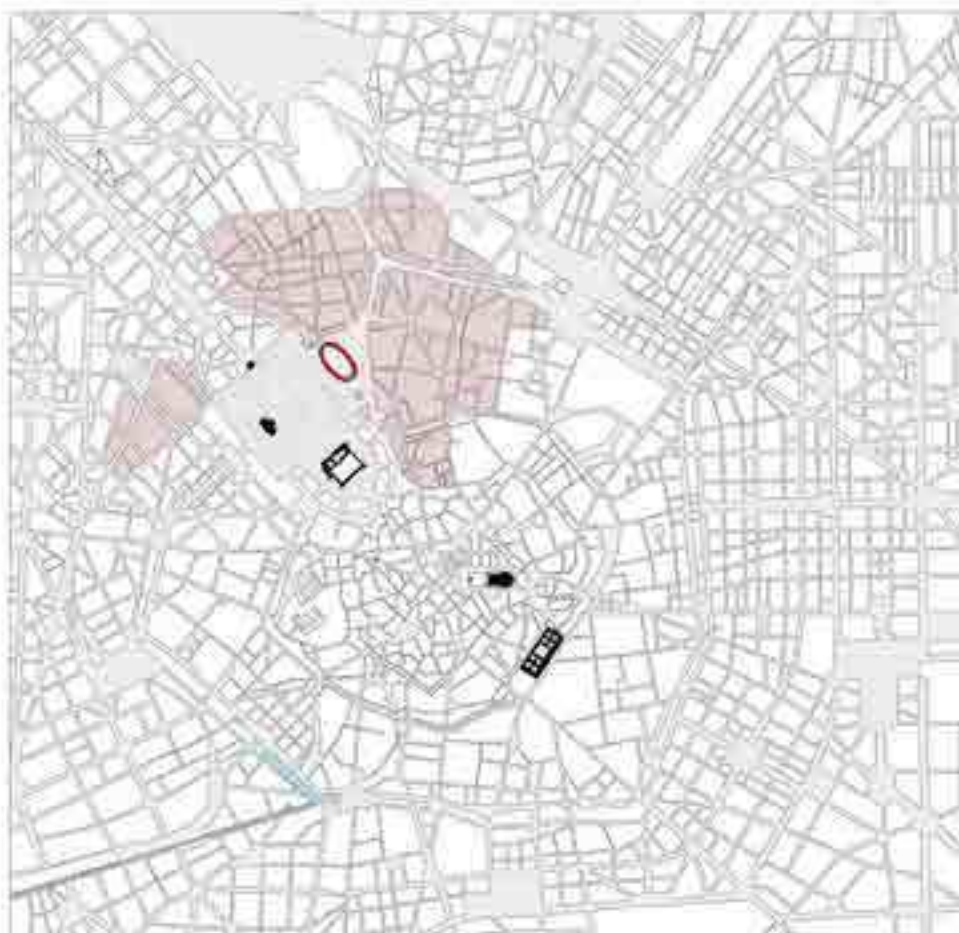
possibile trasformazione urbana per Milano, che a sua volta favorirebbe anche una ricchezza economica data dall'aspetto paesaggistico e di pregio, quindi anche da quello fondiario e immobiliare che si ritroverebbe trasformato e riqualificato. L'ampliamento, nella misura di circa centomila spettatori, avrebbe realizzato una modifica sostanziale, seppur temporanea, dell'intero carico urbanistico dell'area. Si rende quindi inevitabile, da parte dell'architetto, la necessità di affrontare il tema progettuale in modo unitario e compenetrante: l'area progetto insiste in una zona consolidata e non nella periferia non costruita. Qualora de Finetti si fosse ritrovato a lavorare, ad esempio, nella campagna, avrebbe potuto forse affrontare separatamente il tema infrastrutturale della viabilità e quello architettonico dell'edificio. Ma in questo caso proprio i limiti della *forma urbis* esistente risultano vincolanti, non solo nel rispetto di questioni formali e compositive, ma nel fornire una risposta che tenga assieme più questioni in un'unica soluzione. Sotto un profilo attuativo de Finetti propone una costruzione per fasi dell'ampliamento che permetta: da un lato di favorire i lavori senza chiudere completamente l'area alla città arrecando gravi problemi alla circolazione, dall'altro favorisca anche un ammortamento economico

sul lungo periodo. Le fasi sono pensate con la costruzione di gironi radiali di spalti (e non integrali, ovvero lungo tutto il perimetro contemporaneamente) ed anche su un periodo temporale di alcuni decenni (almeno 20-30 anni). In questo la proposta mostra la sua forte vicinanza a una contemporaneità di lavori pubblici, la cui complessità e vastità li porta spesso ad essere normati, preventivati in ogni loro parte e scomponibili con specifici cronoprogrammi dei lavori. Negli elaborati si fa riferimento alla sola ed ultima fase di possibile realizzazione poiché solo attraverso di essa è possibile cogliere tutta la complessità che de Finetti conia in un progetto unitario.

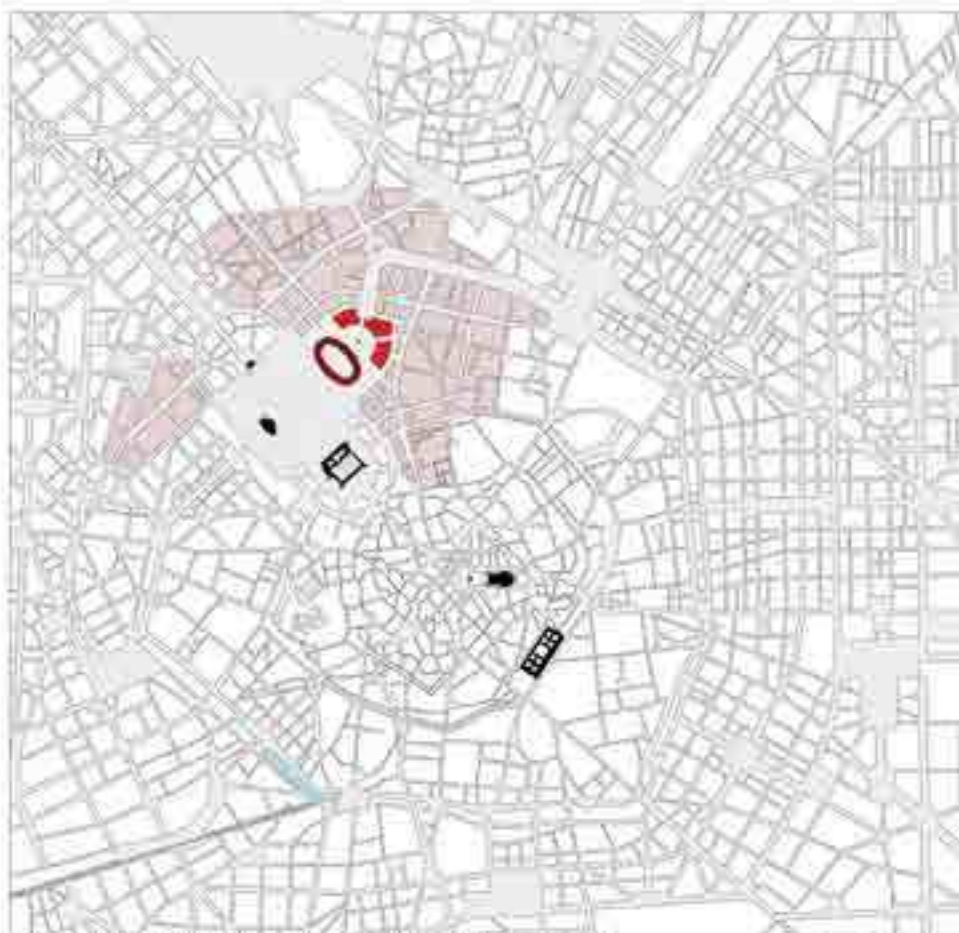
L'impianto progettuale che l'architetto propone vede la presenza di un sistema analogo di assi generatori della Milano Romana e che in parte è già definito dal Corso Sempione e dal castello Sforzesco la relativa piazza d'Armi (oggi Parco Sempione). L'arena stessa già si pone su un sistema fondativo di un cardo (NO-SE) e decumano (NE-SO). Corso Sempione viene quindi individuato come *cardo maximo* in direzione Nord-ovest e una serie di decumani che lo intercettano perpendicolarmente definiscono l'impianto per poi raccordarsi con la città esistente. La proposta non si limita solo ad



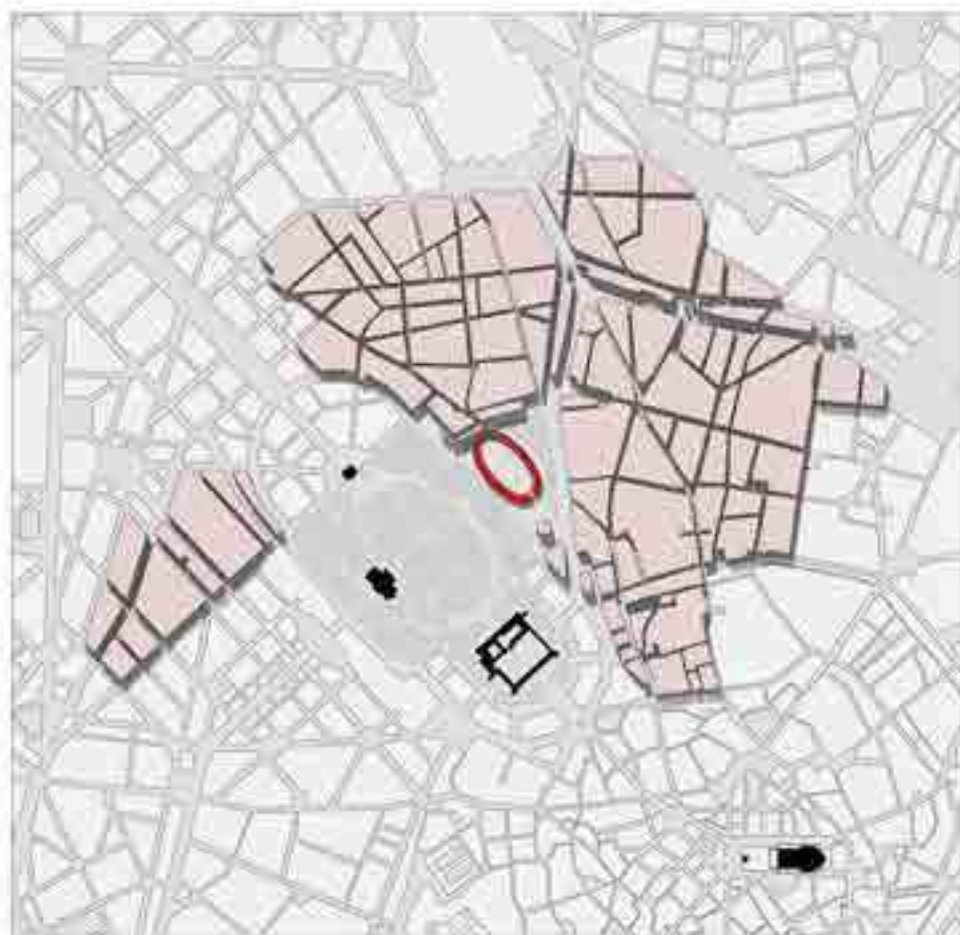
La città di Milano all'anno 1930 con inserito il progetto a cura di de Finetti. In modo più marcato è rappresentato il progetto che vede l'ampliamento dell'Arena esistente e una nuova sistemazione urbana di alcune aree limitrofe. In planimetria è rappresentata la variante di copertura "A".



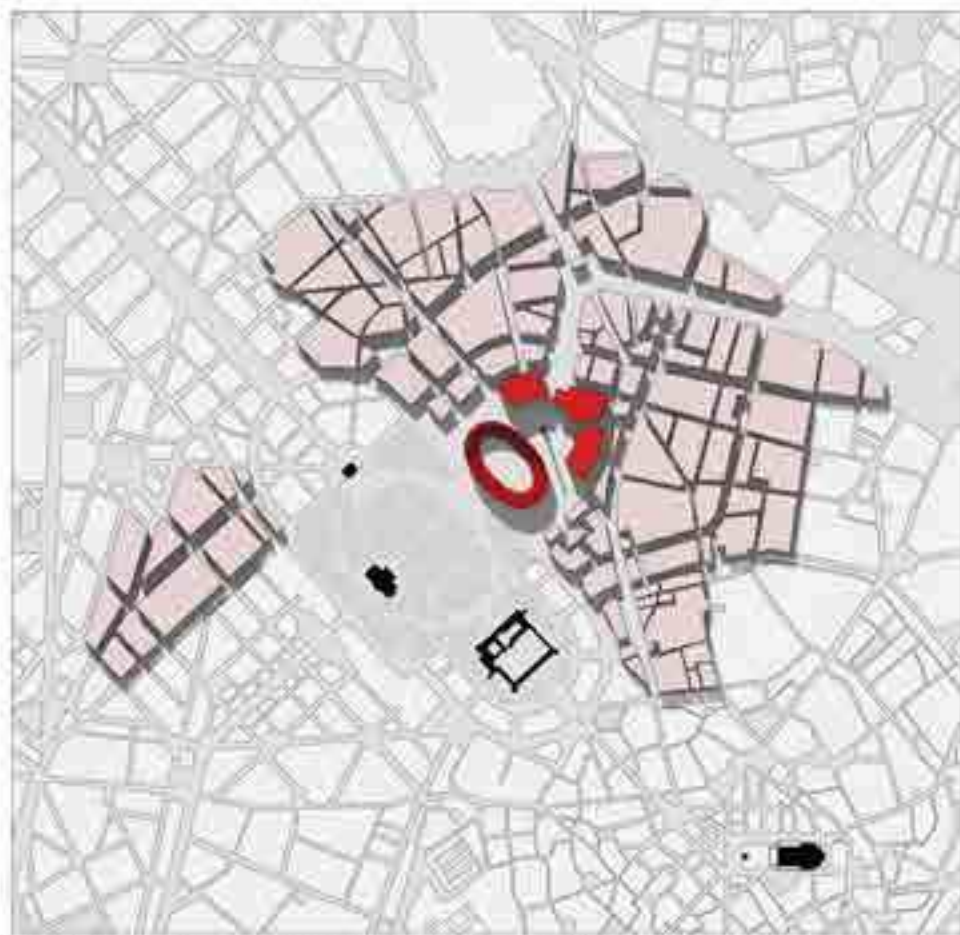
Planimetria di Milano, anno 1930 - Sono evidenziati i monumenti e le aree su cui insiste la possibile trasformazione di de Finetti (Arena e città)



Planimetria di Milano, la città circostante è rappresentata all'anno 1930. Sono evidenziati i monumenti e la proposta di de Finetti per l'Arena e la città (1933 ca.)



Planimetria di Milano, anno 1930 - Sono evidenziati i monumenti e le aree su cui esiste la possibile trasformazione di de Finetti (Arena e città)

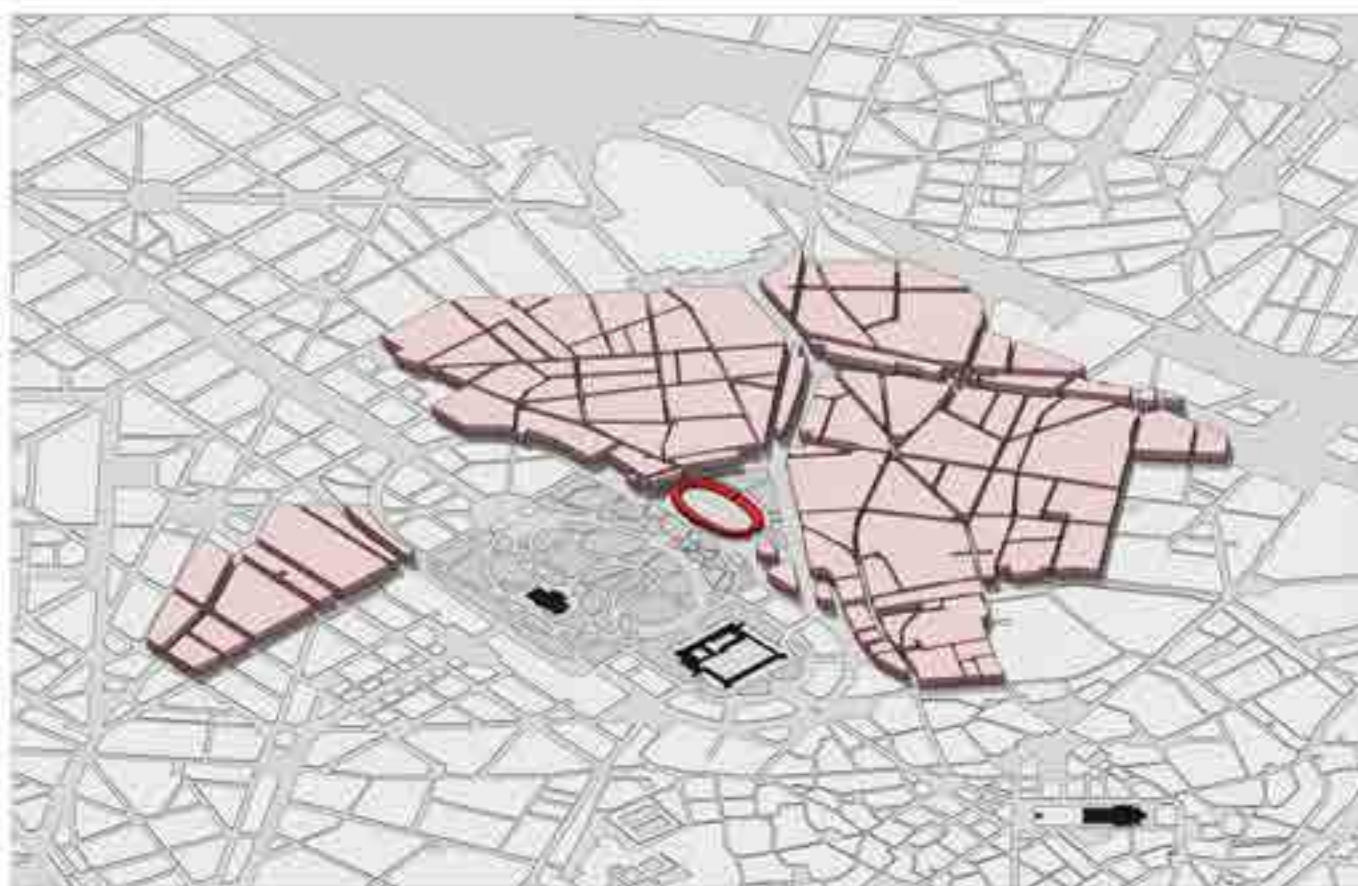


Planimetria di Milano, la città circostante è rappresentata all'anno 1930
Sono evidenziati i monumenti e la proposta di de Finetti per l'Arena e la città (1933 ca.)



implementare e trasformare l'edificio esistente, infatti sul decumano passante per lo stadio, l'architetto definisce un grande Foro (chiamato Foro Mussolini) e composto da una piazza emiciclica che definisce un grande spazio ipogeo, quindi differenziando le quote altimetriche dello spazio pubblico. Quel luogo non tratta solo il tema dello spazio pubblico come derivazione di un'idea di città ottocentesca, ma mostra concretamente un'integrazione fra architettura e infrastruttura, atta alla costruzione della città. Questo stadio, se ultimato, avrebbe rivestito anche una polarità gravitazionale sul tessuto urbano per via della sua integrazione di servizi infrastrutturali e di spazi pubblici. Data la sua posizione a Milano, e considerata anche l'idea che de Finetti aveva indagato assieme anche al "Club degli Urbanisti" di una città attraversata da assi viari "penetranti", questa architettura accoglie un insieme di assi stradali importanti: alcuni pensati e riformati da de Finetti gravitano attorno allo stadio e con esso sono direttamente correlati, ma altri si mostrano come arterie viarie di Milano che, anche in assenza dello stadio, dovrebbero attraversare queste zone. Questa idea dell'assetto viario in totale contrapposizione con il principio della tangente, così come perpetrato dalle espansioni urbane di fine Ottocento e inizio Novecento

e che de Finetti a più riprese critica aspramente, è fondamentale nella considerazione di questa proposta. Non si può considerare l'intero progetto se non si riconosce in de Finetti un'idea di città attraversata da assi viari "penetranti". Se così non fosse allora, forse, si potrebbe parlare solo di progetto architettonico, ma così non sarebbe poiché lo stadio certamente riforma la città circostante e amplia un'architettura, ma in modo più preminente fa tutto in funzione di una specifica idea di città, quella attraversata, e non lambita, da arterie viarie principali. Questa visione definisce un assetto ideologico, ancor prima che compositivo. Il tessuto urbano sembra riformato in virtù dello stadio, ma gli assi "penetranti", quelli paralleli al cardo e al decumano, pur sottolineando il gesto fondativo si raccordano alle arterie preesistenti cercando una mediazione. Non è questo un progetto che nega la città esistente ponendosi su un altro piano, piuttosto si mostra come una precisa trasformazione urbana in virtù di un pensiero urbanistico differente. Il Foro Mussolini, con la sua forma a emiciclo, favorisce il raccordo fra assi paralleli al decumano con altri esistenti a Milano. Quella forma perciò, sebbene possa essere pensata in affinità con il gusto dell'architetto, sembra piuttosto rispondere a questa necessità di mediazione

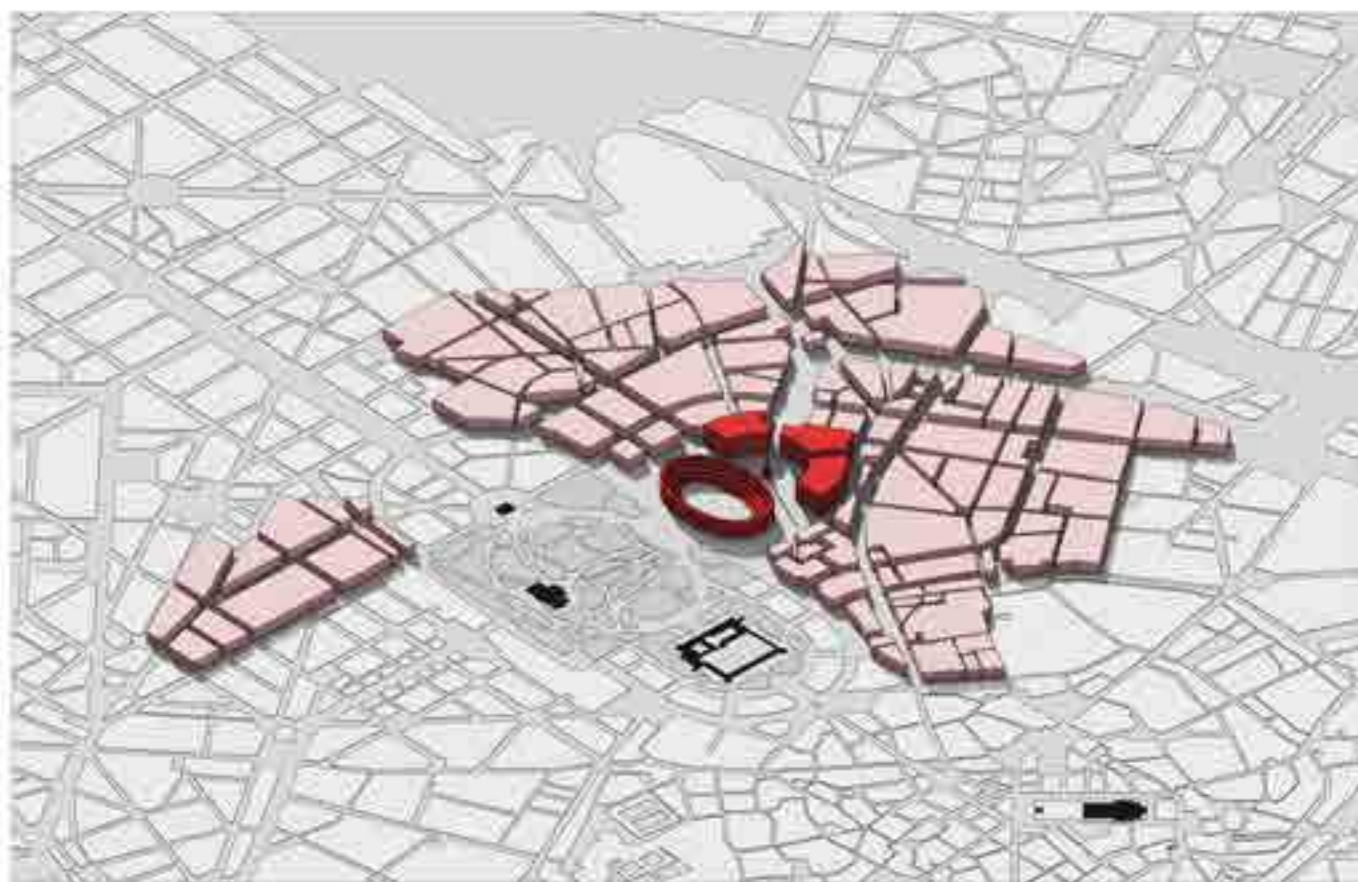


Assonometria di Milano, anno 1930 - Evidenziati i monumenti, l'Arena civica e le aree esistenti di trasformazione su cui insiste la proposta di de Finetti

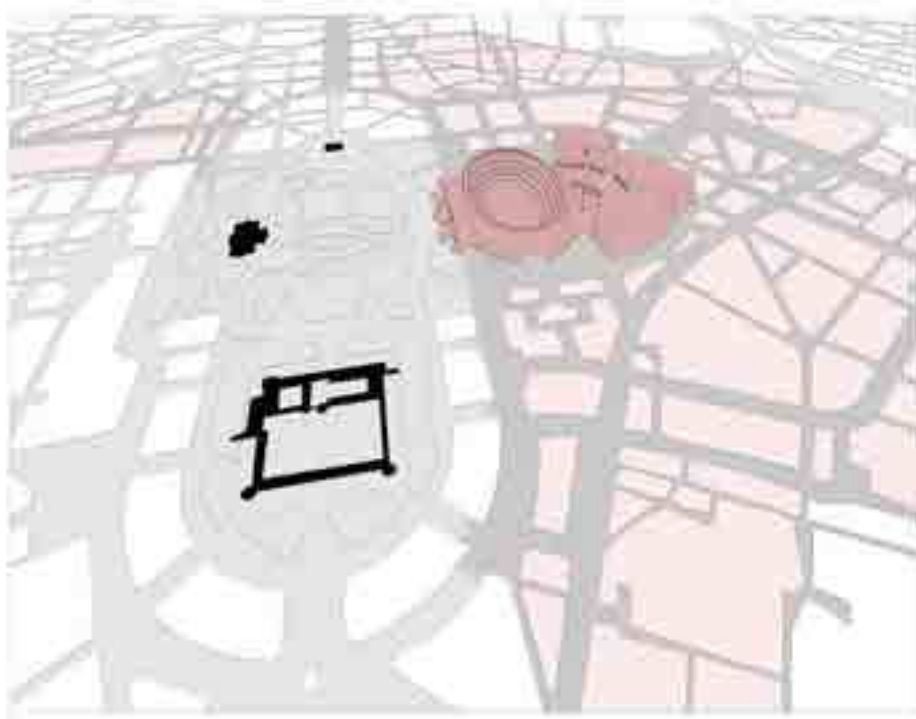
viaria. La scelta di utilizzare il Foro, come principale innesto infrastrutturale viario esula forse da una mera analisi morfologica, probabilmente l'architetto avrebbe implementato questo Foro con aspetti infrastrutturali come, ad esempio, stazioni per gli autobus e posti di sosta per le auto, anche se la forma non fosse stata a emiciclo. L'aspetto ipogeo perciò, e l'intersezione di più servizi pubblici, sembra essere una scelta intellettuale che trova però, con la forma compositiva, una proposta unitaria in accordo con il resto del progetto e dell'idea di città alla quale sottende. All'interno di esso passano infatti diverse quote altimetriche adibite al transito stradale e pedonale e, dal lato città, permette anche l'accesso allo stadio (su differenti quote altimetriche). Forse nel foro, più che in altre parti, emerge maggiormente questa complessità intrinseca che ibrida architettura, infrastruttura e spazio pubblico in una visione possibile di costruzione urbana.

Il Foro mostra anche un punto di intersezione fra il sistema circolatorio doppio pensato da de Finetti, ovvero quello che risponde alla "rete di smistamento" stradale e la "maglia di arroccamento". Il primo si costituisce di nuovi tracciati e risistemazione di alcuni esistenti che

possano permettere al traffico di attraversare l'area verso altre parti di città anche in condizioni non ordinarie (ovvero in caso di eventi e grande afflusso di persone). La seconda permette al traffico di gravitare attorno al grande polo attrattivo costituito dallo stadio e da tutti gli altri spazi pubblici e monumenti presenti. Avviene perciò una fusione tra la dimensione della città ottocentesca che basa le proprie declinazioni sui temi della strada, piazza e isolato, con quelli della città moderna che vede invece nel percorso stradale una vera infrastruttura autonoma dal resto. Il progetto dell'architetto mostra perciò una compenetrazione ideologica tra una visione della strada come solo spazio pubblico (di matrice ottocentesca) e quella in cui questa è una infrastruttura a sé stante. Ciò si rende possibile anche con la conformazione che su più livelli organizza in modo unitario spazi pubblici e infrastrutturali. Ne sono un esempio, oltre al foro Mussolini, anche le piazze rialzate (+5,35 m) rivolte da un lato verso il parco Sempione e dall'altro integrate con il Foro. Sotto di esse passano due tracciati viari principali paralleli al cardo e facenti parte di quella "rete di smistamento", essi sono il "Corso Bonaparte" e l'asse viario denominato "alla radiale Mac-Mahon", entrambi



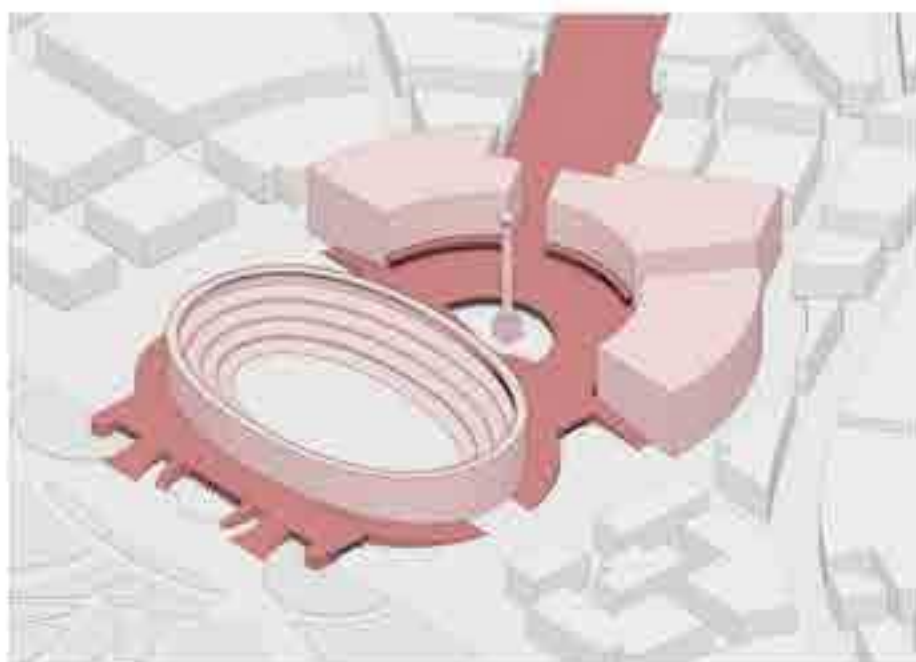
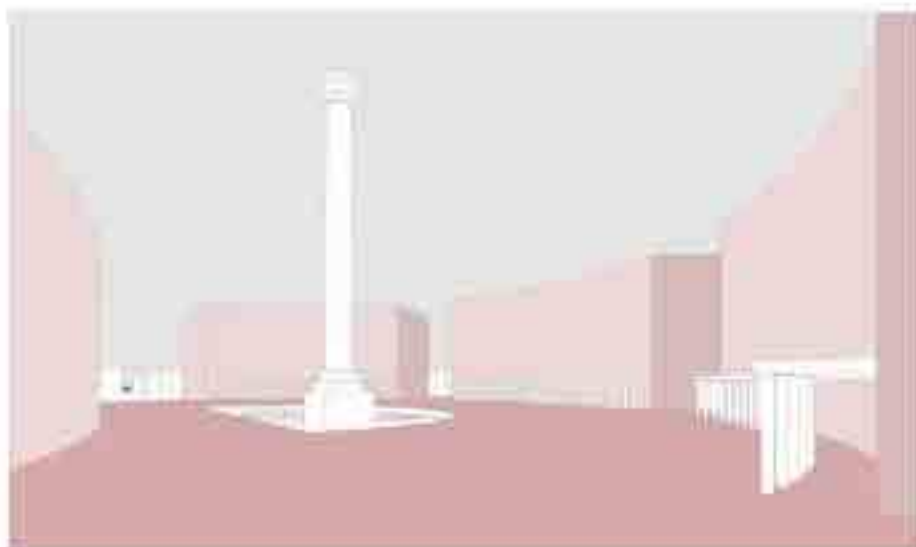
Assonometria di Milano, la città circostante è rappresentata all'anno 1930 - Evidenziati i monumenti e il progetto di de Finetti (1933 ca.)

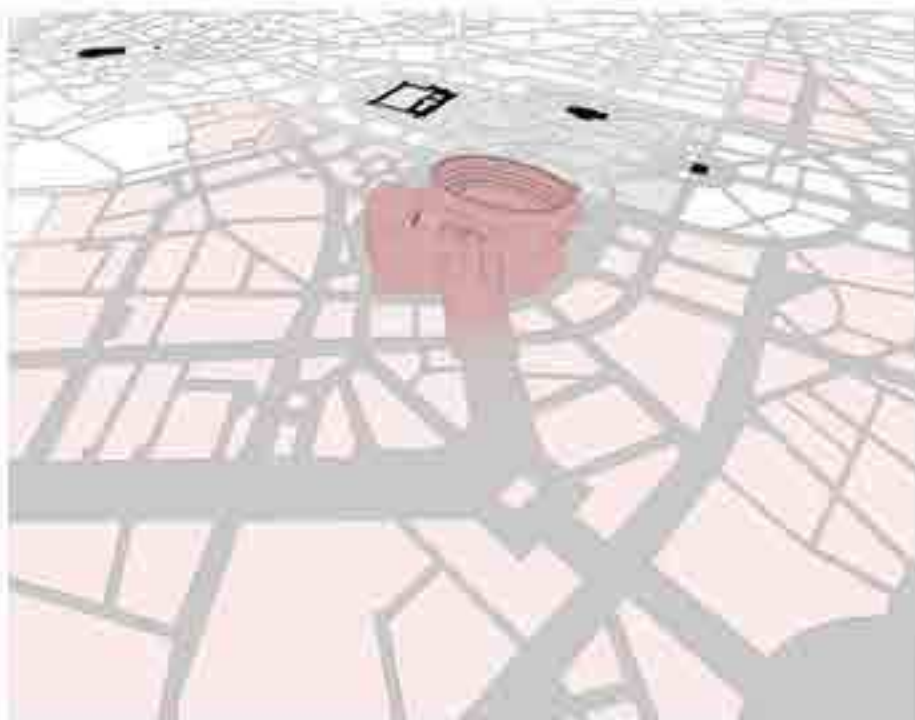


In alto
 Vista dall'alto della proposta di de Finetti, sono indicati con varie gradazioni di colore gli interventi di trasformazione proposti dall'architetto.

Al centro
 Vista del nuovo Foro al cui centro è posta una grande colonna monumentale.

Sotto
 Focus sulla trasformazione in stadio dell'Arena civica. Sono evidenziati i volumi delle architetture che definiscono il nuovo stadio e degli edifici posti sul nuovo Foro. In tonalità più scura sono indicati gli spazi pubblici annessi all'arena ed interconnessi alla città circostante.





In alto

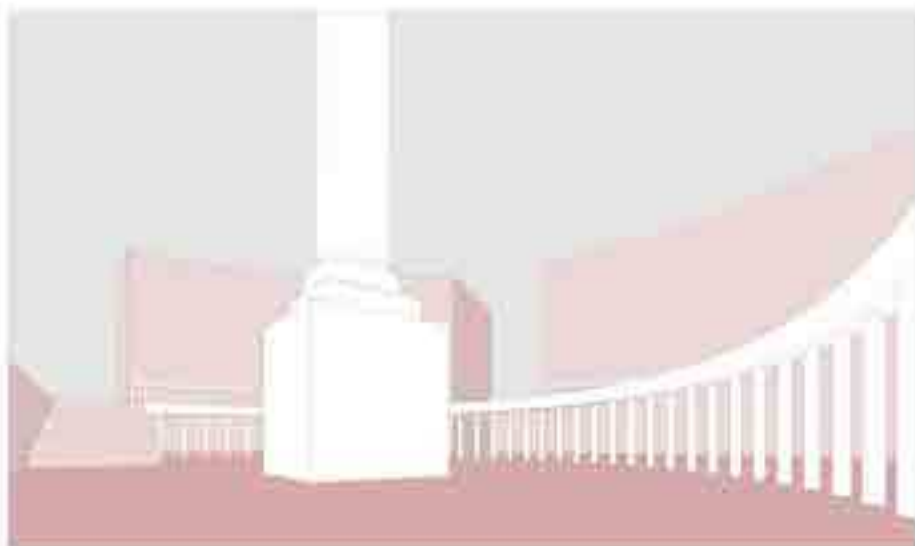
Vista dall'alto della proposta di de Finetti, sono indicati con varie gradazioni di colore gli interventi di trasformazione proposti dall'architetto.

Al centro

Vista del nuovo Foro al cui centro è posta una grande colonna monumentale.

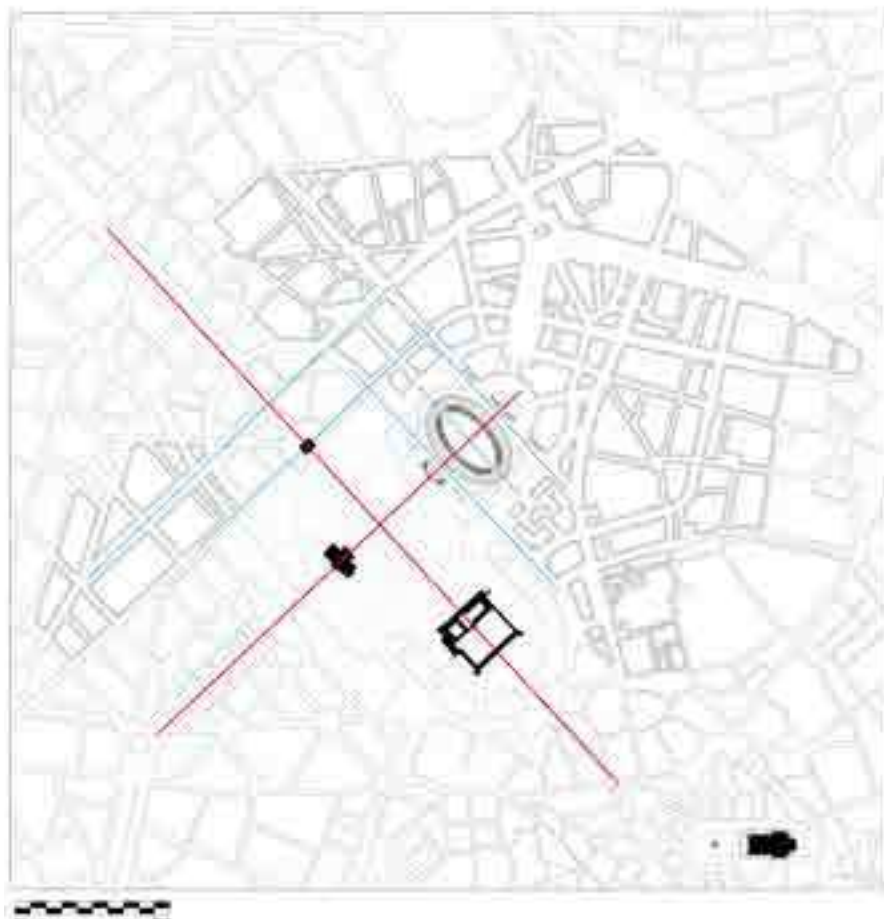
Sotto

Focus sulla trasformazione in stadio dell'Arena civica. Sono evidenziati i volumi delle architetture che definiscono il nuovo stadio e degli edifici posti sul nuovo Foro. In tonalità più scura sono indicati gli spazi pubblici annessi all'arena ed interconnessi alla città circostante.



previsti ex-novo e alloggianti anche posti di sosta per le auto e stazioni tramviarie. Questi assi permettono di oltrepassare l'area ma anche di giungere allo stadio e da esso entrare alla quota stradale (-5,00 m). Se in relazione alla città il pensiero di de Finetti è volto ad una coesistenza massiccia di spazi pubblici e infrastrutturali, all'interno del perimetro dell'Arena l'architetto non è da meno. In galleria stradale (-5,00 m), sotto le piazze rialzate, oltre ad accedere direttamente allo stadio è possibile accedere ad alcuni spazi per servizi pubblici ricavati parzialmente entro il perimetro dello stadio e posti in parte al di sotto delle rampe esterne perimetrali che lambiscono il sedime dell'edificio e che approdano sulle piazze rialzate (poste sopra le gallerie stradali). Appena oltre la facciata dello stadio, sul perimetro interno, vi sono gallerie simmetriche che con la stessa pendenza di quelle esterne permettono la risalita e la discesa dalle grandi porte poste sull'asse principale dell'Arena alle piazze rialzate in asse con il parco e il Foro Mussolini. Internamente l'architetto ritiene che molti spazi possano essere di libero accesso e fruizione per ospitare attività associative e lavorative e, nondimeno, il grande campo da gioco diventa una possibile grande piazza per la città. La memoria e l'identità dei luoghi diventano un tema progettuale che egli pone, se necessari, alla base

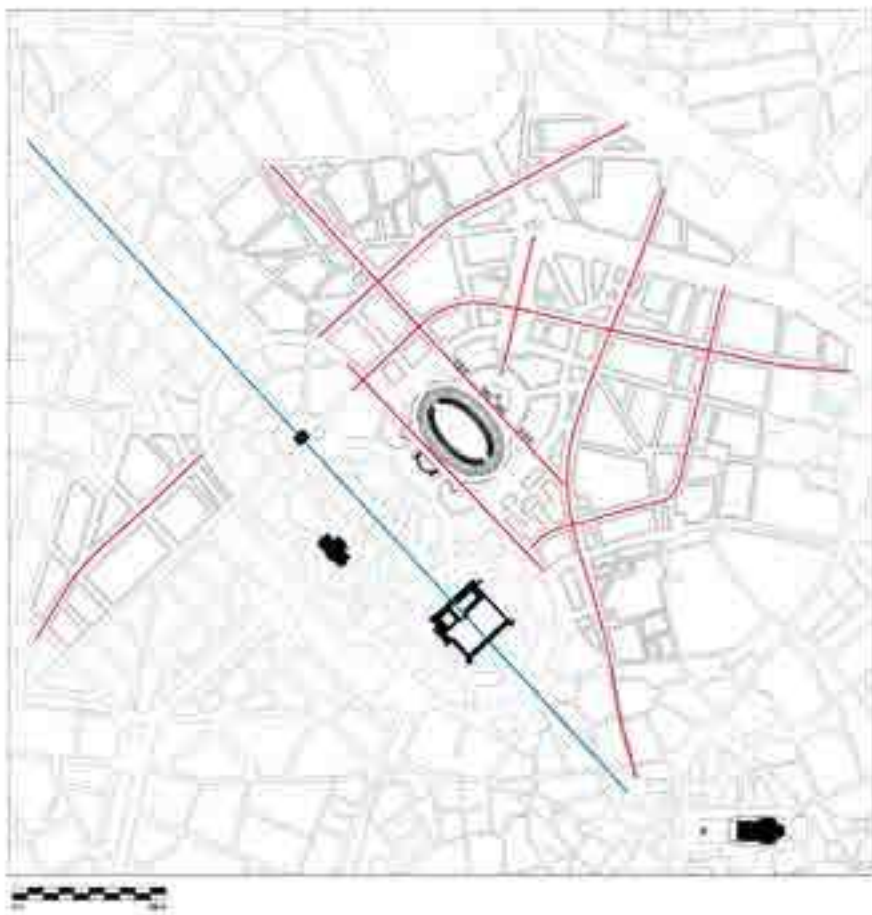
dell'intera trasformazione del progetto. Balzano alla mente esempi come l'anfiteatro Flavio, noto come il Colosseo, ma anche altri esempi analoghi e antichi. Effettivamente de Finetti si ispira alle grandi arene Romane e lo fa principalmente in relazione al sistema distributivo dei flussi circolatori posti all'interno. Ma ad uno sguardo più accurato l'utilizzo del cemento armato per gli elementi strutturali e alcune scelte compositive e distributive, infondono allo stadio e di riflesso anche a quelle parti di città trasformate, una dimensione moderna e coeva al proprio tempo. L'architetto si ispira infatti anche ad edifici simili del proprio tempo, europei ma anche internazionali: Berlino, Torino, Los Angeles, Vienna. Anche questi stadi recuperano a loro volta questioni compositive classiche e alcuni di essi costruiscono anche una possibile idea di città circostante. Nella proposta dello stadio l'architetto adotta un approccio volto ad un rapporto con la storia, ma soprattutto al recupero dell'identità del luogo più che alle sue consistenze materiche. Egli si mostra marcatamente anticonservativo rispetto ad alcune scelte di demolizione di parti dell'Arena, oltre che nel proporre una trasformazione sostanziale della città circostante. Nell'ipotesi di ampliare l'Arena, e ricostruire un pezzo di città, capace di ospitare la costruzione di



Nella planimetria sono indicati il progetto con la trasformazione della città circostante. In rosso sono evidenziati gli assi compositivi principali e in blu quelli secondari.

uno stadio per centomila persone a Milano, alcune parti risultano superflue sia per il loro valore architettonico che per l'impatto funzionale. Il colonnato del "Pulvinare", considerato dall'architetto come elemento di pregio viene pensato per essere riutilizzato nella costruzione di un possibile edificio termale distaccato dallo stadio. Tutto il resto, ovvero le "Carceri", la "porta Libitinaria" e quella "Trionfale" vengono considerate ridotte per il possibile stadio trasformato ed ampliato in termini dimensionali e senza un particolare valore, per questo ne viene ipotizzata la demolizione. De Finetti non perde però di vista gli accessi definiti dal Canonica. Gli spalti esistenti, realizzati fuori terra ma entro un muro di contenimento, si presentano non adeguati alle esigenze moderne mostrando una profondità di circa un metro. Ispirandosi ad altri stadi moderni l'architetto capisce che la giusta profondità dei gradoni deve ricadere tra i sessanta e i settantacinque centimetri. Avviene perciò un appuramento dell'Arena esistente in cui de Finetti mantiene solo lo stretto necessario per il successivo ampliamento che gli permetta di proporre anche una trasformazione urbana che risponda a quella idea di città. La costruzione di uno stadio per centomila spettatori infatti giustifica anche una trasformazione sostanziale del tessuto urbano e con esso è possibile perseguire una precisa idea di città. L'approccio conservativo quindi

non gli avrebbe forse permesso di formulare, oltre allo stadio anche il foro e il doppio sistema viario che a sua volta modifica il tessuto urbano. Per cui, da questo punto di vista analitico si potrebbe quasi sostenere che, al di là della posizione conservativa più o meno salda di de Finetti rispetto ad architetture di questo tipo, la posizione che prende è atta alla giustificazione di un intervento che in fondo non parla di costruzione della città, di una specifica città, quella che si fonda tanto sullo spazio pubblico che sulle arterie viarie penetranti che la attraversano, ovvero un'idea di città costruibile attraverso uno spazio pubblico infrastrutturale.

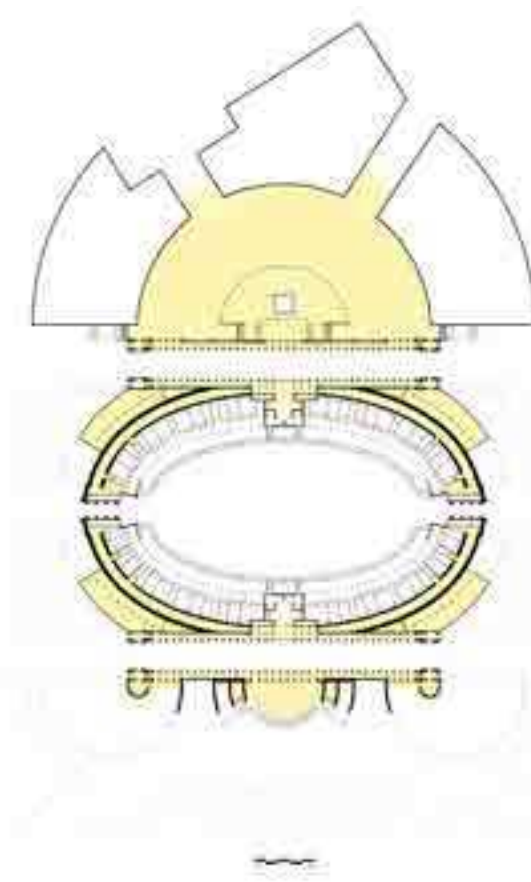
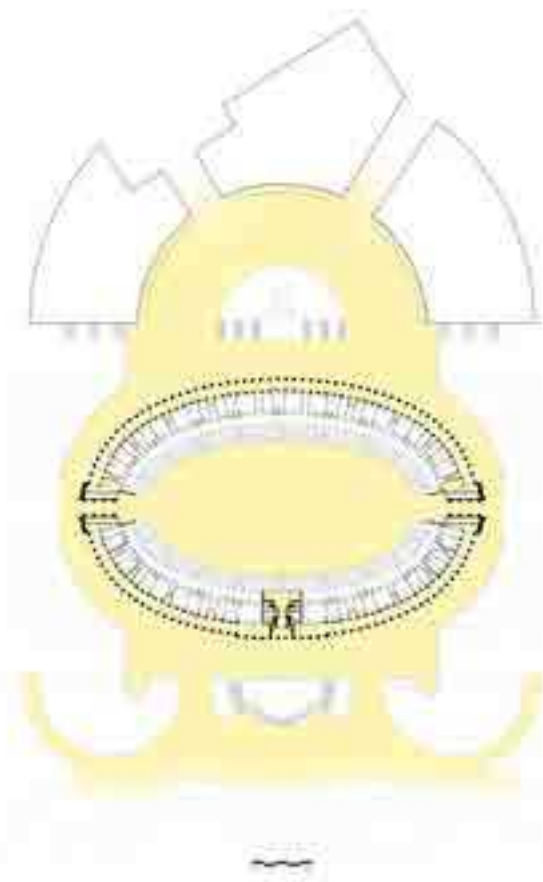


Nella planimetria sono indicati in rosso le principali modifiche attuate alla viabilità. In blu è evidenziato l'asse del Sempione, quello posto in direzione nord-ovest, che dal Cordusio passa dal Castello Sforzesco e dall'Arco della Pace in direzione d'oltralpe

V.5.2 - Pubbliche relazioni

Il progetto intreccia differenti legami con la città su quote altimetriche differenti superate con rampe carrabili (e pedonali) e scale. Dal parco (+0.00 m) l'accesso alla piazza rialzata (+5,35 m) è permesso tramite un sistema di rampe e scale simmetriche rispetto all'asse minore dello stadio. Su di esso è posta anche una piazza (-5.00 m) di larghezza circa di 20 metri alla quale è possibile scendere (dal parco) con una scalinata posta sul suo perimetro. Da qui, attraversando una serie di pilastri si accede alla galleria (posta sotto la piazza rialzata), quindi a Corso Bonaparte e in cui sono presenti la stazione dei tram, posti di sosta per auto e servizi pubblici. Dalla galleria, quindi da Corso Bonaparte (-5,00 m), si può accedere anche allo stadio in modo analogo a come avviene nel medesimo punto superiore dalla piazza rialzata (+5,35 m). La galleria posta sotto la piazza rialzata comunica con il parco anche attraverso altre aperture poste sui limite estremi dell'ingombro della piazza rialzata, nello specifico questo avviene a ridosso degli elementi emiciclici che a mo' di bastione definiscono

agli estremi la piazza rialzata. La galleria mostra in modo simmetrico due percorsi pedonali porticati che corrono parallelamente all'asse di Corso Bonaparte definendo quindi oltre all'ingombro carrabile coperto, anche una serie di spazi pubblici pedonali in modo sicuro. Sull'asse maggiore, in corrispondenza delle due porte speculari fra loro rispetto all'asse minore dello stadio, sono presenti rampe che lambendo il perimetro dell'arena permettono di raggiungere le piazze rialzate: quella già citata verso il parco Sempione e l'altra (speculare) verso il Foro Mussolini e con esso integrata. Analogamente al lato parco, verso il Foro, una galleria coperta (-5,00 m) permette il passaggio dell'asse viario denominato "alla radiale Mac-mahon". Essa si conforma, come l'altra, con un porticato, accessi all'arena, possibili alloggiamenti di servizi pubblici. Allo stesso modo, nell'analogo punto alla quota rialzata (+5,35 m) posta sopra la galleria, è possibile accedere allo stadio. Verso il foro perciò la piazza rialzata si integra con il Foro. Anche qui i due elementi d'angolo, a mo' di bastione, sono presenti. Da questo lato si conforma però un sistema di percorsi più articolato e ciò avviene in virtù della correlazione



A sinistra: nella pianta sono evidenziati gli spazi pubblici definiti dal progetto e posti alle quote rialzate
A destra: Nella pianta sono evidenziati gli spazi pubblici definiti dal progetto e posti alla quota stradale

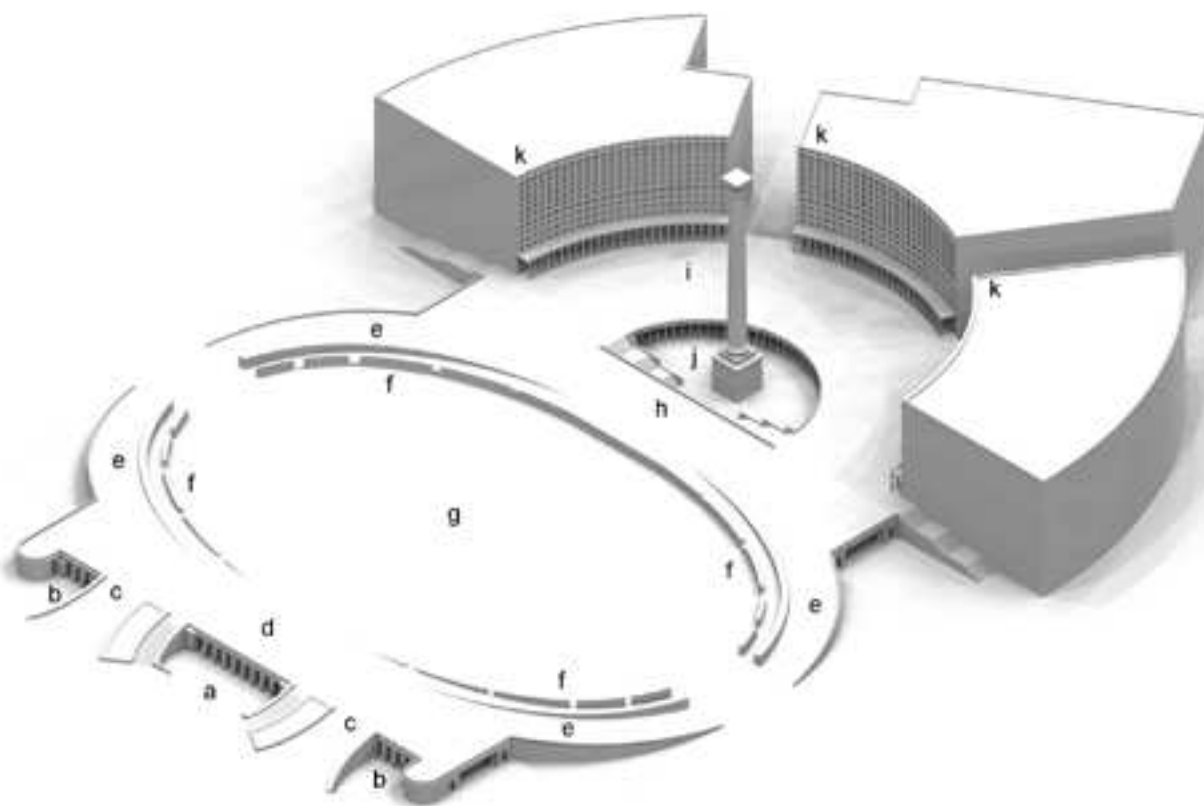
diretta con il Foro. Esso si sviluppa in parte alla quota di estradosso (+5,35 m) e in parte in modo ipogeo (-5,00 m). Dal lato città, diversamente da quello del parco, la piazza rialzata è integrata totalmente nel foro. Si è voluto sottolinearla come piazza rialzata per mostrare anche l'approccio simmetrico che l'architetto mette in atto. Dal parco è infatti presente una piazza rialzata sotto la quale passa una galleria stradale, dal lato opposto avviene sostanzialmente la stessa cosa ma quella piazza (rialzata) diventa in realtà un grande Foro ipogeo, che con le medesime quote altimetriche differenzia i percorsi, alloggia servizi, e integra in modo ancor più evidente gli aspetti architettonici con quelli infrastrutturali nella definizione di spazio pubblico.

La parte ipogea è raggiungibile attraverso due scalinate simmetriche che dalla quota di 5,35 m permettono di scendere a quella di -5,00 m, ma anche direttamente dalla galleria nella quale passa l'asse viario denominato "alla radiale Mac-Mahon". Questo Foro è raggiungibile anche dalla strada in asse con Porta Volta, anch'essa pensata su più livelli altimetrici. In pianta il foro mostra infatti la sua forma a emiciclo, con la quale avviene una tripartizione degli edifici che lo definiscono e al cui centro radiale è posta una grande colonna su basamento, a mo' di obelisco, alta circa il doppio dello stadio. Fra due di questi tre edifici, in pianta, è visibile un tracciato viario che dalla quota di +5,35 m conduce a Porta Volta (-5,00 m) attraverso perciò un salto di quota (quindi in parte un ponte stradale). A circa metà di questo tracciato (Foro-Porta Volta), sul ponte stradale è possibile scendere con altre rampe (al centro della strada) e raggiungere direttamente la quota di -5,00 m. Da qui è possibile intraprendere altri percorsi stradali ma anche percorrere a ritroso il tracciato Foro-Porta Volta e tornare così al Foro. De Finetti pensa al Foro non solo come spazio pubblico ma anche come elemento

che permette di alloggiare una serie di servizi pubblici, in questo caso posti di sosta per auto, che si collocano appena dietro il colonnato dello spazio ipogeo del Foro. Perciò il Foro, in modo ancora più integrato rispetto ad altri spazi, mostra questa unione di architettura e infrastruttura oltre a rappresentare anche un cardine di intersezione fra la "rete di smistamento" e la "maglia di arroccamento". Nella proposta sono presenti anche altri spazi pubblici: nel Foro gli edifici sono colonnati nel loro attacco a terra alla quota rialzata e sull'asse maggiore dello stadio, nella zona su cui insistono le grandi porte, sono presenti piazze pubbliche sulle quali l'architettura prevista dall'architetto può stagliarsi e definire una "quinta scenica fissa". Anche internamente al perimetro dello stadio, oltre al possibile campo da gioco da adibire a piazza pubblica, sono presenti spazi di percorrenza e sosta temporanea di libero accesso e che a loro volta si interconnettono con gli altri, favorendo quindi non solo maggiori spazi pubblici ma anche permettendo i salti di quota.



A fianco, vista del Foro Mussolini. La vista è fatta in corrispondenza delle rampe che lambiscono esternamente il progetto (f). È inquadrato il grande obelisco che erge dalla piazza ipogea (l) e si vede la piazza rialzata antistante l'Arena (h), la piazza emiciclica del Foro (i) e gli edifici che ne definiscono la quinta scenica (m).



- a. Piazza emicicla con scalinata (quota -5.00 m), permette passaggio con galleria coperta posta su Corso Bonaparte e approdo al parco (quota 0.00 m)
- b. Accesso/uscita da galleria coperta posta su Corso Bonaparte (quota -5.00 m)
- c. Rampe carrabili/pedonali e scale per risalita e discesa piazza rialzata
- d. Piazza rialzata su Corso Bonaparte (quota +5.35 m)
- e. Rampe esterne carrabili e pedonali
- f. Gallerie interne coperte, permettono il salto di quota configurandosi come rampe centro dell'Arena, campo da gioco/piazza pubblica
- g. Piazza rialzata sul nuovo corso e in diretta relazione con Foro Mussolini (quota +5.35 m)
- h. Piazza emicicla rialzata del Foro Mussolini (quota +5.35 m)
- j. Piazza ipogea del Foro Mussolini (quota -5.00 m)
- k. Edifici a coronamento della piazza

Nel disegno sopra è rappresentata una visione ideale del progetto in cui si mostrano solo gli spazi pubblici. Si vuole sottolineare come l'intero progetto, nella visione di de Finetti, abbia una dimensione pubblica anche in quegli spazi interni al perimetro dello stadio.

L'assonometria non mostra un attacco a terra e non si configura perciò con un'unica sezione orizzontale.

Gli spazi indicati ai punti "f" e "g" sono infatti entrambi all'interno del sedime dell'edificio che in una rappresentazione dell'attacco a terra, o di una pianta, si mostra più articolato e complesso.



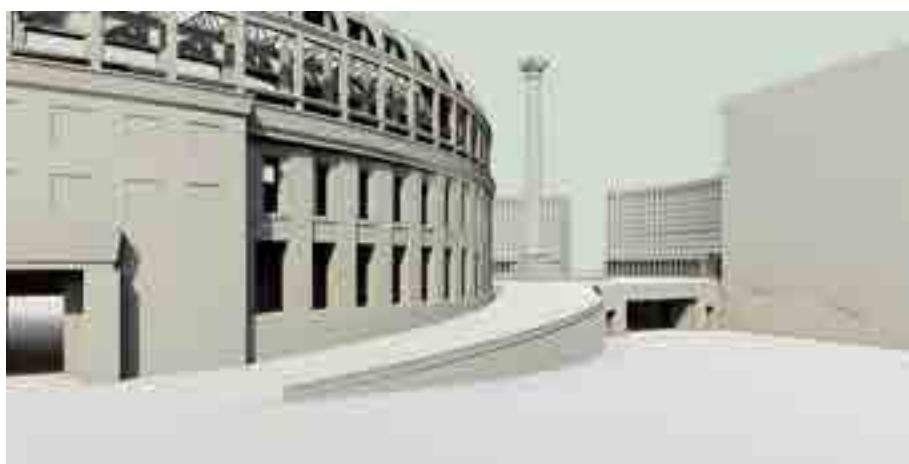
Vista della galleria interna con rampa (e). Questo spazio permette di ottenere un salto analogo a quello delle rampe poste sul perimetro esterno (f). Le gallerie sono parzialmente voltate e la successione dei grandi pilastri, i quali definiscono anche la facciata esterna, caratterizza la dimensione monumentale e civica di questa galleria coperta.



Vista del Foro Mussolini dalla piazza ipogea (l). la vista inquadra in primo piano il grande colonnato posto alla quota -5.00 m. A destra è presente il basamento del grande obelisco e sullo sfondo si ergono gli edifici che definiscono la quinta scenica dell'intero Foro (m).

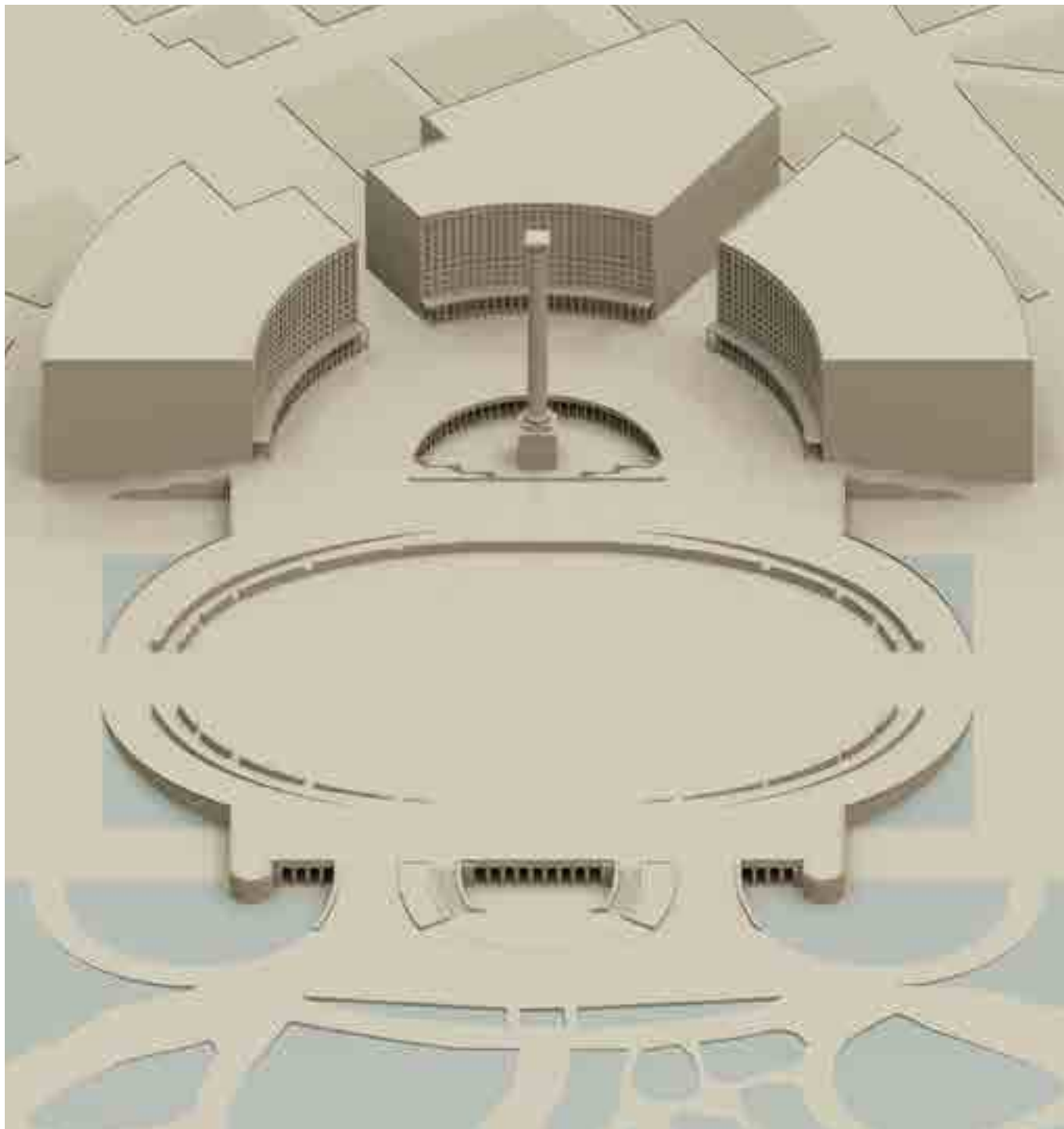


Vista dall'ultimo girone di spalti. In lontananza è visibile il grande obelisco che si erge sull'intera area. Il campo da gioco inquadrate al centro (g) è pensato da de Finetti anche come un possibile grande spazio pubblico, utilizzabile perciò non solo per le attività sportive, ma aperto alla cittadinanza con l'accezione di piazza.



Vista dall'accesso orientale, quello posto sull'asse maggiore dell'Arena. Da qui è possibile accedere con la porta al campo da gioco/piazza (g) ma è altresì visibile come le rampe (e) assecondino la pendenza lungo il perimetro dello stadio per giungere fino al Foro Mussolini che è visibile sullo sfondo con il suo grande obelisco e la quinta scenica dettata dagli edifici (m).

Nella vista è rappresentata la variante di copertura B, ma gli spazi oggetto della riflessione sono validi anche per il progetto con la variante A.



Nel disegno soprastante è rappresentata una visione ideale del progetto in cui si mostrano solo gli spazi pubblici. Questa assonometria non mostra un attacco a terra e non si configura perciò come una sezione orizzontale. Gli spazi indicati ai punti “f” e “g” e sono infatti entrambi all’interno del sedime reale dell’edificio che in una rappresentazione dell’attacco a terra, o di una pianta, si mostra più articolato e complesso.

In questa vista parzialmente ideale, in cui emerge ancora un sedime fittizio dell’Arena e che mostra gli spazi pubblici delle galleria pedonale (f) coperta e del campo da gioco (g), è possibile osservare meglio la conformazione globale del Foro Mussolini.

Esso intesse una stretta relazione con la città circostante andando a definire una serie di assi e di strade che al

tempo stesso costruiscono un nuovo pezzo di città.

Allo stesso modo, dal lato opposto, è possibile vedere come grazie alla piazza rialzata l’Arena si interfacci direttamente con il parco senza impedire alla città di scorrere al di sotto di essa.

Attraverso questo tentativo ideale di rappresentazione esplicita dei soli spazi pubblici, si vuole quindi sottolineare

la vera essenza del progetto che non si configura solo come oggetto architettonico ma come infrastruttura urbana.

Sotto la piazza rialzata lato parco (d) passa infatti Corso Bonaparte che alloggia una stazione tramviaria e dei posti auto. Qui è inoltre possibile accedere all'Arena sia alla quota -5.00 m che a quella rialzata della piazza di +5.35 m. Allo stesso modo, dal lato opposto anche il Foro Mussolini permette l'attraversamento di una strada parallela a quella del Corso Bonaparte.

Inoltre, il sistema ipogeo permette, attraverso un arroccamento stradale pensato dall'architetto, di parcheggiare molte auto dietro alle colonne della piazza posta alla quota -5.00 m (l).

Questo sistema complesso del Foro Mussolini rappresenta, insieme al resto della proposta, la compenetrazione definita con il progetto di de Finetti fra infrastruttura e architettura.



Nel disegno soprastante è rappresentata una visione ideale del progetto in cui si mostrano solo gli spazi pubblici.

Questa assonometria non mostra un attacco a terra e non si configura perciò come una sezione orizzontale. Gli spazi indicati ai punti "f" e "g" e sono infatti entrambi all'interno del sedime reale dell'edificio che in una rappresentazione dell'attacco a terra, o di una pianta, si mostra più articolato e complesso.

L'assonometria mostra anche il sedime circostante degli edifici così da sottolineare come il progetto ricerchi attraverso la conformazione degli spazi pubblici, nonché la declinazione delle infrastrutture urbane, una relazione diretta con la città e con il parco.

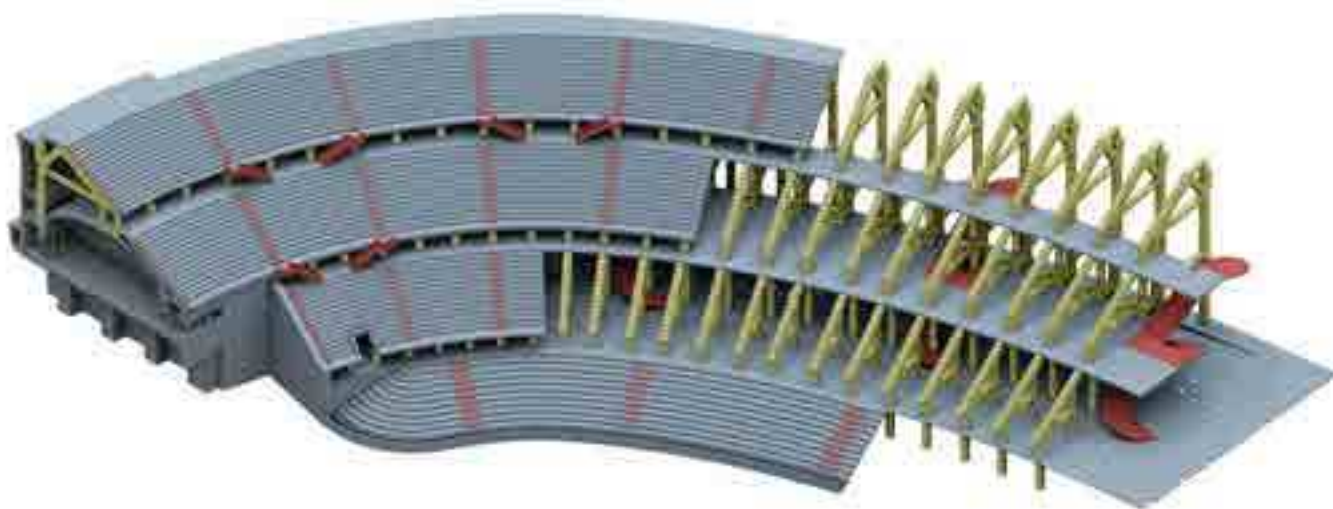
V.5.3 - Struttura e sistemi circolatori interni

De Finetti nel progettare l'ampliamento per l'Arena civica si ispira ad alcuni progetti a lui coevi ed al tempo stesso anche da esempi di anfiteatri dell'architettura classica. Nel fare ciò definisce una struttura che basandosi su assi principali ed un ritmo degli elementi architettonici favorisce un sistema globale che risponde allo stesso tempo ad una forma ed una funzione. Anche per questo motivo perciò è considerabile moderno: pur adoperando un linguaggio architettonico che per certi versi affonda le radici nel movimento architettonico del Novecento Milanese e di conseguenza anche in quello Classico, egli non tradisce la funzione principale che questo edificio, seppur di rappresentanza civica, ha insita nella propria forma. L'enorme mole di persone che il progetto può quindi accogliere, circa centomila spettatori, pone al centro una serie di questioni strutturali e di flussi interni. Negli elaborati visionabili di seguito si è voluto mostrare, con una rappresentazione critica e sintetica

rispetto ad alcuni elementi architettonici, la struttura e gli elementi circolatori interni. La struttura è composta da uno scheletro in calcestruzzo armato composto da pilastri aggregati da travi che disposte radialmente si conformano con l'inclinazione degli spalti costituendo così gli elementi verticali principali. Essi sono collegati dagli spalti dei tre gironi di spalti sovrapposti progettati da de Finetti. Alla base sono presenti invece gli spalti esistenti del Canonica, che salvo alcune modifiche puntuali sono mantenuti dall'architetto. Assieme ai gironi di spalti si conformano perciò una serie di ballatoi e gallerie interne che permettono di distribuire gli spettatori in modo uniforme su tutto lo stadio. Una serie di scale principali interne permettono invece la risalita e la discesa dai gironi. Sul lato esterno, ma interno all'Arena, sono presenti sugli spalti altri sistemi di scale e gradoni che permettono la movimentazione all'esterno entro il girone di spalti desiderato ma anche fra i vari di essi che compongono l'intero progetto.

Sotto

Spaccato assometrico parziale rappresentante la struttura dell'Arena civica. In rosso sono evidenziati i corpi scala di vario genere, in giallo i sistemi di pilastri radiali e in blu le restanti parti statiche e distributive del progetto.

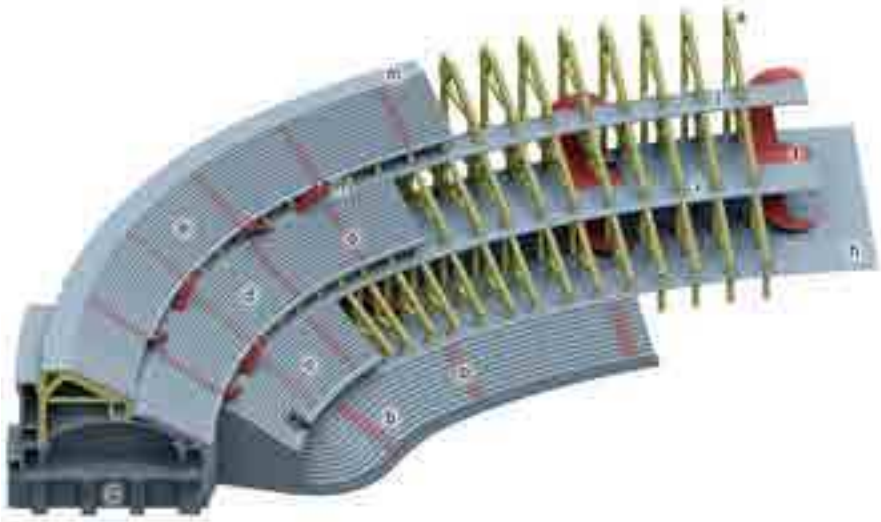


In alto

Spaccato assometrico parziale rappresentante la struttura dell'arena con annessa legenda degli elementi raffigurati.

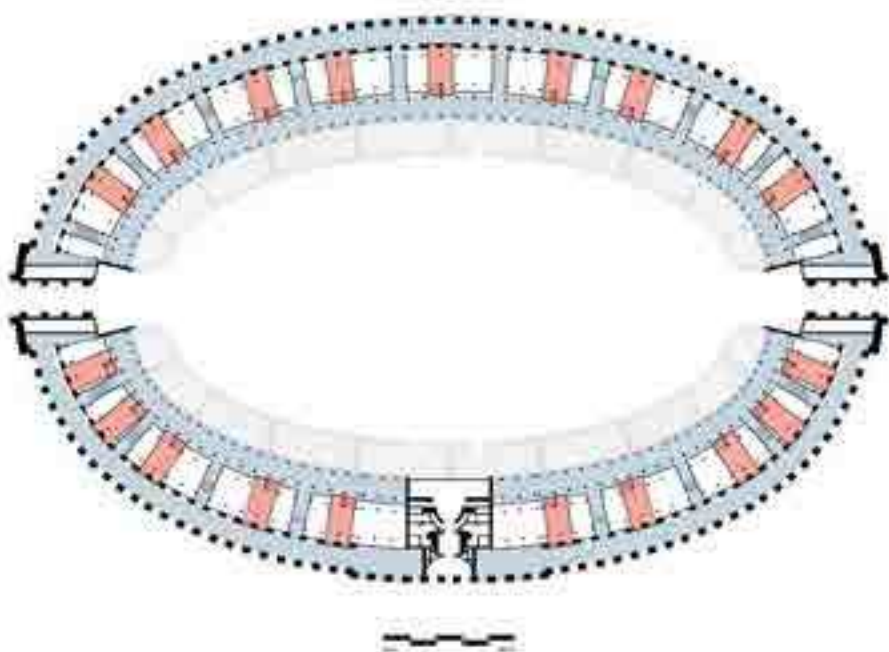
In basso

Pianta dell'Arena civica alla quota del girone esistente del Canonica. In giallo sono evidenziati alcuni spazi serventi che dall'esterno conducono direttamente verso l'interno dello stadio e in rosso sono indicati i corpi scala principali che permettono la risalita verso i gironi di spalti soprastanti.



Legenda

- a. Sistema di pilastri radiali
- b. Spalti esistenti del Canonica
- c. 1° girone di spalti
- d. 2° girone di spalti
- e. 3° girone di spalti
- f. Scale interne per collegamenti verticali
- g. Porta di accesso all'arena (posta su asse maggiore)
- h. Piano di imposta girone di spalti del Canonica
- i. Piano di imposta del 1° girone di spalti
- l. Piano di imposta del 1° girone di spalti
- m. Camminamento superiore sul quale si imposta copertura (non presente)
- n. Scale esterne di risalita e discesa fra gironi di spalti
- o. Gradini esterni di risalita e discesa fra gli spalti
- p. Gradini esterni di discesa e risalita sugli spalti esistenti del Canonica



Pianta dell'Arena civica alla quota del girone esistente del Canonica. In giallo sono evidenziati alcuni spazi serventi che dall'esterno conducono direttamente verso l'interno dello stadio e in rosso sono indicati i corpi scala principali che permettono la risalita verso i gironi di spalti soprastanti.

V.5.4 - Dodici o quindici gradoni per girone

Nel materiale d'archivio e dagli scritti emerge la possibilità di realizzare l'ampliamento per l'Arena Civica esistente con tre gironi di spalti, ognuno composto da 12 gradoni. Tuttavia, nei disegni, si mostra anche una soluzione differente composta da gruppi di 15 gradoni. Ciò determina un'altezza complessiva dello stadio maggiore. Attraverso il ridisegno si è voluto indagare queste differenti versioni.

La versione composta da 12 gradoni, inoltre, presenta anche ulteriori differenze rispetto ai pilastri portanti, non nell'idea statica, ma nella morfologia. In questa sezione vengono infatti indicati pilastri che concludono nettamente con dei plinti e che definiscono spazi differenti al piano interrato. Risulta però, rispetto al materiale disponibile, essere la versione con 15 gradoni ad avere più risonanza e completezza. Pertanto, la sezione successiva che indagherà le possibili varianti di copertura terrà conto solo di questa scelta progettuale che conia lo stadio con 15 gradoni per girone e non 12. Nel materiale di archivio è possibile ritrovare due sezioni tipologiche, una riferita a gironi composti da 12 e l'altra da 15 gradoni. Entrambe sono qui rappresentate senza copertura per non generare fraintendimenti. Nelle sezioni successive verrà analizzata l'intera arena con relative varianti di copertura.

Dagli scritti di de Finetti, emerge attenzione rispetto al dimensionamento dei gradoni che, secondo l'architetto, per avere una dimensione giusta devono rispettare una profondità (la pedata) compresa tra sessanta e settantacinque centimetri. Risulta questo essere il punto fondamentale da cui il ridisegno è iniziato. Si infatti cercato di comprendere la dimensione esatta dei gradoni tenendo conto di eventuali imprecisioni dettate dal disegno a mano e anche delle deformazioni prospettiche attraverso le quali si è analizzato il materiale di archivio e bibliografico. Attraverso l'incrocio dei dati rilevati, nonché del ridisegno stesso in scala, emerge una dimensione fissa per i gradoni e che corrisponde a circa 39 cm per l'alzata e 69 cm per la pedata, approssimati perciò a 40x70 cm. Il ridisegno digitale e la sua modellazione, è stato realizzato con queste dimensioni dei gradoni, attraverso di essi sarebbe, infatti, possibile installare sedute da stadio che porterebbero la reale seduta a circa 45 cm di altezza. Un eventuale oggetto di quest'ultima dal gradone favorirebbe inoltre il passaggio retrostante utile per la fila superiore. Ciò che emerge,

al di là di versioni analoghe ma differenti, è l'attenzione posta al progetto dall'architetto il quale, pur definendo il progetto ad un livello di dettaglio non esecutivo, non è venuto meno alla risposta funzionale e tecnica per questa architettura.

Di seguito sono stati modellati degli elaborati tipologici. Essi fanno riferimento ad una porzione radiale ed ideale dell'arena con l'intento di mostrare attraverso il ridisegno e il confronto le principali analogie e differenze.

V.5.4.1 - La versione con 12 gradoni

3

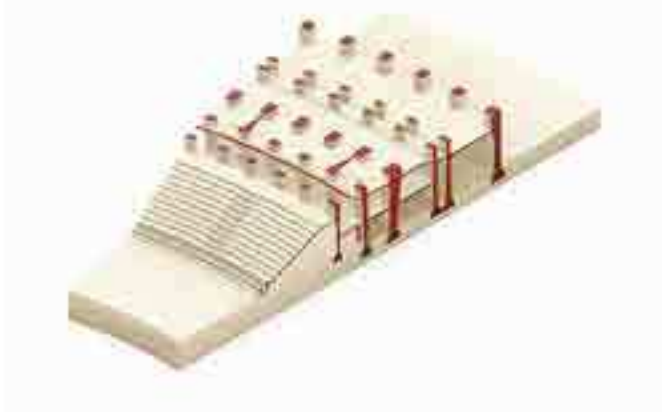
In questa pagina e nelle prossime dedicate, riportati i ridisegni relativi alla versione con 12 gradoni per girone.



Sezione assonometrica e tipologica alla quota di approdo del terzo girone di spalti, versione con 12 gradoni per girone di spalti



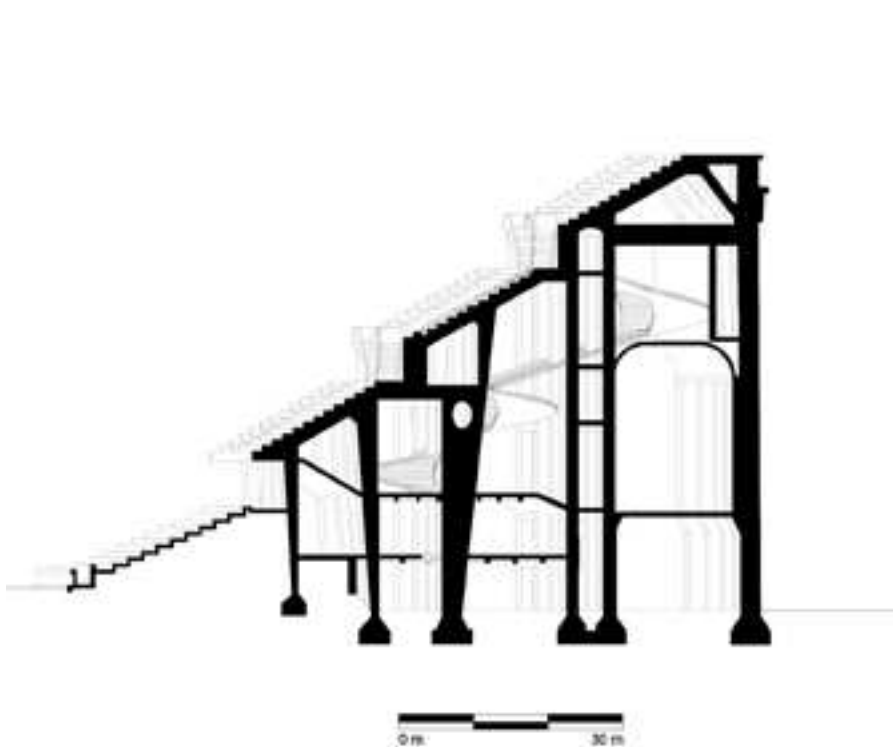
Sezione assonometrica e tipologica alla quota di approdo del secondo girone di spalti, versione con 12 gradoni per girone di spalti



Sezione assonometrica e tipologica alla quota di approdo del primo girone di spalti, versione con 12 gradoni per girone di spalti



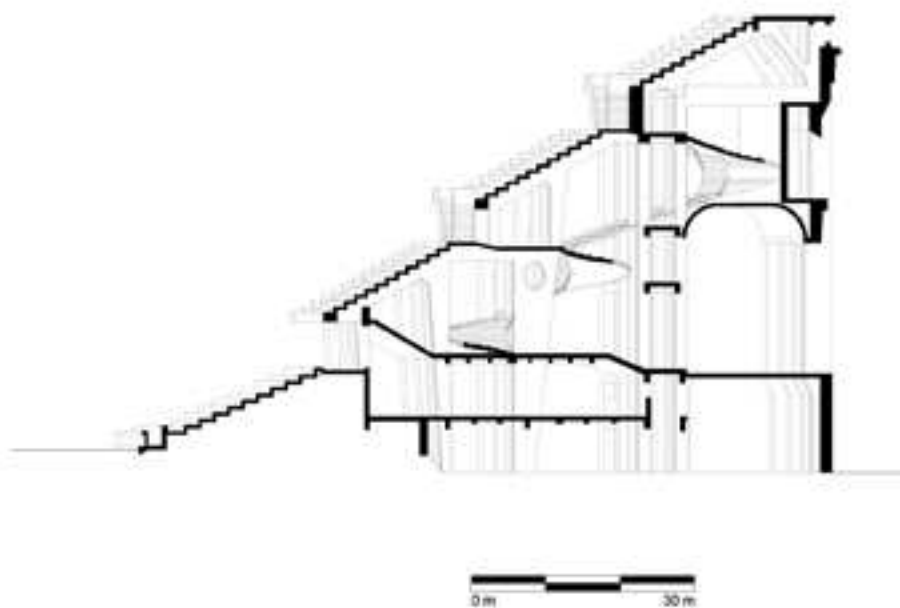
Sezione assometrica e tipologica in cui sono visibili tutti i gironi di spalti, versione con 12 gradoni per girone di spalti. L'elaborato seziona verticalmente la struttura principale. Non è presente alcun elemento di copertura in sommità. Per approfondire le varianti di copertura si rimanda all'apposita sezione successiva come da indice.



Sezione tipologica in cui sono visibili tutti i gironi di spalti, versione con 12 gradoni per girone di spalti. L'elaborato seziona verticalmente la struttura principale. Non è presente alcun elemento di copertura in sommità. Per approfondire le varianti di copertura si rimanda all'apposita sezione successiva come da indice.



Sezione assometrica e tipologica in cui sono visibili tutti i gironi di spalti, versione con 12 gradoni per girone di spalti. L'elaborato non seziona verticalmente la struttura principale e mette così in mostra gli elementi orizzontali e distributivi. Non è presente alcun elemento di copertura in sommità. Per approfondire le varianti di copertura si rimanda all'apposita sezione successiva come da indice.



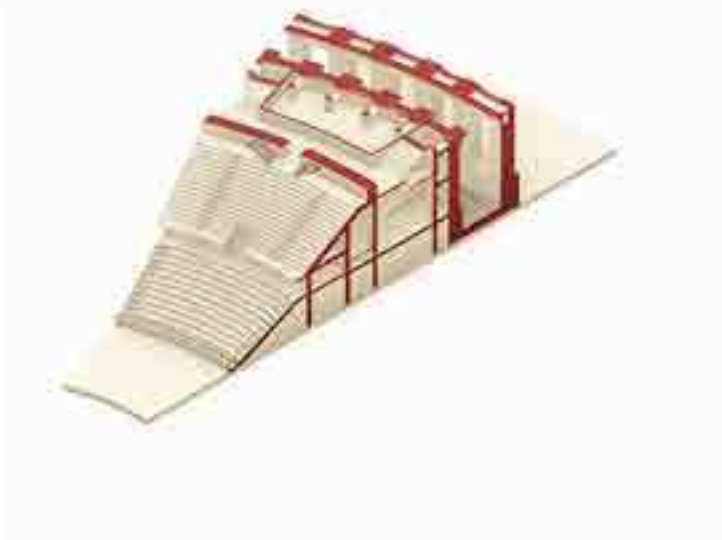
Sezione assometrica e tipologica in cui sono visibili tutti i gironi di spalti, versione con 12 gradoni per girone di spalti. L'elaborato non seziona verticalmente la struttura principale e mette così in mostra gli elementi orizzontali e distributivi. Non è presente alcun elemento di copertura in sommità. Per approfondire le varianti di copertura si rimanda all'apposita sezione successiva come da indice.

V.5.4.2 - La versione con 15 gradoni

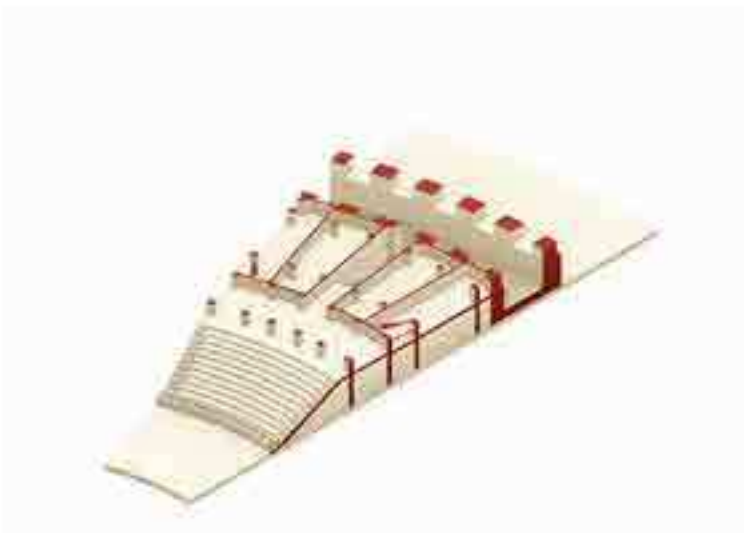
In questa pagina e nelle prossime dedicate, riportati i ridisegni relativi alla versione con 15 gradoni per girone.



Sezione assonometrica e tipologica alla quota di approdo del terzo girone di spalti, versione con 15 gradoni per girone di spalti



Sezione assonometrica e tipologica alla quota di approdo del secondo girone di spalti, versione con 15 gradoni per girone di spalti



Sezione assonometrica e tipologica alla quota di approdo del primo girone di spalti, versione con 15 gradoni per girone di spalti



Sezione assometrica e tipologica in cui sono visibili tutti i gironi di spalti, versione con 15 gradoni per girone di spalti. L'elaborato seziona verticalmente la struttura principale. Non è presente alcun elemento di copertura in sommità. Per approfondire le varianti di copertura si rimanda all'apposita sezione successiva come da indice.

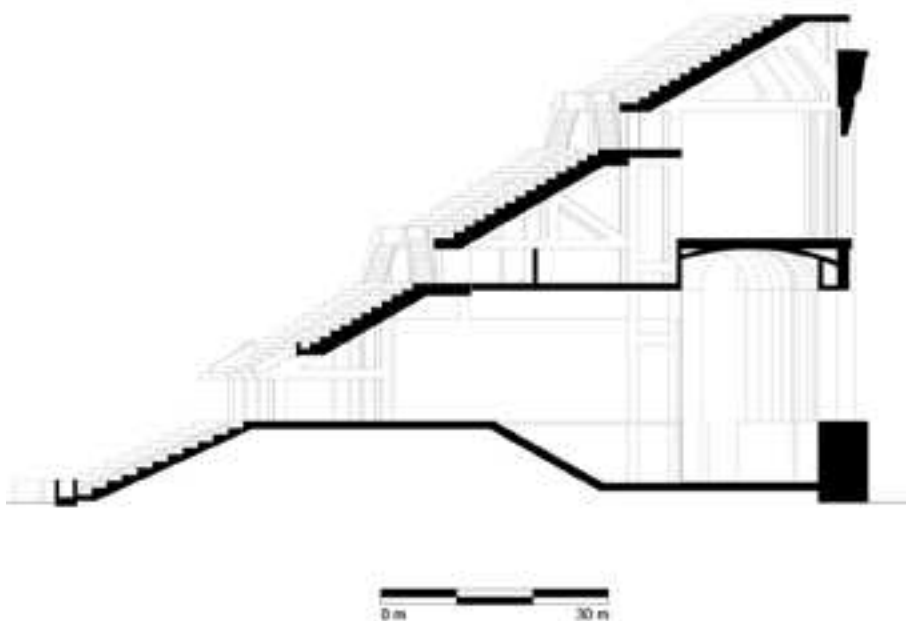


Sezione tipologica in cui sono visibili tutti i gironi di spalti, versione con 15 gradoni per girone di spalti. L'elaborato seziona verticalmente la struttura principale. Non è presente alcun elemento di copertura in sommità. Per approfondire le varianti di copertura si rimanda all'apposita sezione successiva come da indice.





Sezione assometrica e tipologica in cui sono visibili tutti i gironi di spalti, versione con 15 gradoni per girone di spalti. L'elaborato non seziona verticalmente la struttura principale e mette così in mostra gli elementi orizzontali e distributivi. Non è presente alcun elemento di copertura in sommità. Per approfondire le varianti di copertura si rimanda all'apposita sezione successiva come da indice.



Sezione assometrica e tipologica in cui sono visibili tutti i gironi di spalti, versione con 15 gradoni per girone di spalti. L'elaborato non seziona verticalmente la struttura principale e mette così in mostra gli elementi orizzontali e distributivi. Non è presente alcun elemento di copertura in sommità. Per approfondire le varianti di copertura si rimanda all'apposita sezione successiva come da indice.

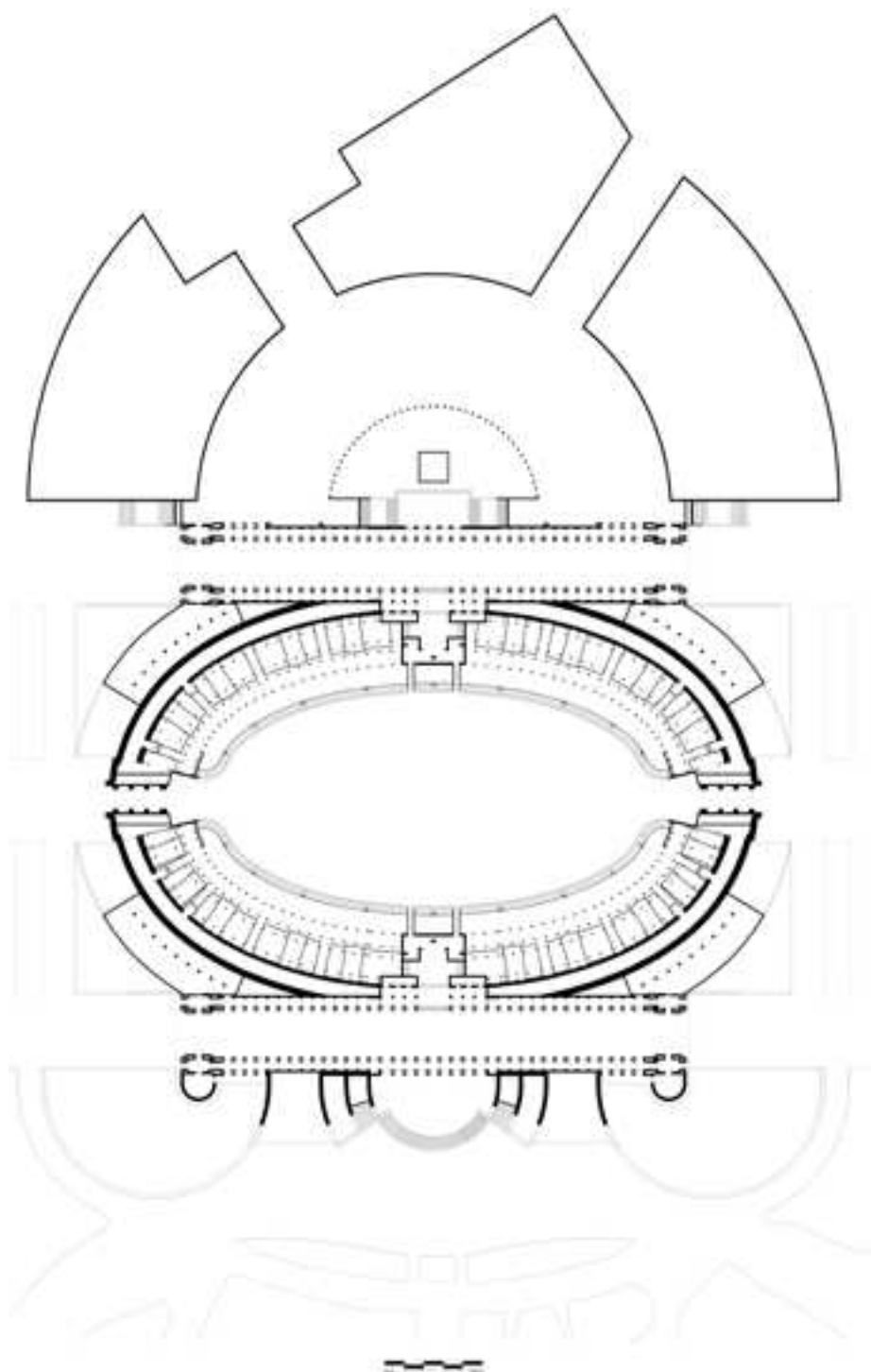
V.5.5 - Attacco a terra e piante dello stadio

Di seguito sono rappresentate viste ortografiche relative all'attacco a terra e alle piante dell'arena. Non sono prese in considerazione le varianti di copertura che saranno trattate successivamente. Le piante sono relative ad ogni livello di girone di spalti. Nella prima

pianta si vede in vista il girone di spalti esistenti del Canonica. Dalle piante successive si vedono invece gli effettivi ampliamenti pensati da de Finetti.

Ad ogni pianta corrisponde perciò un salto di quota di un girone di spalti.

Attacco a terra, la sezione piana è realizzata a circa un metro di altezza dalla quota del parco.



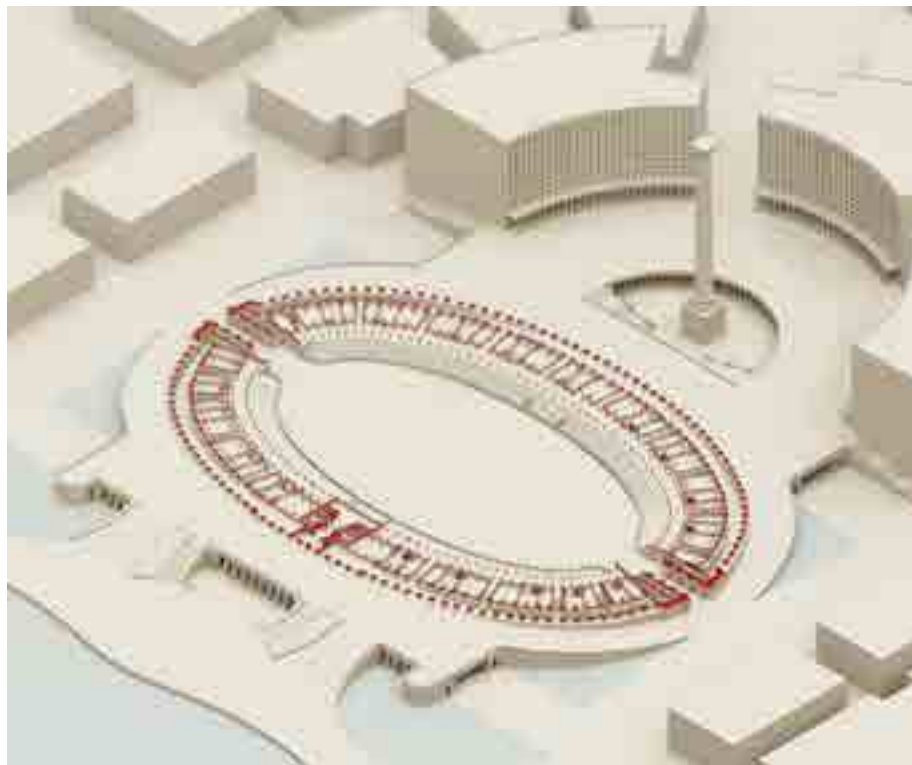
Questa pianta, sezionando ad una quota di circa + 1,00 m; ovvero poco sopra la quota del parco (+0,00 m), riesce a mostrare in un unico elaborato tutti gli spazi più vicino al suolo e che nascondono accessi e servizi. Posti sotto alle rampe che lambiscono l'Arena alloggiano possibili servizi pubblici come ad esempio bagni. Le gallerie stradali posto sotto alle piazze rialzate (verso

Parco Sempione a sud-ovest e verso il foro Mussolini a nord-est) permettono il totale attraversamento e interconnessione infrastrutturale del progetto con la città esistente. Da queste gallerie speculari è possibile risalire verso l'arena con i due principali accessi (che si ripresentano anche ad una quota superiore sulle piazze rialzate).



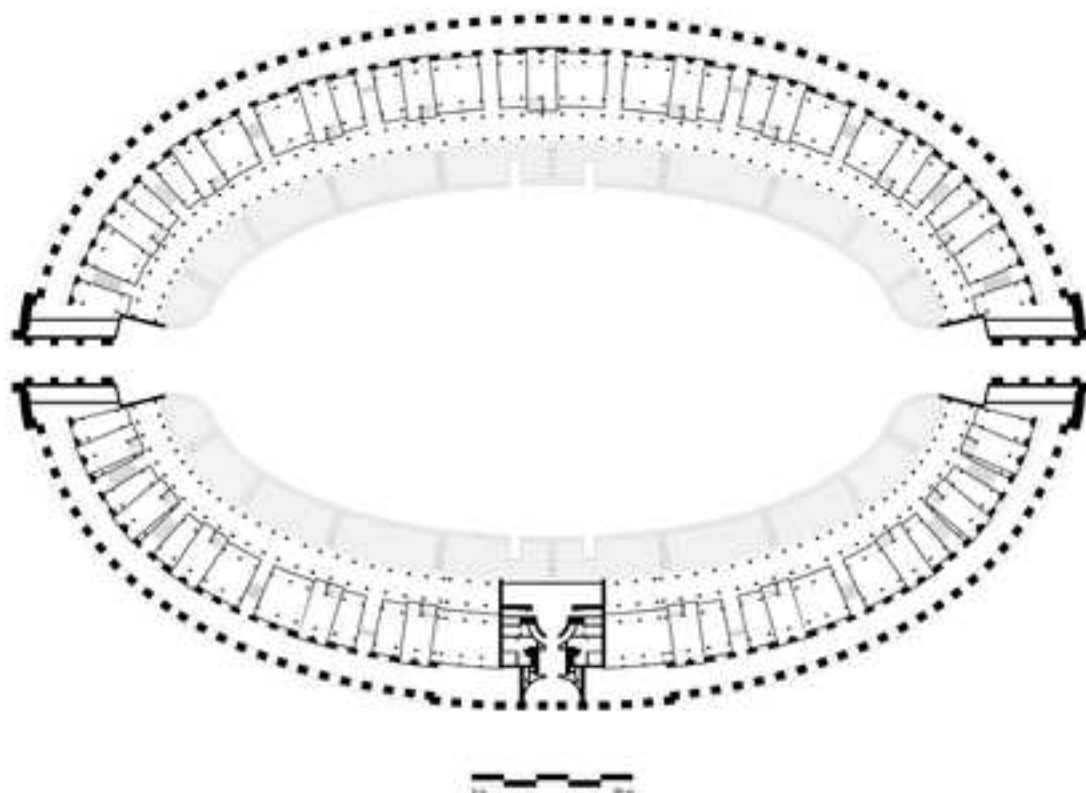
Attacco a terra inserito nella città del 1930.

La planimetria mostra anche le modifiche proposte da Giuseppe de Finetti per la viabilità circostante che costituiscono, contestualmente alla formalizzazione del progetto dell'Arena, l'intera proposta progettuale.



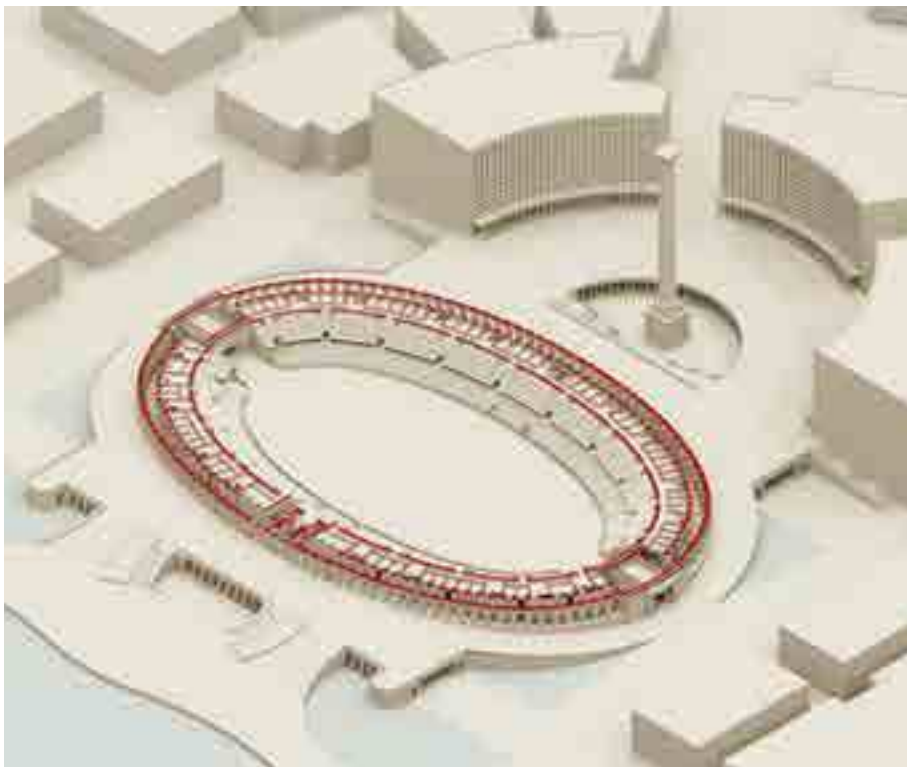
In alto: Assonometria con sezione dell'arena al girone di spalti del Canonica.

A Sinistra: Pianta dell'arena alla quota poco superiore del girone di spalti del Canonica



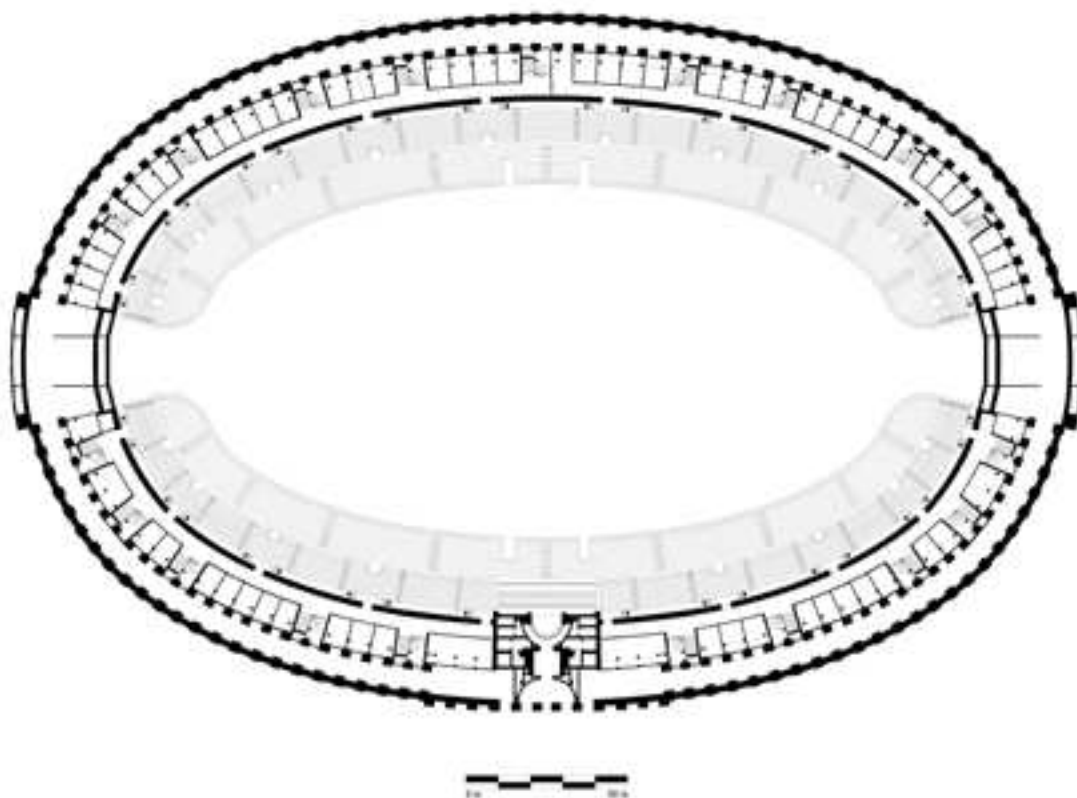
Questa pianta mostra nella sua interezza il girone di spalti originale, quello realizzato da Canonica e con esso tutto il progetto di ampliamento pensato da de Finetti. Le gallerie poste dietro le facciate dell'edificio, si conformano come rampe e permettono di superare un salto di quota che va crescendo dalle porte poste

sull'asse principale agli accessi posti sull'asse minore, e allo stesso tempo permettono accesso diretto al girone di spalti del Canonica. Tramite questi spazi è possibile accedere anche alle varie scale che permettono la risalita verso i gironi di spalti soprastanti progettati dall'architetto.



In alto: Assonometria con sezione dell'arena al primo girone di spalti progettati da de Finetti.

A Sinistra: Pianta dell'arena alla quota del primo girone di spalti.



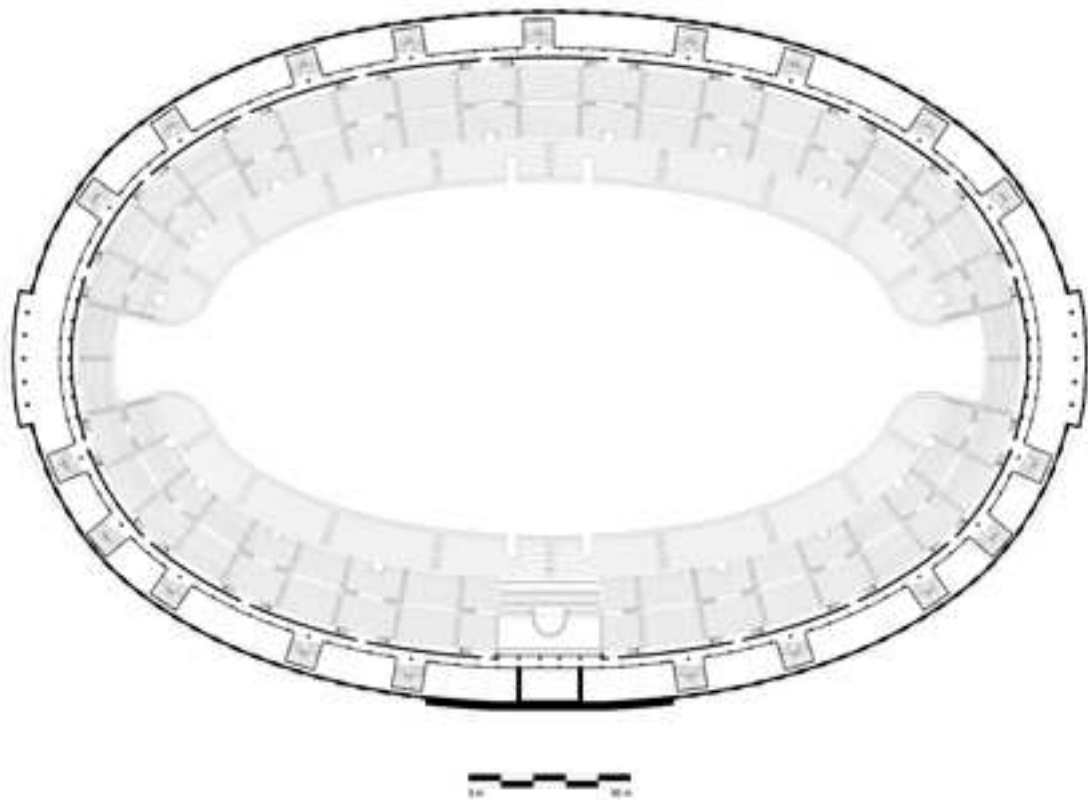
Questa pianta mostra nella sua interezza il primo girone di spalti progettato da de Finetti e più in basso è visibile quello esistente del Canonica. Sull'asse minore è presente la loggia progettata dall'architetto mentre nel resto della pianta un sistema di gallerie distribuisce attraverso le scale disposte radialmente all'arena tutti gli accessi agli spalti. L'arena mostra una quasi totale

simmetria nelle sue parti ad eccezione delle aree circostanti all'asse minore in cui da un lato si conforma la grande loggia e dall'altro è definita una scala interna di distribuzione: essa è leggermente fuori asse centrale rispetto al foro Mussolini così da favorire alla quota della piazza rialzata un accesso diretto (e in asse) fra esterno e interno.



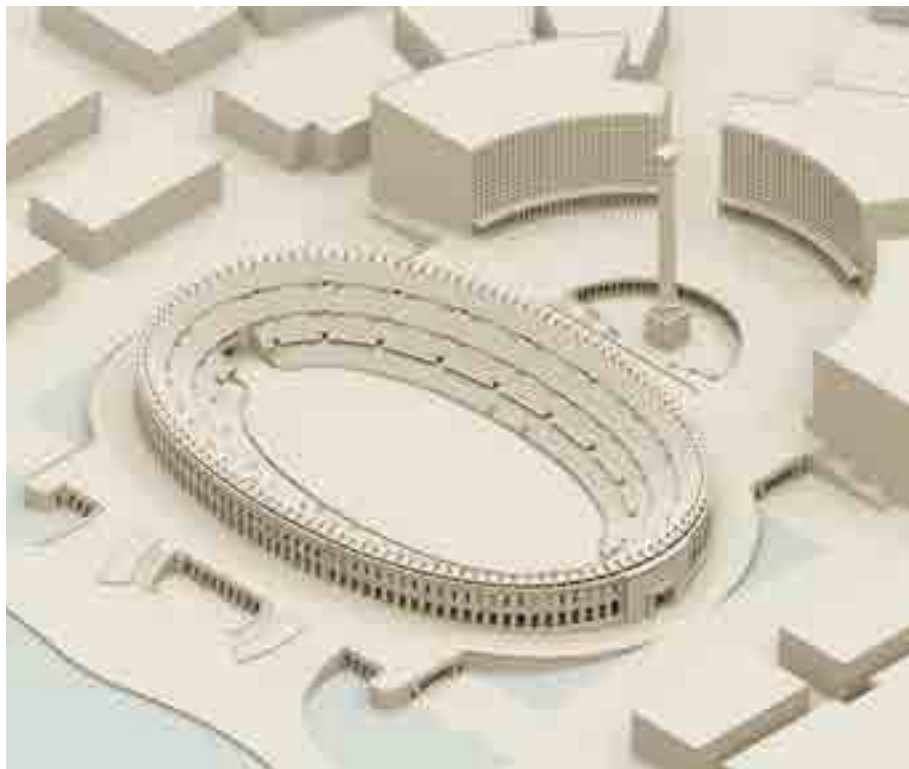
In alto: Assonometria con sezione dell'arena al secondo girone di spalti progettati da de Finetti.

A Sinistra: Pianta dell'arena alla quota del secondo girone di spalti.



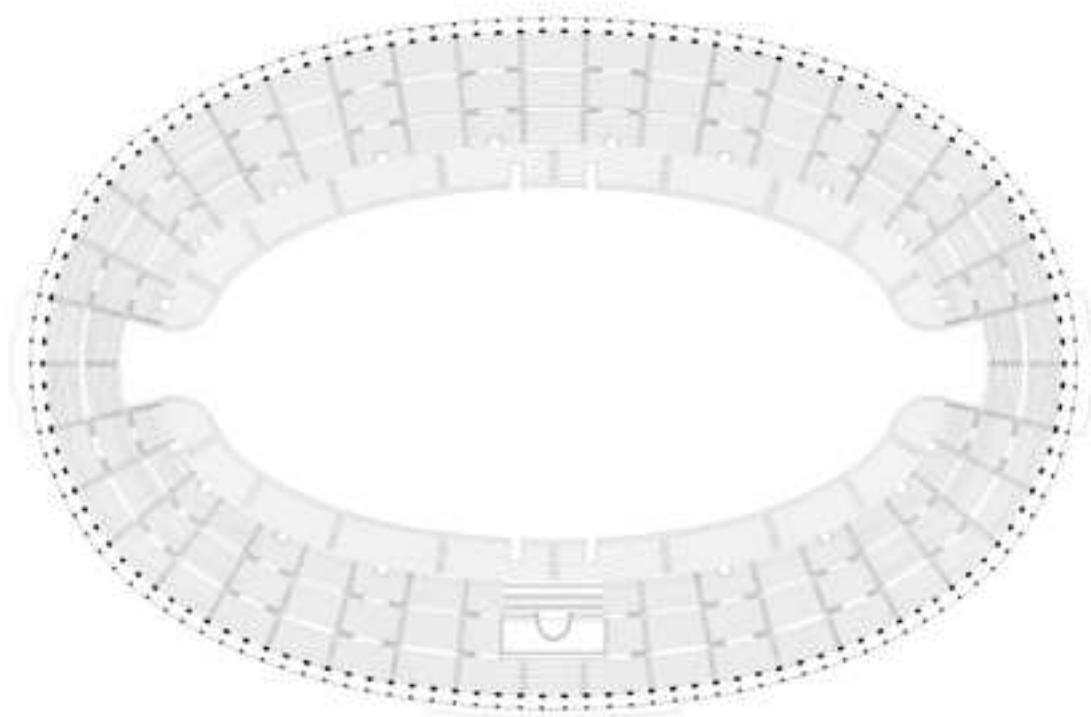
La pianta (sopra) seziona poco sopra il secondo girone di ampliamento e mostra nella sua interezza il sistema distributivo interno. Attraverso i disegni di de Finetti non è sempre possibile comprendere con chiarezza la distribuzione di tutti gli spazi accessori interni all'arena, perciò nell'elaborato, oltre alla vista dei gironi sottostanti alla linea di sezione, si è voluto mostrare chiaramente il

sistema distributivo di gallerie e vani scala che permette la risalita e la discesa degli spettatori. Anche qui è visibile la quasi totale simmetria del progetto che trova piccola variazioni in prossimità dell'asse minore su cui è posta la grande loggia.



In alto: Assonometria con sezione dell'arena al terzo girone di spalti progettati da de Finetti.

A Sinistra: Pianta dell'arena alla quota del terzo girone di spalti.



In questa pianta è visibile nella sua totalità il sistema di gironi progettati da de Finetti e come si relazionano con quelli esistenti del Canonica. In alto le uniche parti sezionate sono quelle che vanno a costituire la struttura della copertura, la quale a sua volta definisce

un percorso che distribuisce su tutto il perimetro gli spazi necessari alla vita dell'arena e al flusso dei suoi spettatori. La copertura, pensata da de Finetti come aggettante sul resto del progetto, non è qui trattata perché affrontata nella sezione successiva.

V.5.6 - Lo stadio e le varianti di copertura

Rispetto alla versione con 15 gradoni per girone di spalti de Finetti progetta due varianti di copertura. Nei suoi disegni è infatti possibile ritrovare in differenti elaborati coperture differenti. La variante A, viene usata anche per quanto riguarda la versione dei dodici gradoni, mentre la variante B risulta essere utilizzata solo con quindici gradoni.

Dal momento che il materiale di archivio suggerisce una maggiore indagine da parte di de Finetti nella versione dell'Arena che prevedeva tre gironi di spalti composti ognuno da 15 gradoni, si è optato per un confronto attraverso il ridisegno che tenesse come matrice comune proprio questa versione con le relative differenti varianti di copertura. Probabilmente, lo stesso de Finetti, ha insistito con il disegno del progetto verso i 15 gradoni poiché in tal modo la capienza complessiva sarebbe stata maggiore.

Le varianti A e B di copertura sono fra loro analoghe. Entrambe, infatti, propongono un aggetto lungo tutto il perimetro dell'arena per riparare gli spettatori dagli agenti atmosferici. Inoltre, ambedue propongono il possibile percorso podistico in sommità della copertura. Ciò che le differenzia sostanzialmente sono l'aggetto interno, la declinazione architettonica e il relativo carattere che infondono allo stadio.

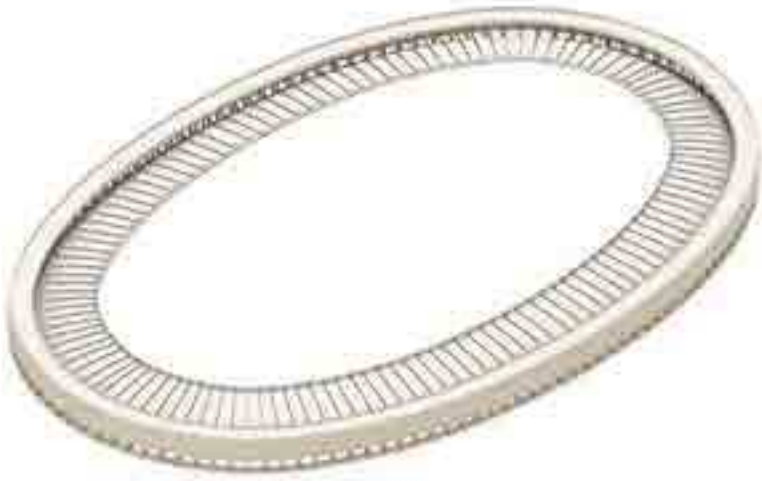
Dal punto di vista statico si comportano analogamente, entrambe riescono a coprire un'ampia luce attraverso una struttura a travi reticolari. Essa sono ancorate ai

pilastri strutturali, e se ne ipotizza una per ogni pilone. Risulta carente, infatti, il materiale a disposizione della descrizione strutturale della copertura. Tramite la forma, che va rastremandosi in aggetto e che sembra seguire le linee di tensioni dello sbalzo (e del loro momento), entrambe le coperture riescono a coprire quasi completamente gli spalti. Quella di tipo A rimane più corta in relazione all'aggetto, mentre quella di tipo B arriva fin sopra l'inizio del primo girone degli spalti ampliati quindi coprendo (in proiezione) l'intero ampliamento.

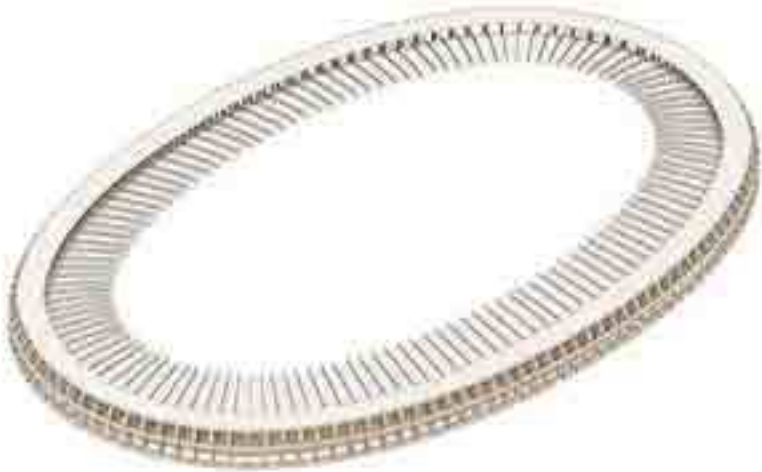
Rispetto alla declinazione architettonica ci si trova di fronte ad un soluzione simile in cui la struttura a umido del cemento armato si unisce ad un aggetto a secco in acciaio ancorato ad essa. La variante "A" risulta però più massiccia, chiusa verso l'esterno e con maggiore verticalità fino in sommità, infondendo perciò ulteriore carattere architettonico monumentale. La variante B, invece, pur non potendo nascondere la monumentalità dello stadio si rastrema verso l'interno in sommità si caratterizza per una maggiore snellezza ed un minore verticalismo nell'attacco al cielo. Dall'esterno, la variante B risulta maggiormente attraversabile alla vista e anche questo, che invece è parzialmente negato nella variante "A", contribuisce a smorzare un il monumentalismo nel progetto globale dello stadio.

La variante A infatti, in sommità non mostra esplicitamente la struttura, ma con un muro continuo lo cela parzialmente e questo contribuisce ad aumentare la percezione del volume che invece la tipologia B in un certo senso contribuisce a smorzare.

Variante di copertura A



Variante di copertura B



Arena senza copertura



V.5.6.1 - Lo stadio e la variante di copertura "A"

In questa pagina e nelle prossime dedicate, sono riportati alcuni elaborati che mostrano lo stadio in alzato con la variante di copertura "A". Il ridisegno cerca di mostrare, attraverso riproduzioni ortogonali e prospettiche, l'effettivo progetto non solo nel suo complesso e nel dettaglio. Questa variante "A" di copertura si caratterizza rispetto alla "B" di una maggiore cesura e verticalità. In sommità una cornice muraria piena definisce lungo tutto il perimetro dello stadio un attacco al cielo netto che favorisce ulteriormente la dimensione monumentale di questa architettura. La struttura di copertura

si compone di una serie di elementi reticolari in acciaio aggettanti sugli spalti sottostanti ed ancorati ai piloni strutturali principali in cemento armato. Posto in sommità della copertura de Finetti, in entrambe le varianti di copertura, prevede l'alloggiamento di un possibile percorso podistico che si sviluppa perciò lungo l'intero perimetro dello stadio.



In alto a destra
Schema esemplificativo della variante di copertura "A"

A sinistra, sopra
Vista dal foro Mussolini verso lo stadio con la variante di copertura "A"

A sinistra, sotto
Assonometria dello stadio con la variante di copertura "A"





Planimetria mostrante la variante di copertura "A" dove il progetto dello stadio e della città circostante sono posti all'interno del tessuto urbano del 1930



Sopra

Sezione rappresentante il prospetto laterale dello stadio con la variante di copertura "A". Poste simmetricamente alla porta centrale dello stadio sono visibili le due rampe laterali ed esterne che conducono a sinistra verso la piazza rialzata che si affaccia su corso Sempione e a destra verso il Foro Mussolini

Sotto

Sezione mostrante il prospetto dello stadio rivolto verso parco Sempione con la variante di copertura "A". Sullo sfondo sono visibili il grande obelisco posto al centro del foro Mussolini ed i relativi edifici



Sopra

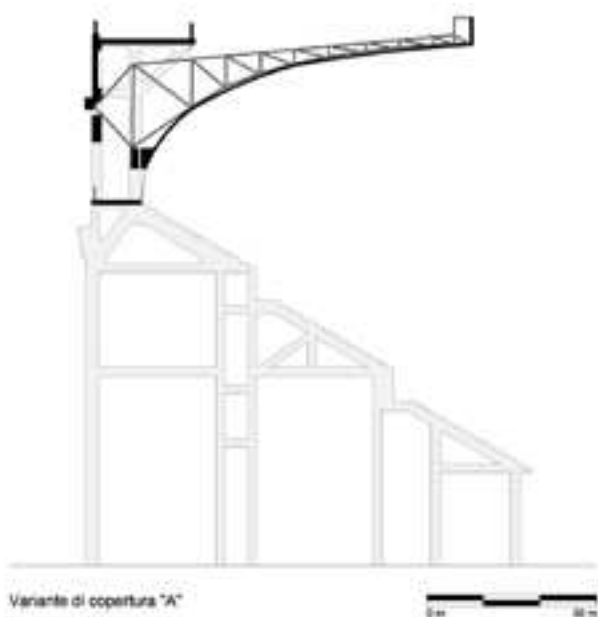
Sezione sull'asse minore dello stadio che rappresenta la conformazione architettonica degli spazi con la variante di copertura "A". Poste simmetricamente sono visibili le due gallerie carrabili poste alla quota stradale che si relazionano contestualmente con lo stadio e con il parco Sempione a sinistra e il Foro Mussolini a destra.

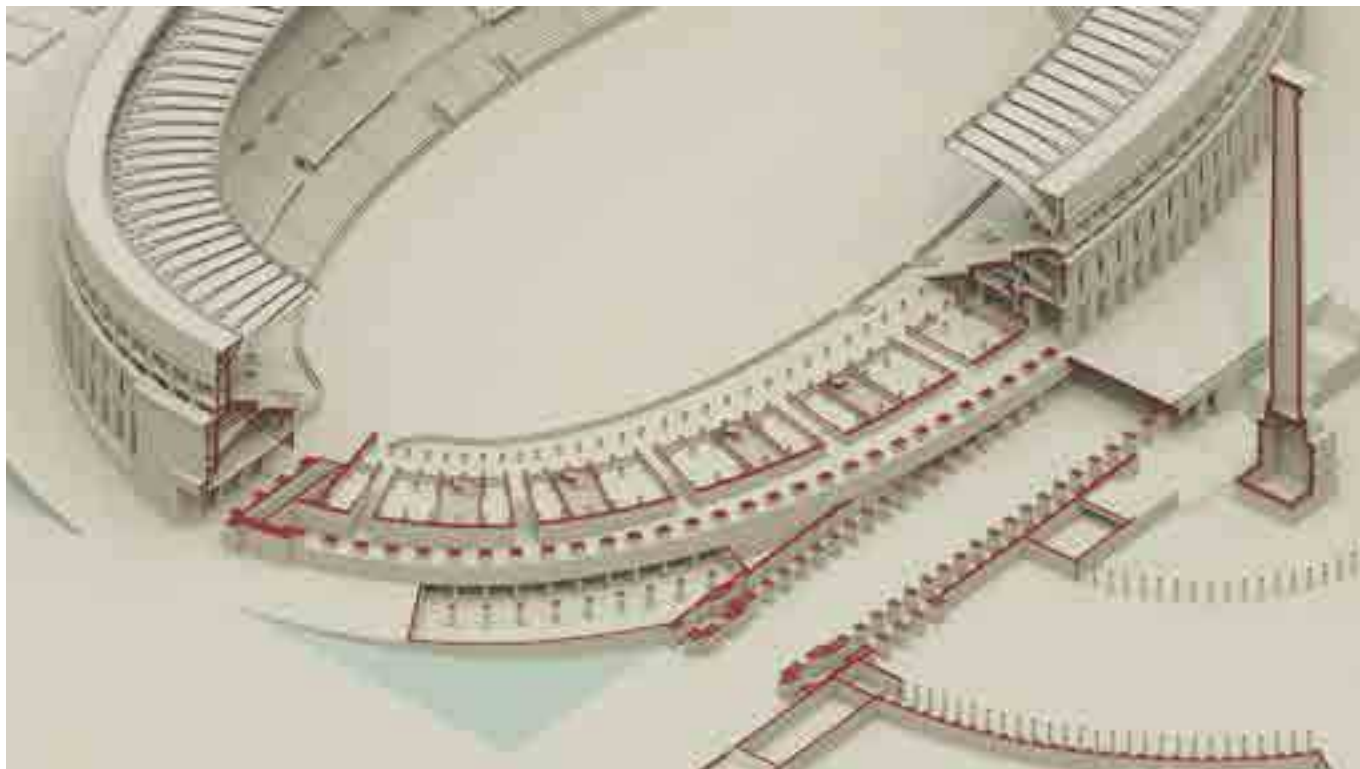
Al centro

Sezione sull'asse maggiore dello stadio che rappresenta la conformazione architettonica degli spazi con la variante di copertura "A". Al centro è visibile la loggia che de Finetti pensa in sostituzione del Pulvinare e del suo colonnato (ancora oggi presenti).

In basso a sinistra

Sezione tipologica della struttura dello stadio. Il disegno mostra in evidenza evidenza i soli elementi strutturali ed architettonici relativi alla variante di copertura "A"





Elementi costruttivi che racchiudono e costituiscono la forma della variante di copertura "A"



Elementi reticolari in acciaio e relativi alla variante di copertura "A" che aggettano sugli spalti sottostanti



Piloni strutturali in cemento armato. Sono evidenziate le parti terminali dei piloni in cemento armato e che riguardano, con la loro conformazione, la sola variante di copertura "A"

Sopra

Sezione assonometrica dell'Arena dal lato del Foro Mussolini - con variante di copertura "A"

A sinistra

Esploso assonometrico degli elementi costitutivi della variante di copertura "A"

V.5.6.2 - Lo stadio e la variante di copertura "B"

In questa pagina e nelle prossime dedicate, sono riportati alcuni elaborati che mostrano lo stadio in alzato con la variante di copertura "B". Il ridisegno, attraverso riproduzioni ortogonali e prospettiche, mostra l'effettivo progetto nel suo complesso e nel dettaglio. Questa variante "B" di copertura si caratterizza rispetto alla "A" di una maggiore rarefazione nell'attacco al cielo. In sommità emerge infatti minore cesura visiva che mostra maggiormente

la struttura portante favorendo anche un tentativo di diminuzione della percezione monumentale complessiva. Con questa variante de Finetti definisce anche un maggiore aggetto della struttura reticolare sugli spalti che risultano tutti coperti (in proiezione ortogonale piana) ad eccezione di quelli esistenti del Canonica.

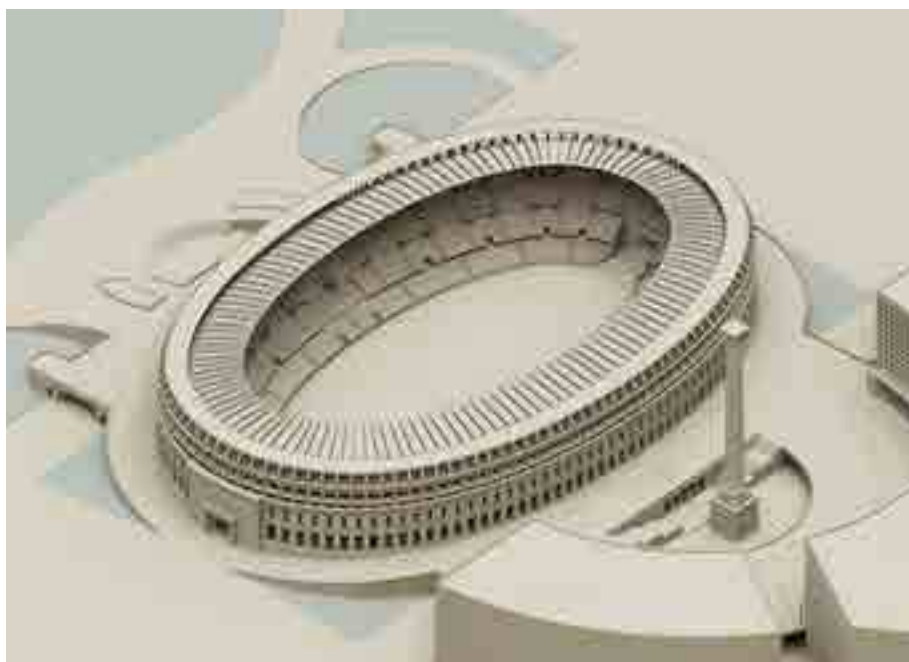
Posto in sommità della copertura de Finetti, in entrambe le varianti di copertura, prevede l'alloggiamento di un possibile percorso podistico che si sviluppa perciò lungo l'intero perimetro dello stadio.



In alto a destra
Schema esemplificativo della variante di copertura "B"

A sinistra, sopra
Vista dal foro Mussolini verso lo stadio con la variante di copertura "B"

A sinistra, sotto
Assonometria dello stadio con la variante di copertura "B"





5

Planimetria mostrante la variante di copertura "A" dove il progetto dello stadio e della città circostante sono posti all'interno del tessuto urbano del 1930

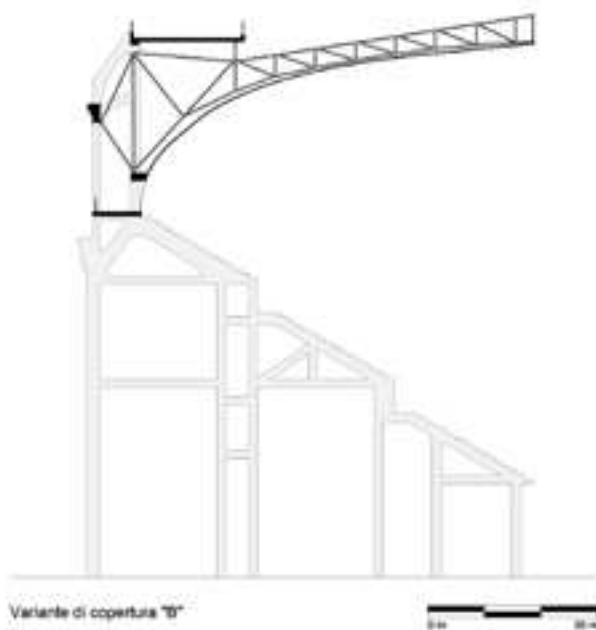


Sopra

Sezione rappresentante il prospetto laterale dello stadio con la variante di copertura "B". Poste simmetricamente alla porta centrale dello stadio sono visibili le due rampe laterali ed esterne che conducono a sinistra verso la piazza rialzata che si affaccia su corso Sempione e a destra verso il Foro Mussolini

Sotto

Sezione mostrante il prospetto dello stadio rivolto verso parco Sempione con la variante di copertura "B". Sullo sfondo sono visibili il grande obelisco posto al centro del foro Mussolini ed i relativi edifici



Sopra

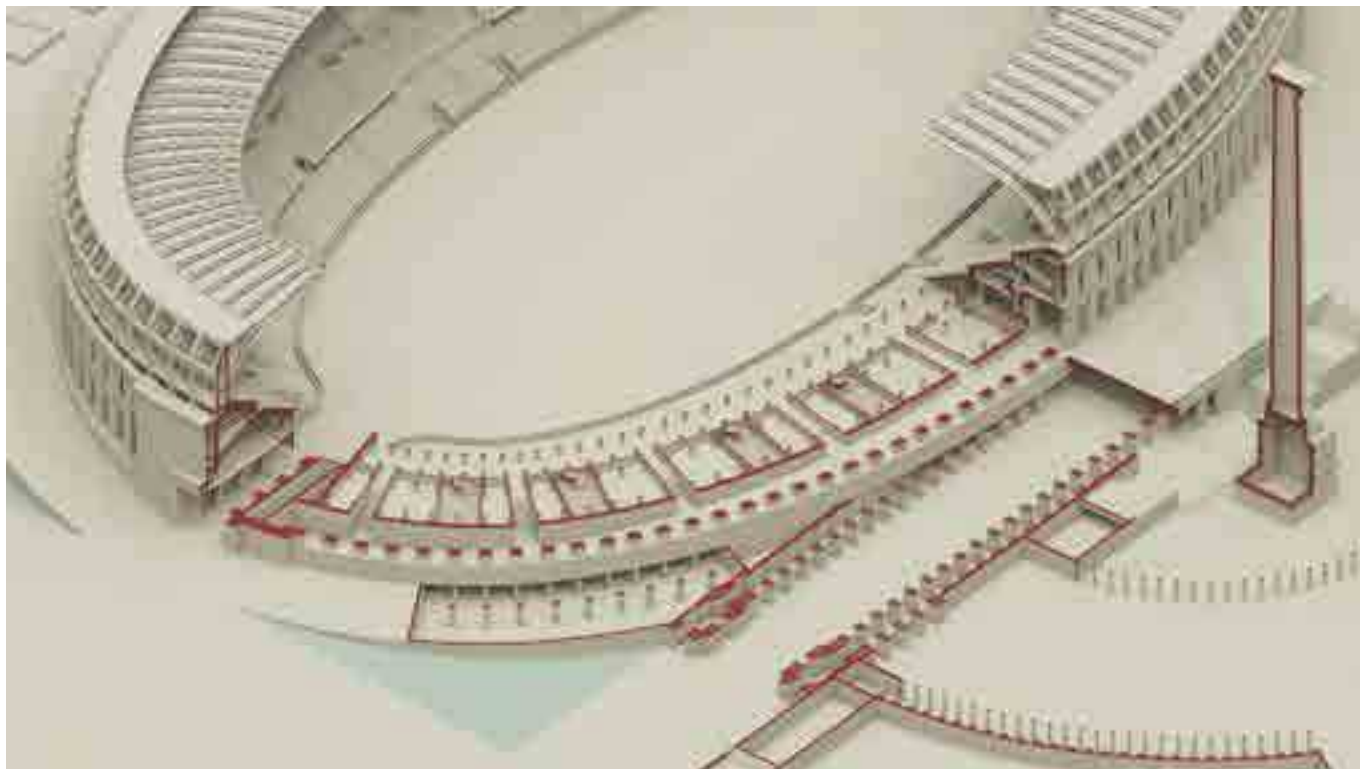
Sezione sull'asse minore dello stadio che rappresenta la conformazione architettonica degli spazi con la variante di copertura "B". Poste simmetricamente sono visibili le due gallerie carrabili poste alla quota stradale che si relazionano contestualmente con lo stadio e con il parco Sempione a sinistra e il Foro Mussolini a destra.

Al centro

Sezione sull'asse maggiore dello stadio che rappresenta la conformazione architettonica degli spazi con la variante di copertura "B". Al centro è visibile la loggia che de Finetti pensa in sostituzione del Pulvinare e del suo colonnato (ancora oggi presenti).

In basso a sinistra

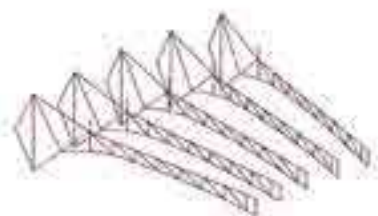
Sezione tipologica della struttura dello stadio. Il disegno mostra in evidenza evidenza i soli elementi strutturale ed architettonici relativi alla variante di copertura "B"



6



Elementi costruttivi che racchiudono e costituiscono la forma della variante di copertura "B"



Elementi reticolari in acciaio e relativi alla variante di copertura "B" che aggettano sugli spalti sottostanti



Piloni strutturali in cemento armato. Sono evidenziate le parti terminali dei piloni in cemento armato e che riguardano, con la loro conformazione, la sola variante di copertura "B"

Sopra

Sezione assonometrica dell'Arena dal lato del Foro Mussolini - con variante di copertura "B"

A sinistra

Esploso assonometrico degli elementi costitutivi della variante di copertura "B"

V.6 - Report fotografico dello stato odierno dell'Arena civica

In questa sezione si vogliono riportare alcune immagini a scopo conoscitivo dell'attuale stato dell'esistente Arena Civica. La visita è stata fatta a luglio 2024 in occasione di un incontro di confronto organizzato dalla professoressa Raffaella Neri con il Prof. Giovanni Cislaghi e il Prof. Marco Prusicki.

Attraverso le foto è possibile notare come l'Arena oggi sia rimasta invariata sotto il profilo architettonico e urbano e non abbia subito alcuna variazione sostanziale così come indicata nella proposta di de Finetti.

Si mostra, ugualmente, un luogo di spicco in piena Milano e all'interno del Parco e viene comunque utilizzata per attività e manifestazioni.



Sopra

Il Pulvinare visto dal fronte. In primo piano La Professoressa R. Neri a sinistra e Il Prof. Giovanni Cislaghi a destra.

A sinistra

Il parco visto dal salone interno al Pulvinare al piano primo





Sopra

La loggia colonnata del Pulvinare che si affaccia internamente all'Arena.

Sotto

Il salone interno al Pulvinare comunicante con la loggia colonnata.





Sopra a sinistra
Vista del campo da gioco con inquadrata la Porta Libitinaria.



Sopra a destra
La loggia del Pulvinare vista dagli spalti sottostanti, alla quota circa del campo da gioco.



Sopra
Vista del campo da gioco con inquadrata la Porta Trionfale.



Sopra
L'edificio del Pulvinare vista dall'esterno

Sotto
Vista de Le Carceri, degli spalti e del campo da gioco, dalla loggia colonnata del Pulvinare.



Note capitolo V

1. De Finetti, G. (1934) Stadi: esempi, tendenze, progetti. Milano: Hoepli, p. 137
2. Ivi, p.166
3. Ivi, p.177
4. Ivi, p.178
5. De Finetti, G. (1933) "Stadi antichi e moderni", contenuto in *Casabella*, Dicembre 1933 A. XII, p. 4
6. Ivi, p.8
7. De Finetti, G. (1934) Stadi: esempi, tendenze, progetti. Milano: Hoepli, p. 121
8. *L'Architettura Italiana*. (1933) Periodico di architettura tecnica. Anno XXVIII, mese di Settembre, pp. 190-192
9. Ivi, p. 192
10. Vietti-Violi, P. (1933) "Alcuni dati per le costruzioni sportive", contenuto in *Casabella*, Dicembre 1933 A. XII, p. 14
11. De Finetti, G. (1934) Stadi: esempi, tendenze, progetti. Milano: Hoepli, pp. 152-153
12. Ivi, pp.153
13. Ivi, pp.155

Conclusione

Questa tesi ha approfondito l'analisi dei progetti urbani non realizzati di Giuseppe de Finetti, rivelando l'importanza di questa figura nell'ambito della pianificazione e progettazione urbana. L'oggetto della ricerca ha mirato a riconoscere lo spessore culturale e intellettuale di de Finetti, evidenziando come il suo lavoro intrecci un dialogo costante tra la storia e le esigenze contemporanee della città. Il ridisegno e la modellazione digitale si sono rivelati strumenti essenziali per comprendere appieno le relazioni tra i progetti di de Finetti e la città di Milano. Questi strumenti hanno permesso di esplorare i temi urbani che, sebbene concepiti nel passato, mantengono una possibile rilevanza operativa anche oggi. Attraverso lo studio e l'analisi delle proposte non realizzate, è stato possibile cogliere la complessità del pensiero urbano di de Finetti, dimostrando come le sue soluzioni rispondano a un principio logico di "costruzione della città" e del suo spazio pubblico ed infrastrutturale. La sua attenzione tanto agli aspetti architettonici quanto a quelli infrastrutturali sottolinea un approccio integrato che resta di grande interesse anche per il contesto urbano odierno. La sua visione di una città organizzata attorno a percorsi e spazi che favoriscono la mobilità e l'accessibilità riflette una necessità che continua a essere cruciale per le città moderne, che sono in costante mutamento e devono adattarsi alle "vicende umane" che le caratterizzano. L'analisi dei progetti di de Finetti e l'utilizzo di strumenti digitali hanno permesso di cogliere riflessioni per la progettazione urbana utili anche in ambito contemporaneo. La sua capacità di combinare gli insegnamenti dettati dalla storia con le sfide del suo tempo rivela una vision rilevante in termini di approccio al progetto urbano. In questo senso, il lavoro di de Finetti non solo arricchisce la comprensione del passato, ma continua a ispirare soluzioni e riflessioni per il futuro della progettazione urbana. Concludendo, questa tesi ha tentato di dimostrare che Giuseppe de Finetti, con il suo approccio e il suo impegno per una progettazione urbana che risponda a principi logici e operativi, rappresenta una figura di spicco non solo nel contesto storico, ma anche nella riflessione e pratica architettonica contemporanea. La sua opera, anche attraverso i progetti non realizzati, offre un retaggio che può influenzare il dibattito compositivo che si concretizza sulla "costruzione della città".

Appendice - Ricerca storica delle espansioni urbane di Milano

I disegni presenti nell'appendice sono stati realizzati durante il percorso di studio e ricerca sull'espansione urbana della città di Milano. Non si tratta di elaborati scientifici, come quelli contenuti nel corpo principale della tesi, ma di rappresentazioni nate con l'obiettivo di sintetizzare e visualizzare in forma grafica le conoscenze acquisite. Questi disegni hanno quindi una funzione di supporto allo studio: sono strumenti di analisi e riflessione elaborati nel corso del lavoro di ricerca e si ispirano a quelli che possono essere trovati, con maggiore approfondimento, in varie pubblicazioni di fondamentale importanza per lo studio dell'espansione urbana di Milano. Il periodo di riferimento di questa appendice va circa dal I° secolo a.C. a metà del XX° secolo.

Suddivisione dell'appendice

- Dall'impianto Romano al periodo signorile
- Un progetto di espansione per la città ad opera di Leonardo da Vinci
- Dominazione spagnola (1535-1706)
- Dominazione austriaca (1706-1796)
- Dominazione napoleonica (1796-1814)
- Dal risorgimento all'unificazione nazionale
- Le espansioni urbane di Beruto e Masera
- L'ascesa fascista a Milano
- Il piano Albertini (1934)

Dall'impianto Romano al periodo signorile

Analizzando le carte storiche della città di Milano è bene fare alcune considerazioni sull'impianto urbano di età Romana poiché pare basarsi su una doppia griglia. Mario Mirabella Roberti così come riportato sull'*Atlante storico di Milano, città di Lombardia*; riflette sulla diversa giacitura urbana che caratterizza la Milano Romana. Tramite *insulae* di dimensione 100 x 135 metri circa, ordinate verso nord-ovest anche se maggiormente verso nord, la parte settentrionale della città era così direzionata verso le Alpi. Con le catene montuose alpine preesistevano con alta probabilità percorsi più antichi che giustificerebbero questa direzione che invece risulta essere differente nella parte meridionale della città. Qui una netta giacitura da nord-ovest a sud-est definiva lo spazio urbano con *insulae* di 85 x 118 metri poste con gli spigoli ai punti cardinali così da garantire alle abitazioni la massima insolazione invernale. (1)

La zona più antica del nucleo, secondo Gambi e Gozzoli, formano una forma di lato di circa 700-800 metri che non risulta però essere perfettamente quadrilatero a causa

della presenza di molti corsi d'acqua. Questa sembra essere anche la causa della doppia orditura che nella parte settentrionale segue l'ipotetica inarcatura di un corso d'acqua (forse il Nirone) verso nord. La quasi perfetta giacitura di 44°-46° in direzione N-O S-E, permette attraverso porta Romana di giungere al foro, il polo della vita associata che in epoca medievale si è spostato solo di circa 250 metri in piazza dei Mercanti. Questo impianto di età repubblicana risalente al I secolo a.C., rimane sostanzialmente inalterato fino al IV secolo d.C. quando l'imperatore Massimiano ne raddoppia la superficie passando da 52 a 106 ettari. Milano è diventata una capitale commerciale, nonché dimora imperiale di Massimiano che da qui gestisce militarmente un impero ormai in declino. Ampliando le mura verso nord-est e a ovest, l'imperatore permette la costruzione di nuovi edifici civili ed imperiali fra i quali risulta essere anche l'ampliamento del foro, la costruzione di un teatro, di un circo e di terme. La città assume quindi una forma ovoidale, tipica delle città di pianura senza rilievi preminenti e caratterizzati da una topografia contrastata. (2)

Come riporta Pier Paola Penzo però

nel 402, con la crisi dell'impero, la residenza imperiale si sposta da Milano a Ravenna e la città inizia ad essere indebolita dalle incursioni barbariche. Risalgono invece a circa un secolo prima alcune costruzioni importanti per la città che grazie all'editto di Costantino del 313 d.C. vengono edificate. La basilica Major di Santa Tecla ed il palazzo Vescovile nascono in questo periodo e si trovano nella zona oggi occupata dal Duomo. Altre basiliche si ergono invece al di fuori del nucleo abitato lungo le sue vie di uscita come, ad esempio, quelle ancora oggi presenti di S. Nazaro Maggiore, S. Ambrogio e San Simpliciano. (3)

Le vie di trasporto Milanese, fin dall'epoca Romana si estendevano anche verso l'adriatico attraverso il Po', che collegato al Lambro attraverso il Vettabbia, permetteva a Milano di essere interconnessa alle altre città. Così come affermato da Mario Mirabella Roberti, il Vettabbia era un canale parzialmente artificiale di epoca romana, il più antico naviglio milanese che connetteva la città ai sistemi fluviali naturali favorendo il commercio. (4)

Ad esempio, la connessione Milano-Ravenna veniva superata tramite il passaggio Pavia, la quale si trovò al centro di una contesa fluviale

con Milano che necessitava di maggiore libertà per imporre la sua egemonia vista la sua posizione geografica collocata nell'entroterra. Nel XI si inaugura una nuova fase popolare per la città; infatti, Milano afferma l'autonomia del proprio potere proclamandosi comune, e nel corso del XII secolo porterà i propri abitanti a passare da 20.000 a 100.000 circa. Risalgono a questo periodo l'edificazione di nuove mura, le cosiddette mura medievali, le quali racchiudevano all'interno circa 200 ettari di città e difesero l'autonomia comunale dalle guerre per l'egemonia commerciale transalpina e padana contro Lodi e Como. Una serie di vicende guerresche fra le città portò in ultimo a porre la città di Milano a capo di un sistema politico policentrico. La lega lombarda era composta da tutta una serie di città dell'Italia settentrionale della zona transalpina e padana: Lodi, Piacenza, Cremona, Bergamo, Brescia, Mantova, Verona, Parma, Modena, Bologna, Padova, Vicenza e Treviso erano le città fondatrici. Novara, Vercelli, Alessandria, Asti e Tortona furono invece quelle che aderirono successivamente. (5)

Penzo sottolinea come nel periodo carolingio il vescovo Ambrogio esercita autorevolezza, e questo comporta verso il X secolo un aumento demografico ed una ripresa economica. Ma la stagione egemonica del clero sulla città è destinata a lasciare il passo a ceti emergenti che costituiscono un'assemblea pubblica che anticipa l'istituzione comunale. In questa epoca la città si rafforza, ma un conflitto con l'imperatore Federico I Barbarossa porta alla distruzione della cinta muraria fortificata costruita nel 1150. Essa viene ricostruita tra il 1170 ed il 1330 e racchiude l'area successivamente viene denominata la cerchia dei navigli, ovvero circa 250 ettari di terreno (6)

Questa ricostruzione delle mura medievali come fa notare Vercelloni avviene con l'aiuto dei comuni alleati e permette a Milano di aumentare demograficamente fino a 150.000 abitanti. Avvicinandosi al peso di città come Venezia, Genova e Firenze Milano si dota di palazzi civili del potere come Broletto Vecchio ed il palazzo della ragione nel 1233. (7)

Si entra perciò nel XIV secolo dove Pier Paola Penza riflette sul ruolo che la signoria Viscontea ricopre fino alla metà del XV secolo, prima di lasciare il passo a quella Sforzesca. I Visconti, infatti, ampliano la propria egemonia che coincide con quella di Milano e iniziano a gettare le basi per alcuni monumenti iconici della città: il primo castello rafforzato nel decennio 1358-68, la cittadella fuori le mura in fronte a porta Ticinese ed il Duomo. (8)

Superati i secoli il momento di massima espressione del potere popolare che Vercelloni identifica con le costruzioni di grandi complessi come la basilica di Sant' Ambrogio ed altri monasteri romanici e gotici, sotto il dominio Visconteo si arriva ad impiegare attivamente tutta la popolazione. Essa è coinvolta nella costruzione del Duomo di Milano, un progetto iniziato nel 1386 che stravolge l'assetto urbano. Milano aumenta ulteriormente la propria popolazione portandola all'incirca a 200.000 abitanti e si addentra in un'ulteriore fase signorile, quella dominata della famiglia Sforza. (9)

Lucio Gambi e Maria Cristina Gozzoli, nel testo su Milano edito da Laterza, riflettono profondamente sui cambiamenti dell'urbanistica Milanese e sulla sua visualizzazione giungendo ad una possibile scansione che per gradi temporali identifica le diverse fasi caratteristiche. L'instaurarsi della cultura signorile a metà del XIV secolo segna il culmine del periodo popolare (XI-XIV secolo) ma anche la stagione di una visione idealizzante della città, dove però emerge essere realistica la misurazione di valori lineari. Ne è un esempio *la pianta di Milano nel codice della biblioteca Ambrosiana*. È invece intorno alla metà del XV secolo che l'approccio acquisisce una dimensione pittorica e la città viene rappresentata da pochi elitari elementi raffigurati nelle loro composizioni edili ma isolati rispetto al resto della città che viene ignorata. (10)

Ne è un esempio di tale periodo la raffigurazione datata 1472 di *Mediolanum*, realizzata da Pietro del Massaio ed inserita all'interno di *Cosmographia* di Claudio Tolomeo. Come riportato da Virgilio

Vercelloni, Milano è infatti inserita all'interno di *Cosmographia* come una delle dieci città più importanti del mondo quattrocentesco per il quale Pietro del Massaio ne dipinge una Milano sintetica ma non simbolica. La struttura urbana, seppur idealizzata parzialmente è esatta. L'idealizzazione concentrica delle mura, seppur rappresentate puntualmente, racchiude una serie di luoghi e di vie di comunicazioni caratterizzanti la città che sono disposti con collocamento realistico. (11)

In effetti è anche sotto la corte degli Sforza che si gettano le basi per un pensiero idealizzante della città che si sviluppa nel Rinascimento. La famiglia chiama figure di spicco alla propria corte, tra cui Leonardo da Vinci e Filarete. Quest'ultimo in un trattato di architettura descrive la città ideale di Sforzinda, pensata con pianta ottagonale ed assetto viario radiale. Questa fase signorile, nonostante sia caratterizzata da un influente apporto umanistico nel campo della pianificazione urbana, non apporta grosse modifiche all'assetto urbano. Il dualismo città-campagna che vede la cinta muraria stagliarsi sulla campagna permane evidente. Diverse opere architettoniche puntuali vengono però ugualmente realizzate, come a partire dal 1456 l'ospedale Maggiore a cura del Filarete. Ma anche altre, ad esempio la canonica di S. Ambrogio a fine '400, il complesso fuori le mura di S. Maria delle Grazie nel 1463 ed infine il Lazzaretto nel 1488, posto anch'esso esternamente la cinta muraria sul lato orientale. Leonardo da Vinci trova perciò rispetto a Filarete forse minore successo in campo urbano; infatti, è noto anche dalle numerose informazioni contenute nel Codice Atlantico come la sua figura sia andata sempre più specializzandosi in progetti di natura principalmente ingegneristica e nello specifico idraulica, con i quali ha servito la corte. (12)

L'egemonia Sforzesca porta a Milano crescita e sviluppo economico e Luciana Frangioni sostiene che nonostante Milano sia da sempre luogo di commercio e cultura, parte della sua fortuna è legata alla famiglia. Essa, infatti, predispone un miglioramento urbano

ed urbanistico favorendo l'aumento demografico che in 50 anni passa da circa 55.000 abitanti ai 130.000 della fine del '400. Frangioni nota come l'attività economica del basso medioevo scarseggiasse di prodotti di elevata qualità; perciò, le vie di comunicazioni del tempo che molto spesso erano miste, ovvero terrestri-marittime, erano fondamentali nelle scelte razionali dei commercianti che dovevano valutare su quale mercato investire. Gli aspetti logistici, così come oggi, erano fondanti nelle considerazioni mercantili e Milano si trovava al centro di un territorio terrestre con uno sviluppato sistema di trasporti marittimi che per mezzo di navigli e fiumi era collegato a Venezia e Genova e quindi alle più in voga vie marittime di trasporto commerciale. Dal Trecento si presenta però una valida alternativa terrestre che con un chiaro orientamento verso Nord-Ovest attraverso il passo del Sempione, collega Milano a Ginevra e poi scendendo lungo il Rodano ad Avignone. Questa via, alternativa ed ulteriore rispetto a quelle d'accesso occidentali della Savoia verso la Provenza, attesta nella storia la Milano del commercio e della produzione culturale che oggi ritroviamo anche nella dimensione finanziaria moderna. Al tempo, infatti, a parità di carico da trasportare, gli animali da soma avevano un costo circa doppio rispetto al carro, per cui lo sviluppo di vie di comunicazioni e di trasporto alternative a quelle preesistenti, permisero a Milano di porsi al centro di un mercato europeo. (13)

Vercelloni sottolinea perciò come la dominazione Sforzesca attesti la città nel ruolo di produzione umanistica, culturale ed artigianale. Ciò avviene anche attraverso un circondarsi a corte di filantropi ed intellettuali come Leonardo da Vinci che arriva ad ipotizzare una espansione della città verso il territorio. Egli appare quasi come un antesignano di un rinnovato rapporto con la natura. In una concezione di apertura verso la campagna, la città si espande oltre le mura ampliandosi attorno ad un nuovo nucleo ma restando interconnessa all'organismo compatto originario. L'espansione di Milano però non seguì questa linea di apertura verso il territorio e rimase

fino al XIX secolo sostanzialmente racchiusa entro le mura con una netta distinzione fra città e campagna. (14)

Un progetto di espansione per la città ad opera di Leonardo da Vinci

Leonardo da Vinci risiede a Milano verso la fine del'400 presso la corte degli Sforza per circa una decina d'anni. Qui presta le sue abilità ed il suo ingegno per una serie di progetti dagli ambiti più svariati tra cui anche proposte architettoniche ed urbanistiche. All'interno del *Codice Atlantico* (15) in fogli sono raccolti e catalogati innumerevoli schizzi ed appunti che attestano la grande mole di materiale che Leonardo ha prodotto durante l'arco della sua vita.

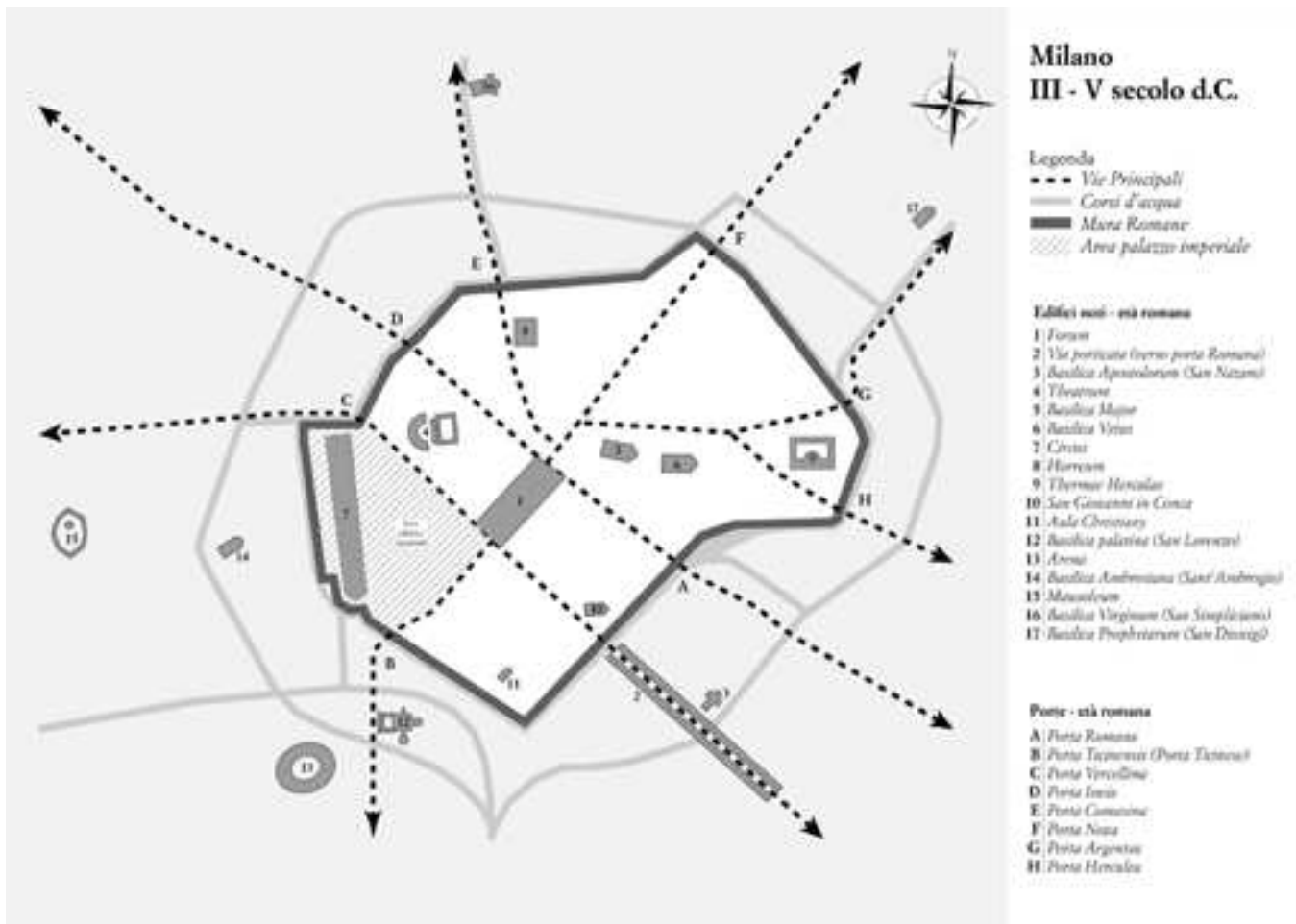
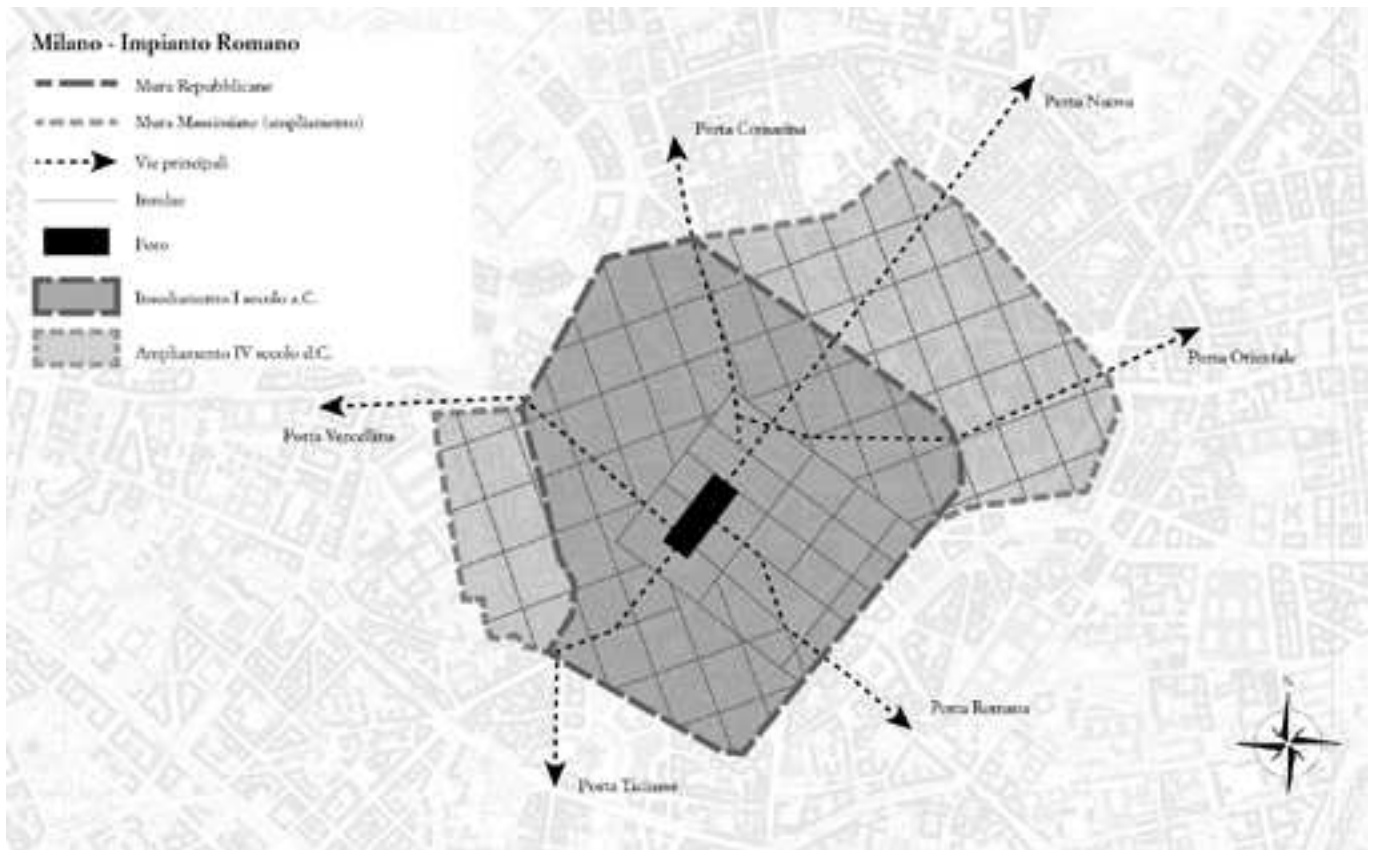
Secondo S. Frommel, il ruolo di Leonardo nell'architettura non è limitato dal fatto che non abbia costruito massicciamente oggetti edilizi. I maestri del tempo, infatti, tipicamente posseggono espressioni in differenti ambiti. Ulteriore tendenza, di concezione moderna, è nei confronti dell'architettura considerare idea e progetto come costituenti valori autonomi. L'approccio metodologico porta Leonardo ad interpretare l'opera architettonica come un complesso sistema composto da più parti interconnesse che coesistono in simbiosi definendo l'organismo nel suo insieme. (16)

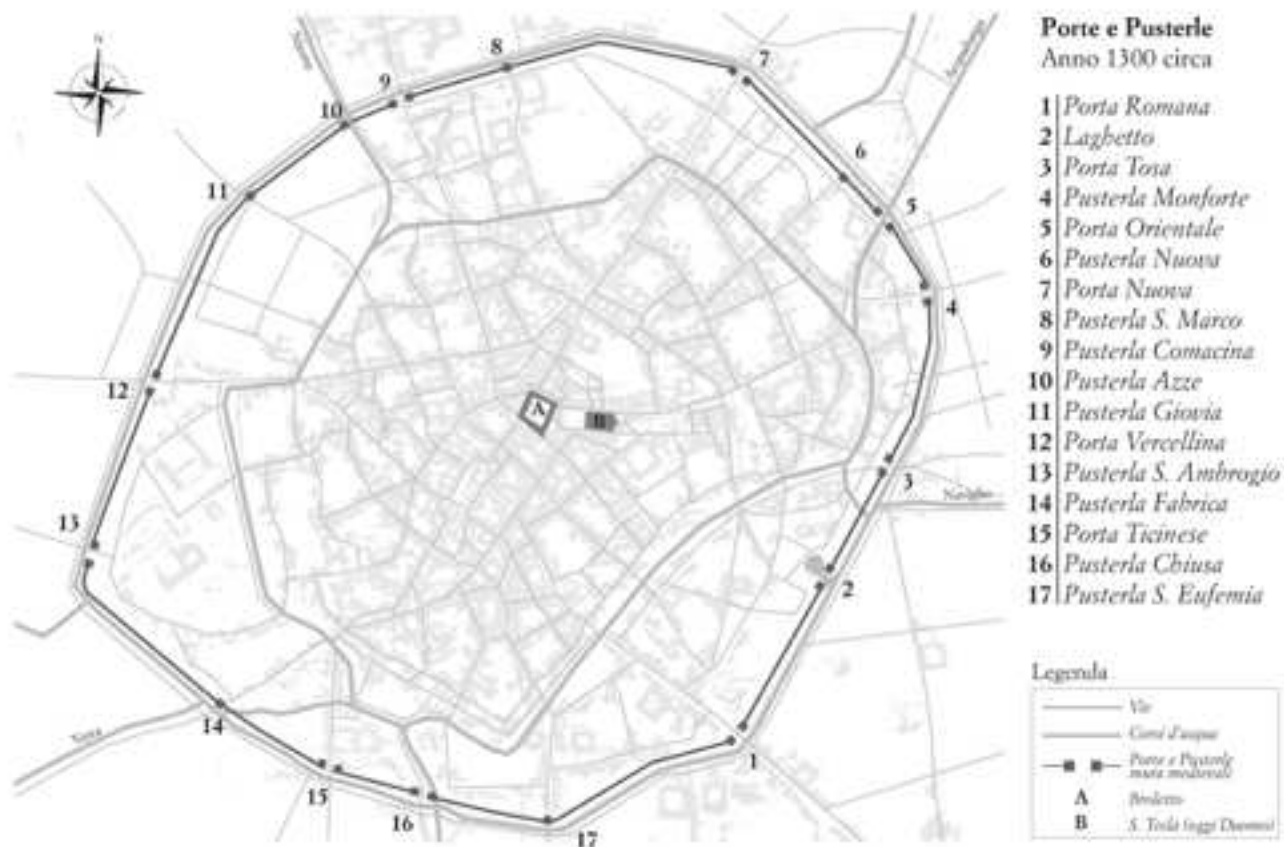
Il tentativo di mettere a sintesi un sistema complesso è perciò una concezione moderna che trae le sue radici nel modello di società rinascimentale. Frommel prosegue affermando che Leonardo è presumibilmente consapevole della dimensione pittorica del tempo che attraverso la rappresentazione grafica e prospettica evocava i modelli classici e vitruviani, ma diversamente da Filarete, Leonardo non si dedica alla forma architettonica dei monumenti principali del suo progetto urbano. Si limita infatti a definirne le ubicazioni e correlazioni con il contesto con un approccio spiccatamente tecnico e volto alle questioni sociali. Rispetto ad una lettura pittorica di altri suoi contemporanei, si mostra concreto

e realistico nell'avanzare proposte definite attraverso dettagli tecnici e riflessioni sociali. Attraverso le parole di Frommel appare quindi interessante il rapporto diretto che egli instaura tra planimetria e vista d'insieme dall'alto. Questo approccio metodologico gli permette di aspirare ad una sintesi ed una interpretazione della città, che da lui è riconosciuta come fatto complesso e che lo porta a muovere una proposta per una ipotetica espansione urbana di Milano che L. da Vinci presenta a Ludovico il Moro. (17)

All'interno del *Codice Atlantico*, contenuto al volume terzo, foglio 184 v. è raccolto uno schizzo rappresentante una nuova parte di città per Milano che Leonardo propose come ampliamento oltre l'ultima cinta di mura che al tempo erano ancora quelle medievali. Recuperato dalla storiografia, questo progetto appare a C. Pedretti come un "ampliamento urbanistico di Milano interessante un'ampia fascia periferica delimitata da strade e canali - che - si svolga sulla base di una fase sperimentale, un settore corrispondente a un decimo di quella fascia. Si tratta quindi di un autentico « progetto pilota », un nuovo quartiere al quale gli è attribuita l'autonomia di un nucleo cittadino che dalla funzione iniziale di « modello » perverrà a quella di città satellite." (18).

Carlo Pedretti prosegue dichiarando che la zona relativa al progetto pilota pare essere compresa tra Porta Romana e Porta Tosa. Tale ubicazione parrebbe essere ulteriormente confermata dal convento di S. Pietro in Gessate che Pedretti sostiene essere accennato in un ulteriore schizzo di appunto preliminare che si trova su un taccuino datato 1493, contenuto nel *Codice Forster III, fol. 23x*. Questo schizzo rappresenta una pianta schematica di Milano costituita da due cerchi concentrici che delimitano la fascia periferica con una suddivisione in strade principali e relative porte, ma sembrerebbe raffigurare anche un particolare rinforzato a penna che rappresenterebbe il settore sperimentale pilota del progetto di espansione per Milano. Nella lettura di Pedretti questo progetto consiste in una disposizione simmetrica di





strade, lotti e canali attorno ad uno spazio centrale porticato, come una grande piazza pubblica al centro della quale nello schizzo Leonardo scrive *spesa*. (19)

La visione di Pedretti di questo luogo si contrappone però a quella sostenuta da Claudia Candia, che rilegge una versione alternativa in questo piano di espansione. Candia, pur sostenendo l'importanza della figura di Pedretti, il quale ha colto relazioni coeve ad altri studi dell'autore e si è affermato come principale riferimento bibliografico sul lavoro di questo *grandioso piano Leonardesco di espansione urbanistica di Milano*; critica questa visione di nuova città letta da Pedretti nel progetto Leonardesco. Nello scritto di Claudia Candia - *Il piano di Leonardo per l'«accrescimento» della città ducale* - emerge che l'autonomia di nucleo urbano disposto intorno ad una piazza destinata al mercato, non pare essere una scelta convincente. C. Candia tende infatti a considerare questo progetto come un piano di espansione, per una nuova parte di città, ovvero un quartiere e non una città satellite al complesso

urbano di Milano. Il termine «spesa» riportato nello schizzo da Leonardo, potrebbe infatti riferirsi più precisamente ad una definizione di funzione per un edificio. L'ipotesi che è mossa da Candia è perciò che in questo spazio compreso tra Porta Romana e Porta Tosa, Leonardo prevedeva l'introduzione di una sostra, che in milanese significa dogana, raggiungibile via acqua attraverso il Redefossa, un canale che circumnavigava Milano e che successivamente diverrà indicativamente il perimetro di cinta delle mura Spagnole. Augusto Marioni, così come riportato da Candia, sottolinea infatti che con il termine *spesa* Leonardo era frequente riferirsi nei suoi appunti a questioni di natura finanziaria. Sembra perciò credibile la lettura di Candia che ritiene questo progetto Leonardesco come un intervento urbano che potesse effettivamente, attraverso la costruzione di una dogana, rispondere al meglio a quell'*accrescimento* che Leonardo auspica attraverso questa proposta. (20)

Il significato della frase *“trarrai di*

dieci città cinquemila case con trentamila abitazioni” (21) sottende con Pedretti un carattere di auspicio da parte di Leonardo al signore della città, il quale non sarebbe risultato essere solo un edificatore, ma anche un accrescitore del benessere sociale ed economico. Al netto però delle riflessioni comparative che Claudia Candia mette in gioco questo significato di *accrescimento* assume un pieno connotato finanziario. La sua lettura antepone l'accrescimento finanziario a quello demografico ed economico. La dogana avrebbe contestualmente accresciuto le casse del ducato ma anche l'attrattiva nei confronti della città. Perciò nella visione di Candia è come se emergesse un concetto di contemporaneità in cui l'infrastruttura urbana può generare utile finanziario e contestualmente accrescere il benessere socioeconomico dei luoghi che attorno ad esso gravitano. In effetti la figura di Leonardo si interessava di vari ambiti della società, ed è noto che egli fosse tipico nel riflettere su questioni politiche e sociali. Era infatti tendenza rinascimentale per gli uomini come Leonardo proporsi prestare sotto

benefici le proprie abilità agli uomini che governavano i territori. (22)

La sua figura si pone infatti in asse con i modelli sociali del tempo e questo è possibile coglierlo attraverso le parole di Frommel quando afferma che per Leonardo “la nuova città è espressione del potere del duca e rappresenta una autoglorificazione che eternizza il suo regno e visualizza la sua capacità di realizzare un governo efficace e razionale: “La sua fondazione deve attirare cittadini nobili e ricchi, ai quali sono proposte condizioni favorevoli. Emergono chiaramente il suo disprezzo per i poveri e la sua adesione a una società rigorosamente gerarchizzata”. È altresì vero che nonostante il progetto di Leonardo fosse mosso da interessi finanziari per conto di terzi, la riuscita nel definirne delle proposte concrete passava probabilmente anche attraverso esperienze personali. Leonardo è testimone del dramma causato dalla peste (1485-86) ed i suoi progetti riflettono questa dimensione traumatica che ha mietuto vittime per un terzo di cittadini milanesi e 50.000 uomini nelle aree del ducato. Una proposta di progetto per una città su due livelli con differenziazioni funzionali tra il sottosuolo ed il soprassuolo è un esempio di questo lascito. Il progetto prevedeva infatti l’allocazione di infrastrutture e servizi nel sottosuolo, così da restituire al soprassuolo igiene e salubrità. In tal modo questo progetto avrebbe posto l’accento sul tema infrastrutturale per la città di Milano, ma avrebbe altresì favorito ad uno stato igienico maggiore. Leonardo unisce quindi esperienza personale, logica e consapevolezza del passato in un’unica dimensione progettuale. (23)

Il suo tentativo di sguardo d’insieme ai fatti della città si rispecchia concretamente forse anche in una trasformazione urbana avvenuta al di fuori di porta Ticinese circa un secolo prima della proposta Leonardesca del 1493. Come Claudia Candia riporta, nel 1387-88 si iniziarono i lavori per la costruzione per la *cittadella di porta Ticinese* e per il *navigium novum* (naviglio nuovo). Questo intervento urbano rafforzava il ruolo di questo luogo come area produttiva delle merci in città e ciò avvenne anche attraverso la definizione di un nuovo

spazio urbano esterno alla città, ma murato entro la cittadella. Attorno ad esso si concentravano infatti attività fiscali, produttive e di stoccaggio.⁰ Perciò l’idea che Leonardo propone nel 1493 con quella di un progetto pilota collocato tra porta Romana e porta Tosa, vede diversi punti di tangenza con questo progetto per Porta ticinese. Entrambi si aprono verso la campagna oltre le mura medievali che al tempo separavano nettamente spazio urbanizzato e non. Il progetto per porta Ticinese lo fa con maggiore definizione di compattezza rispetto alla proposta Leonardesca che comunque definisce un nucleo urbano interconnesso alla città. Tutti e due i progetti permettono l’ampliamento e le nuove costruzioni intorno a spazi collettivi entro i quali si svolgono attività fondamentali per il sostentamento della città. Ambedue antepongono ad un principio espansionistico urbano la necessità economica e finanziaria che innesca la realizzazione concreta e plausibile degli interventi. (24)

Quindi al netto delle riflessioni di Claudia Candia sull’interpretazione di Carlo Pedretti sul progetto leonardesco, rimane aperto l’interrogativo sulle relazioni ed i benefici che questo intervento potesse offrire a Milano. Una risposta assoluta sembra però essere di difficile formulazione di fronte alla complessità della città. L’approccio Leonardesco che aspira ad una sintesi logica preposta a quella di un ipotetico intervento urbano ne confermerebbe l’impossibilità di un’assoluta comprensione. Questo non significa vanificarne il lascito, ma testimonia l’oggettivazione necessaria che va messa in campo nel tentativo di coglierne un’eredità. Il progetto di espansione Leonardesca, quale che sia la natura motrice del progetto (finanziaria, economica, demografica, politica, urbana, accc), si fonda sulla definizione di uno spazio collettivo esterno alla cinta muraria, intorno al quale la vita si svolge. Per mezzo di strade e canali, ovvero di infrastrutture, viene interconnesso alla città ma anche planimetricamente ordinato. Le diverse interpretazioni autoriali Pedretti e Candia per un’espansione tramite città satelliti o ampliamenti puntuali, testimoniano la fondazione

di nuovi nuclei esterni alle mura che interconnessi con infrastrutture alla città compatta sottendono il vero lascito Leonardesco da recuperare: l’approccio logico e razionale ai problemi reali della città può essere tradotto attraverso lo studio della storia e della tradizione in un progetto futuro che tenta di rispondere ai quesiti irrisolti che assieme a quelli già districati compone il grande sistema urbano che vive simbioticamente la sua complessità.

Dominazione spagnola (1535-1706)

Dall’inizio del ‘500, così come riporta Penzo, Milano è vittima nella contesa al potere fra le grandi monarchie europee e nel 1535 viene occupata dal ducato spagnolo che dominerà fino al 1706. È questo il periodo in cui iniziano i lavori per la costruzione di nuove mura, denominate mura spagnole, che definiscono un più ampio perimetro contenente una superficie di circa 800 ettari. (25)

Come Luciana Frangioni sottolinea, la costruzione dei bastioni spagnoli avvenne dal 1546 al 1566 per ordine del mantovano Ferrante I Gonzaga. Tale cinta ripercorreva sostanzialmente il percorso del *Redefossi*, un canale navigabile fondamentale nell’economia milanese che circondava la città. Questo intervento urbano rispose alla necessità di sicurezza militare per Milano che già si era affermata come centro e smistamento di produzione culturale ed economica. Questa espansione rispetto alle mura medievali andò ad inglobare ulteriore terreno ma senza comprimere la città come invece accadrà sul finire dell’800. Come è possibile notare nella pianta prospettica a volo d’uccello realizzata nel 1573 da Antoine du Pérac Lafrery, molte aree all’interno delle mura restano libere e gli spazi ineditati al loro interno convivevano pacificamente con le dinamiche espansionistiche urbane dell’epoca. Queste erano consone al numero degli abitanti che popolavano la città ed alla vista Milano appare autonoma ed autosufficiente rispetto alla campagna sulla quale si staglia mostrandosi inscalfibile e perenne. (26)

Infatti, come sottolinea ulteriormente Penzo, lo spazio interposto fra la nuova cinta spagnola e quella medievale più interna rimane a bassa densità. Il tessuto edilizio si concentra sulle vie di uscita delle porte lasciando molto spazio destinato a coltivazioni e pascolo interno alla città. In questa fase si inizia però a rafforzare il ruolo del sistema difensivo del castello. Esso diviene un elemento emblematico, posto a Nord ovest viene circondato da una cortina muraria con impianto stellare collegata alle mura cittadine. Durante la dominazione spagnola, un ruolo importante nella controriforma cattolica viene assunto dalla famiglia Borromeo, la quale cerca di affermare l'egemonia della chiesa Ambrosiana. Per farlo realizza una serie di interventi architettonici ed urbani per Milano che ancora oggi persistono sul tessuto odierno. Sono essi il palazzo Arcivescovile, le chiese San Fedele e San Sebastiano, il collegio Elvetico del 1608 e quello dei Gesuiti oggi noto come palazzo di Brera. Continua inoltre l'ampliamento dell'ospedale maggiore e del Duomo. Si avvia anche l'istituzione della biblioteca Ambrosiana, un'opera di

grande valore culturale inaugurata nel 1609 alla quale viene annessa la pinacoteca. Essa è resa possibile anche dalla donazione da parte di Federico Borromeo della propria collezione. (27)

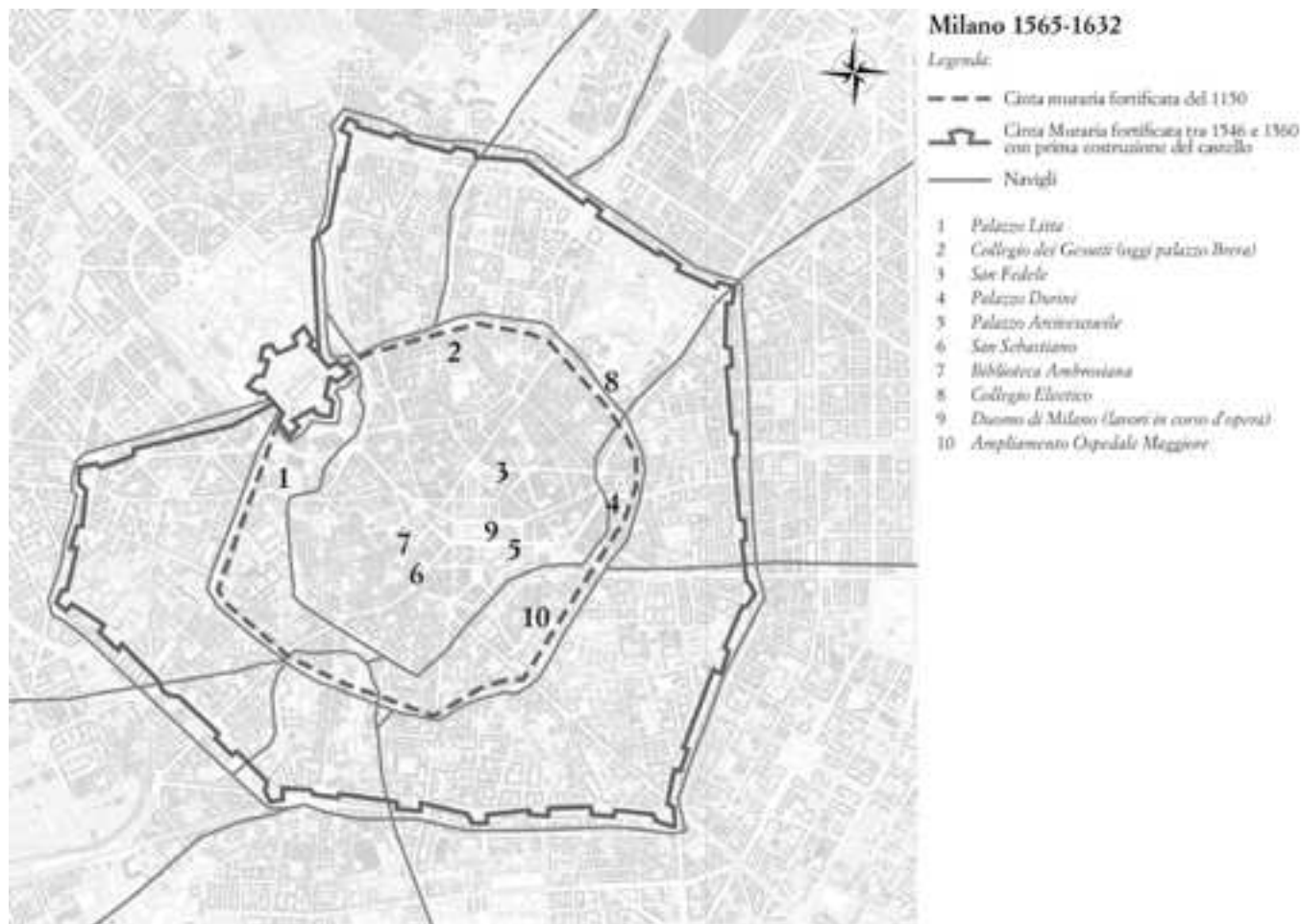
Aurora Scotti nel riflettere sulla rappresentazione cartografica lombarda, identifica due punti nodali coincidenti con la metà del '500 e la fine del '700. Il primo presenta da una profonda attenzione verso le architetture militari ed il secondo accentua la volontà di rappresentare in un unico elaborato un'informazione totalmente capillarizzante del territorio. (28)

Le rappresentazioni cartografiche di Hogenberg (1572) e Lafrery (1573), così come ricostruito da Gambi e Gozzoli, presentano profonda enfasi iconografica delle strutture militari difensive. Esse, poste a protezione della città si incuneano attraverso il castello nella cerchia medievale permettendone anche la connessione a quella spagnola. Questa presenta due baluardi ai lati del castello che è arretrato rispetto ad essi e genera una svasatura nella sagoma poligonale. Tale spazio

naturale extraurbano non solo si erge a parco ducale, ma permette una salvaguardia maggiore della fortezza protetta dai baluardi ai lati. Lo spazio naturale e libero era perciò anche una necessità militare che avrebbe esposto apertamente gli aggressori. (29)

Secondo Scotti è perciò probabile che sia entro il peso della sicurezza militare che si annida la nascita di un'immagine della città compatta. Anche in altre rappresentazioni antecedenti è enfatizzato il ruolo della cinta bastionata e del castello. L'offesa militare si avvale già della polvere da sparo e la cinta muraria acquisisce uno spessore massiccio resistente, oltre che difficile da valicare e caratterizzato da strutture complesse con rivellini, mezzelune e piattaforme. (30)

Quindi Gambi e Gozzoli sottolineando come il periodo della controriforma cattolica milanese sia caratterizzato da rappresentazioni oblique. Dal cielo verso la città, la vista inquadra una compattezza urbana che si staglia su un territorio di poco interesse rispetto all'immagine della città fortificata. Con un marcato



chiaroscuro, viene abitualmente rappresentato il nucleo urbano che è caratterizzato con maggiore enfasi e dettaglio degli edifici che rivestono funzioni politiche, militari e religiose, mentre un generico carattere viene adoperato per quelle parti di città abitate da classi subalterne. (31)

La dominazione spagnola, infatti, garantisce un periodo di relativa pace e ripresa economica. Il tessuto medievale con i suoi lotti compatti è luogo in cui commercio, manifattura e residenza coesistono negli stessi edifici. L'epidemia di peste che però nel 1630 si abbatte drasticamente sulla città, non solo si presume dimezzi la popolazione, ma fa emergere anche la crisi in atto nel settore produttivo e commerciale. Si riscontra una stagnazione economica che dalla seconda metà del XVII secolo si protrae fino alla metà del XVIII ed emerge un fatto emblematico in un contesto di riflessione pianificatoria del territorio. Si verifica in questa congiuntura uno spostamento degli investimenti in area rurale ed un aumento di strade e canali di collegamento. Ciò lascia emergere un immobilismo dello spazio entro le mura che interlaccia rapporti diretti con la fascia extraurbana. (32)

Emerge perciò, come Gambi e Gozzoli individuano, una diversità paesistica della fascia urbana interna posta tra quella spagnola e medievale. Gli spazi aperti entro la città, destinati a pascolo e coltivazione sono tendenzialmente annessi a complessi monasteriali sorti in tre differenti epoche quali un periodo cristiano, l'età comunale e quella signorile. Complessi paleocristiani come quello benedettino di San Simpliciano, o di età comunale come il San Pietro in Gessate, o di Santa Maria Incoronata in epoca signorile; hanno perciò da un lato caratterizzato questa fascia con un'uniformità di funzione, ma dall'altro ne hanno definito un'esilità della stratificazione urbana. La rete di insediamenti aperta ed elementare che essi offrono, apre facilmente la strada ad operazioni di infittimento e ridisegno del tessuto urbano. L'area si vede infatti già riplasmata da interventi urbanistici che modificano la viabilità della zona fino agli inizi del XVIII secolo; perciò, molto

prima dei grandi interventi che dopo l'unità nazionale modificheranno radicalmente la trama medievale di questa fascia urbana. (33)

Dominazione austriaca (1706-1796)

Il tessuto urbano che emerge dalle mappe fino alla metà del Settecento è perciò complesso e contrapposto allo stagliarsi sullo sfondo naturale della campagna. Le rappresentazioni di Marc'Antonio Dal Re, come quello dello Stophendal, pongono in primo piano la città dove una serie di elementi intermedi, come il Lazzaretto, ed i Corpi Santi, ovvero i borghi fuori le mura come ad esempio S. Gottardo, Ortolani e Ticinese; vanno a definirne lo sfondo. Nelle cartografie del tempo essi non sono rappresentati nella loro complessità strutturale di nuclei extraurbani interconnessi da sistemi infrastrutturali, ma sono semplificati. Ciò accade per porre l'accento sull'arte-fatto militare, il bastione, che con la sua forma e la sua possenza racchiude dentro di sé, assieme ad altri bastioni, una complessità che viene ordinata dalla forma della città che esso stesso va a definire. (34)

Dal 1706 al 1796, si afferma a Milano la dominazione austriaca. Essa è caratterizzata da un accentramento statale che attua un programma di riforme amministrative e fiscali come l'istituzione del nuovo catasto, strumento indispensabile per migliorare e rilevare meglio le finanze, il territorio ed il patrimonio urbano e rurale. Gli interventi urbani, per motivi politici, si rivolgono ad est verso Vienna. La volontà è quella di riformare l'istruzione superiore egemonizzata precedentemente dai Gesuiti. Da subito soppressa la compagnia di Gesù, nel 1772 si vede sottrarre il proprio palazzo che diventa il complesso di Brera ospitando nel '76 l'Accademia di Belle Arti, la pinacoteca sarà aperta nel 1803. (35)

Come Gambi e Gozzoli riflettono, la pianta di Dal Re del 1734 è un'elaborazione in scala di una pianta precedentemente realizzata da Giovanni Filippini nel 1722, la quale può considerarsi il primo

disegno catastale. L'impianto di riforma amministrativo e fiscale della dominazione austriaca, infatti, segna il passaggio cartografico da una rappresentazione pittorica ad una maggiormente oggettiva ed astratta. Nonostante la rappresentazione parallela si astragga dalla visione reale e prospettica del mondo, permette di restituire informazioni più realistiche. Si evince perciò una mutata concezione di approccio alla città e questo è infatti il lascito di Dal Re. In controtendenza con pregresse semplificazioni del tessuto urbano che altre cartografie presentavano, dovuta anche ad una maggiore attenzione ai manufatti militari, la sua pianta si mostra dettagliata e aggiornata ad uno stato dell'arte. (36)

L'architetto Giuseppe Piermarini, che opera in città dal 1769 al 1796, pare monopolizzare il controllo sulle trasformazioni urbane. Il palazzo Arcivescovile da lui trasformato dal '72 al '78 in uno dei più rappresentativi edifici neoclassici, oggi non è più riconoscibile in seguito ai rimaneggiamenti del secondo dopoguerra. Nella zona attorno al duomo progetta il teatro della Scala, ed apre una piazzetta nel palazzo ducale (oggi Reale). Essa, attraverso la demolizione di una cortina edilizia, definisce uno spazio aperto e pubblico verso la grande fabbrica gotica. a sistemazione di via Radegonda e delle relative facciate degli edifici, consente alla corte di raggiungere il Teatro aggirando l'abside del duomo. Il progetto regolare e razionale per Piazza Fontana definisce un luogo laico che sostituisce uno spazio destinato in precedenza al commercio delle erbe (che viene spostato a sud in piazza S. Stefano). Emerge quindi un equilibrato sistema di spazi pubblici attorno alla zona del duomo interconnesso per mezzo di interventi stradali. Altre sistemazioni riguardano la rettifica di Corso di Porta romana a sud, e vero est quella di Corso di Porta Orientale. Presso quest'ultimo, tra la relativa porta (oggi porta Venezia) e Porta Nuova, Piermarini realizza tra il '72 e '76 giardini pubblici all'italiana caratterizzati da un accentuato geometrismo. Essi sono una delle prime applicazioni europee di giardini urbani ad uso collettivo e sono diretta

conseguenza di un provvedimento del 1750 che trasforma in passeggiata alberata il tragitto che collega la cinta fortificata fra Porta Orientale e Porta Nuova. Questo percorso sarà successivamente prolungato fino al castello tra il 1769 ed il 1771. Dopo la demolizione di quella antica, anche Porta Orientale seppur completata solo nel 1826 è frutto di un'idea realizzata parzialmente da Piermarini che prevede la costruzione di due caselli daziari. (37)

Piermarini, l'architetto imperiale, è considerato da Gambi e Gozzoli come il più influente mediatore del ricambio urbano in chiave illuminista. Questo cambiamento non avviene però con un piano che guarda la città nella sua totale consistenza e sedimentazione composita, ma attraverso trasformazioni puntuali tra loro indipendenti. Questo approccio promuove la riqualificazione di parti della città facendo perno su questioni stilistiche e sistemazioni monumentali. (38)

Le rappresentazioni urbane della fine del Settecento testimoniano questo dualismo con un grado informativo che da Scotti è definito

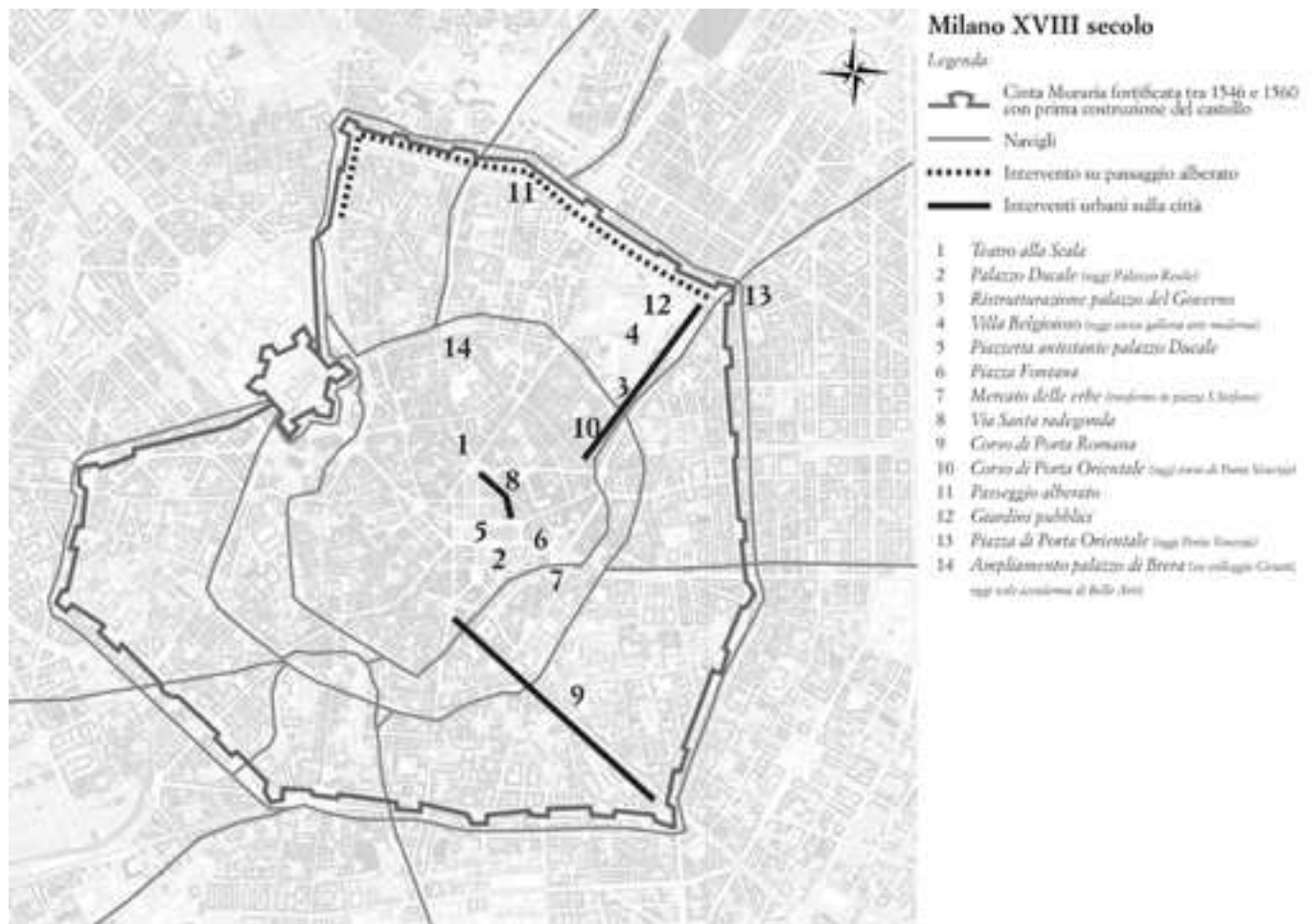
come assolutamente totalizzante e capillare del territorio. La precisione del disegno in pianta permette anche la resa in alzato dell'architettura della città in un ibrido planimetrico e prospettico che fonde il carattere cartografico con quello pittorico in una volontà interpretativa razionale e totale tipica del periodo Illuministico. L'avvento napoleonico favorisce ulteriormente una specializzazione degli elaborati che si astraggono in modo crescente per rispondere più precisamente alle necessità. Ciò è testimoniato dall'ampio rilievo del territorio per nuove costruzioni urbane ed infrastrutturali che con la dominazione napoleonica si cerca di attuare. (39)

Se ciò avviene però è direttamente legato anche alla dominazione austriaca, la quale avvia nell'arco del XVIII secolo un processo di modernizzazione della città attraverso una serie di riforme amministrative ed urbanistiche ad accentrato statale. Queste determinano una liberalizzazione del commercio ma la grossa creazione di capitale continua a provenire dalla campagna ed infatti l'aumento demografico che si rileva in questa

non si mostra rilevante. Però dal punto di vista della pianificazione il piano stradale approvato nel 1777, sebbene sia soggetto all'approvazione di Piermarini, attesta una volontà di rafforzare il controllo pubblico sull'edilizia privata. Gli interventi urbani non hanno carattere di organicità, ma si concentrano empiricamente su zone specifiche del nucleo urbano e non su tutto il territorio. Questo approccio attesta un'innovazione nella concezione della gestione territoriale. Infatti, ne indirizza la pianificazione in determinate aree e si realizza per mezzo di un ruolo primario assunto dalla strada. In senso più ampio questa esperienza contribuisce a spostare l'interesse della scala urbana verso una concezione globale di città che si afferma nei piani regolatori ottocenteschi. (40)

Dominazione napoleonica (1796-1814)

Nel 1796 le truppe di Napoleone entrano in città e nell'anno seguente Milano è posta a capo della repubblica Cisalpina come capitale

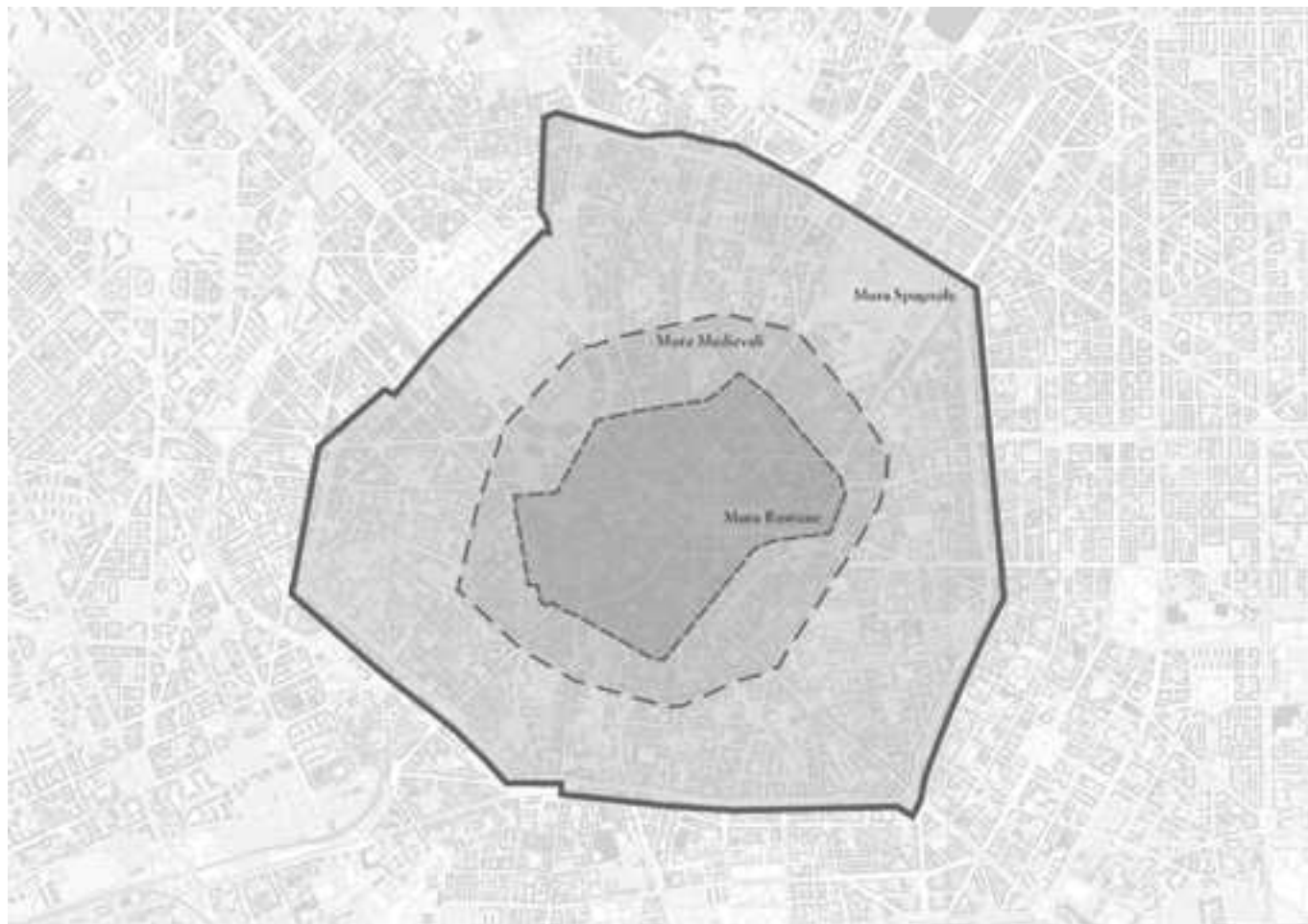


di uno stato francese che si spinge fino alla Romagna. In questa fase si afferma in modo categorico l'uso dello spazio pubblico destinato a funzioni collettive. L'abbattimento dei baluardi a stella del castello avvenuto nel 1800 attesta lo stimolo periodo di rinnovo urbano in cui molti architetti che formulano progetti per la città. tra di essi vi è quello di Giovanni Antolini per il Foro Bonaparte, che non viene attuato. La sua proposta prevede attorno al castello la definizione di una grande piazza circolare delimitata da due corpi porticati disposti a semicerchio. Essi destinano lo spazio porticato al commercio ed ospitano attrezzature civili caratterizzate da un geometrico monumentalismo simmetrico come un pantheon, la borsa, terme ed abitazioni. Il complesso si pone a servizio della collettività ed è espressione laica di un rinnovo sociale. La proposta non viene realizzata per via dell'alto costo che avrebbe comportato alle finanze pubbliche. Ma essa si mostra attenta agli aspetti socioeconomici, nonchè innovativa per l'assetto urbanistico che rompe l'idea di città radiocentrica. (41)

Giovanna Fossa, nell'analizzare le trasformazioni urbane del periodo sempre più monumentali e radicali, riconosce l'intuizione in Napoleone nel cogliere un ruolo strategico del Sempione. Questo tracciato, se recuperato può convertire una necessità politica/militare in un'opportunità di trasformazione urbanistica volta ad interconnettere la città con il territorio. Infatti, la connessione di Milano con Parigi, che si può identificare con l'edificazione dell'arco trionfale *della Pace*, sollecita lo sviluppo di relazioni economiche. Il sempione è quindi l'asse che proiettandosi nella via Emilia ed oltre il Po', pone Milano al centro di un asse di scambi commerciali fra Europa centro-occidentale pianura Padana. Il progetto per il Foro Bonaparte di Antolini avrebbe quindi probabilmente esteso l'egemonia politica di Napoleone, ma altresì avrebbe beneficiato maggiormente Milano. Infatti, favorendo un rapporto della città con il territorio, essa avrebbe forse assolto al meglio il proprio ruolo di perno gravitazionale del commercio settentrionale italiano. Il piano del 1807 però, redatto a cura di altri architetti neoclassici,

non prevedeva più questa idea, ma ne comprendeva l'importanza. Dal sempione verso la via Emilia, con una serie di ricomposizioni urbane lungo un asse nord-ovest, questa proposta di piano intreccia una stretta relazione con il territorio. (42)

Gambi e Gozzoli riscontrano che Antolini prende coscienza dell'impossibilità per la struttura urbana milanese, per lo più medievale, di soddisfare le necessità economiche e produttive. Decide di dividerla in due parti: quella tradizionale e quella nuova, assolvendo quindi rispettivamente ad una funzione locale e nazionale. L'ampliamento determina un nuovo polo alternativo al triangolo Cordusio, Piazza della Scala e Piazza Fontana. Il rovesciamento della concezione radiocentrica, con l'allocatione esterno del nuovo polo, non avrebbe permesso operazioni speculative. La forma del suo disegno vincola infatti in una direzione l'espansione urbana realizzabile con l'erogazione di servizi pubblici in questa grande area esterna contrapposta a quella sedimentata entro la cerchia medievale. (43)



Napoleone rafforza il proprio potere e nel 1805 si proclama re del nuovo Regno d'Italia sui territori dell'ex Repubblica Cisalpina. Dal 1803 una commissione permanente formula giudizi sui progetti edili che i privati devono presentare all'amministrazione, ma è nel 1807 che viene istituita la Commissione d'Ornato, istituzione che rappresenta la profonda volontà riformistica del periodo. Essa cerca di unificare e semplificare le procedure amministrative che rendono possibili gli interventi pubblici, oltre a regolare l'attività edilizia privata. Infatti, si cerca di superare la frammentarietà delle varie prescrizioni con un unico strumento volto a rendere complementare il piano stradale con il progetto architettonico. Quindi il decreto della Commissione d'Ornato potrebbe considerarsi non solo un regolamento edilizio, ma forse più propriamente una legge quadro per l'urbanistica. (44)

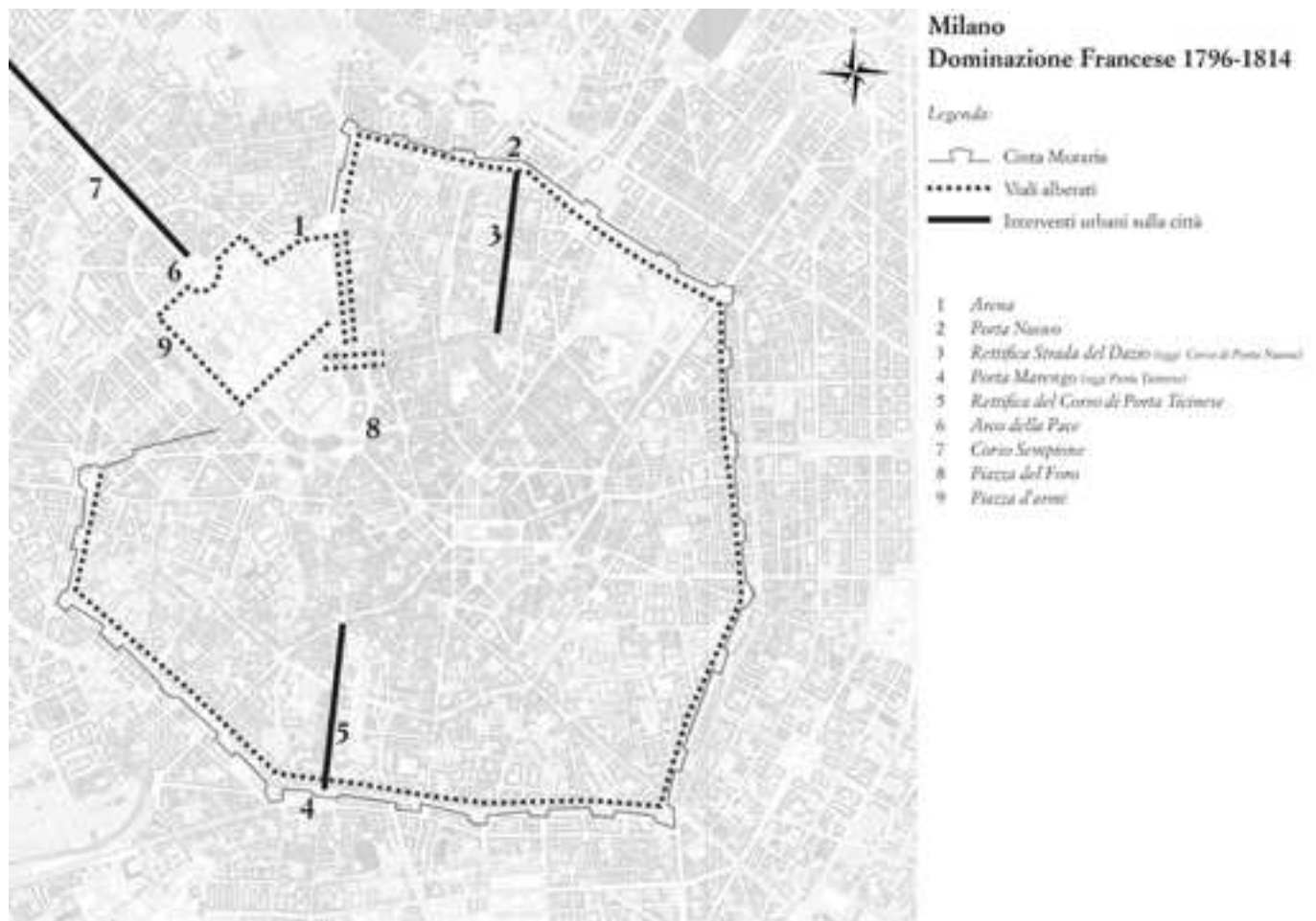
In effetti, come riportato da Gambi e Gozzoli, dalle planimetrie di epoca napoleonica non emergono chiaramente tutte le trasformazioni che sono avvenute nel tempo come, ad esempio, la demolizione di svariate

porte medievali. Emerge però la sistemazione del Canonica attorno al castello Sforzesco avvenuta tra il 1806 ed il 1809. Successivamente alla demolizione delle mura a stella del castello, avviene la definizione di una grande area erbosa incorniciata da fasce di alberi, una piazza d'armi di forma circa quadrata lunga 1200 metri e larga fra gli 800 ed i 1000 metri. Le carte indicano inoltre la presenza di un monumento, un arco trionfale e monumentale disegnato da Cagnola nel 1807, il quale con la riconquista asburgica prenderà il nome di arco della Pace. A fianco di questo grande spazio si può notare inoltre la presenza di un anfiteatro, comunemente chiamato arena ed eretto prima in legno e poi in pietra fra gli anni 1803 e 1807. (45)

Come riportato da Pier Paola Penzo, rispetto al piano del 1793, quello previsto dalla Commissione d'ornato del 1807 è più complesso. Lo storico Pierre Pinon fa notare infatti che quello del '93 è un piano di lottizzazione destinato a favorire la vendita dei lotti incamerati dallo stato. Quello del 1807 invece interviene sullo spazio costruito ed interviene sulla città considerandola come un

complesso globale. Attraverso criteri funzionali e razionali cerca perciò di rendere la struttura urbana leggibile e spinta verso l'esterno con un rinnovamento dell'impianto stradale. Si attua perciò una sovrapposizione di orditura ortogonale a quella radiale caratterizzante la città. Una nuova arteria, quella di corso napoleone, ha il compito di facilitare il traffico in direzione del centro senza attraversare piazza del Duomo. Si tratta di una diagonale che dal foro Bonaparte arriva fino all'Ospedale Maggiore e che di fatto prolunga in città l'asse del Sempione. Oggi parte di essa è riscontrabile nel tronco di via Dante e via Orefici, nonché nel Cordusio. (46)

Come Ornella Selvafolta sottolinea infatti nella gestione urbana e del territorio sono fondamentali gli strumenti urbanistici e gli organi preposti alla valutazione degli interventi. Allo stesso modo le prime istituzioni della Commissione d'Ornato risalente al 1807 e l'Accademia delle Belle Arti di Brera, sono state utili nel tentativo di determinare un approccio alla gestione del patrimonio che ne garantisca non solo conservazione





1801 - Progetto di Antolini per il foro Bonaparte



1807 - Progetto a cura degli Architetti Neoclassici



1807 - Situazione rilevata dal Catasto Napoleonico

ma anche parte attiva all'interno del complesso sistema città. (47)

Il piano previsto dalla Commissione d'ornato però, analogamente al piano di Antolini, non viene eseguito anche se lascia il segno nel piano regolatore che nel 1885 collegherà piazza del Duomo al castello realizzando anche un viale emiciclico attorno ad esso. Il terreno retrostante al castello rimane perciò un'immensa distesa denominata piazza d'armi, che viene destinata a manifestazione civili. Altri progetti non realizzati sono anche le varie proposte di sistemazione

di piazza del Duomo a cura di Pistocchi che in un decennio (1798-1807) prevede una serie di proposte. Esse, come l'edificio porticato con pianta ad U o semicircolare posto frontalmente al duomo, si mostrano radicali e con forte valenza retorica di contrapposizione fra edifici del potere e il simbolo della cristianità. Perciò il programma napoleonico ha in essere una dimensione di sguardo al territorio. Le proposte che vengono fatte, anche se non attuate completamente, sono sospinte da un'attenzione al sistema infrastrutturale, ovvero agli accessi

ed i collegamenti con l'esterno. Infatti, matura in questo periodo una vocazione terziaria della città in cui il centro urbano assume maggiormente un ruolo amministrativo di una produttività che si espande nella regione. (48)

Il periodo temporale compreso tra il piano napoleonico e la proposta di Beruto del 1889 è caratterizzato da una grande serie di trasformazioni urbane in tutta Europa. Come Fabrizio Zanni riporta, l'apertura degli organismi urbani al territorio innesca forse un'inesorabile perdita



Milano, 1814
*Indirizzo urbano, corso d'acqua e rimanenti
 del "Cinta degli Armiatori di Brera"*

Legende

 Cinta muraria formata detta "dei Bastioni"
 Navigli e corsi d'acqua

del centro. I nuclei urbani che si formano sono però direttamente interconnessi ad un mutato ruolo del bastione. Esso si trasforma in elemento scambiatore fra la città e la nuova periferia mutando così il proprio ruolo urbano e socioculturale pur mantenendo l'immagine e la forma che lo caratterizzava da elemento di difesa. (49)

Proseguendo fino all'unità nazionale Gambi e Gozzoli fanno notare quanto le topografie urbane diventano scientifiche e si spogliano di ogni carattere pittorico. La vista zenitale ed il disegno geometrico diventano lo standard anche in funzione del catasto, istituzione emersa in quell'epoca che richiedeva rigore matematico e geometrico. Tutto questo irrigidimento porta ad una sempre crescente astrazione nella rappresentazione planimetrica, che con l'avvento dell'unità nazionale si trova a dover rispondere sempre più ad informazioni trasversali e collettive. Da questo periodo in poi la planimetria diventa sempre più uno strumento urbanistico fondamentale, quantitativo e qualitativo, con tutte le complessità e le specificità che un complesso urbano come Milano

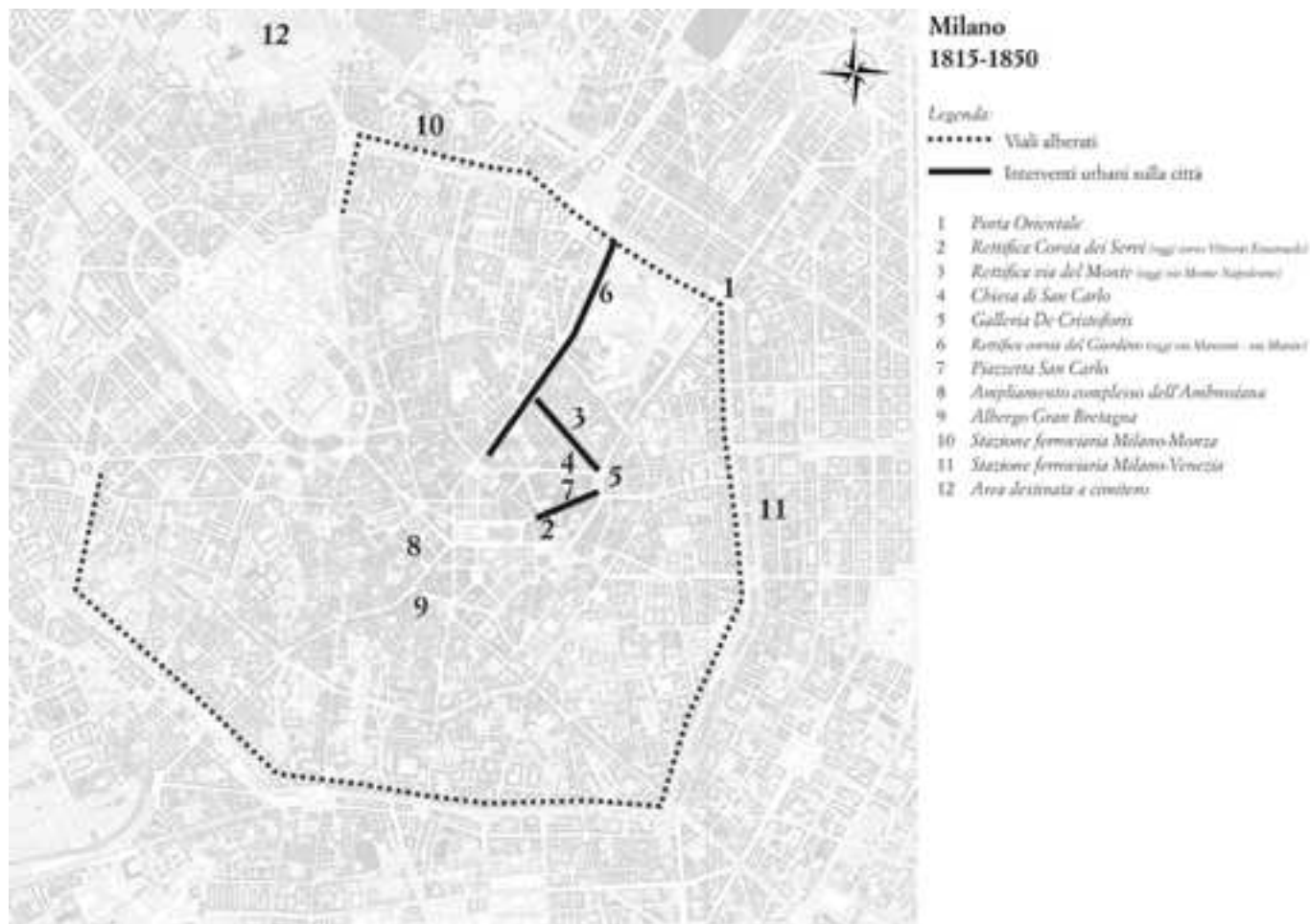
presenta nel momento in cui cerca di essere immortalato su questo elaborato che, per quanto astratto restituisce una serie di informazioni reali. (50)

Dal risorgimento all'unificazione nazionale

Nel 1815, con il congresso di Vienna, il Lombardo-Veneto viene assegnato all'impero austriaco e vengono terminati alcuni lavori come l'arco del Sempione, l'Arena e Porta Ticinese. La porta Orientale viene realizzata dall'architetto Rodolfo Vantini che riprende un progetto non attuato di Piermarini e definisce due caselli neoclassici ed uguali collegati da una cancellata. La commissione d'Ornato negli anni '30 decide di allargare e regolarizzare la Corsia dei Servi. Si procede perciò a rinnovare il tronco fra il Duomo e Porta Orientale. In questo periodo Milano conosce l'era della galleria che divampa in tutta Europa e nel 1832 iniziano i lavori per la costruzione della galleria De Cristoforis. La commissione d'Ornato negli anni '30 decide di allargare e regolarizzare la Corsia dei Servi. Si

procede perciò a rinnovare il tronco fra il Duomo e Porta Orientale. In questo periodo Milano conosce l'era della galleria che divampa in tutta Europa e nel 1832 iniziano i lavori per la costruzione della galleria De Cristoforis. Tra il 1834 ed il 1844 Milano vede una ripresa dell'attività edilizia privata a discapito di un'attenzione amministrativa di opere pubbliche. La commissione d'Ornato, infatti, vista l'intensificazione edilizia che porta gli edifici ad aumentare di volume ed a sopraelevarsi, è impegnata nel vigilare sull'uniformità della cortina edilizia in ottemperanza al piano stradale. Si rafforza perciò ulteriormente l'aspetto amministrativo e terziario del centro urbano che viene investito anche dal progresso della tecnica con l'illuminazione a gas. Infatti, l'amministrazione nel 1845 estende alle principali strade l'illuminazione che prima era precedentemente limitato ad alcuni palazzi pubblici. (51)

Addentrando dentro all'età risorgimentale, Grandi e Pracchi sottolineano con il periodo relativo al piano Napoleonico del 1807, riassumibile nella forte idea



dell'Antolini per il foro Bonaparte, fu seguito da quarant'anni circa di scarsa propositività teorica. Il secondo dominio è infatti caratterizzato maggiormente da una grande attività edilizia che portò Milano in un solo decennio (1834-42), a vedere edificate ottocento case. Carlo Cattaneo dissertando sul vasto ri-abbellimento architettonico delle case milanesi riflette anche sulla dimensione stilistica del linguaggio neoclassico che pareva essere utilizzato indiscriminatamente per gli edifici di rappresentanza civile tanto quanto per quelli residenziale borghesi. L'architettura, perciò, con tentativi contraddittori emersi da uno spirito antiaccademico e di estrema attenzione al reale, sfocia in un generico eclettismo e revival senza riuscire a rispondere concretamente ai problemi funzionali della città. Da questo ne deriva un ruolo marginale sul fronte liberale, che la portò ad affermarsi nell'ambiente purista milanese, caratterizzato da un implicito sentimento liberale contestuale ad uno spirito romantico. Fra il 1815 e 1848, le testate giornalistiche liberali sostengono con fermezza che la salvezza dell'Italia risiede nel movimento economico ed intellettuale che sta rivoluzionando l'Europa e di cui ne sono motrici la libera impresa e l'invenzione scientifica. La cultura milanese coglie il significativo sviluppo produttivo, ma, nonostante ciò, resta ideologicamente legata al mondo agricolo, da cui ne deriva probabilmente un'attenzione particolare alla rendita fondiaria. Questo processo di crescita produttiva vede pertanto nella prima metà del secolo un processo di industrializzazione non irrilevante, ma che si alloca maggiormente nei sobborghi senza arrecare grosse conseguenze morfologiche sulla città compatta. Le stazioni e le altre infrastrutture sono in gran parte fuori dalla cinta muraria spagnola; perciò, persiste un sostanziale dualismo territoriale che ben distintamente contrappone la città al territorio. Invece i corpi Santi, demograficamente parlando, crescono in circa ottant'anni quasi del triplo e quindi in percentuale molto maggiore rispetto alla città che non si avvicina nemmeno al doppio. Le persone sono però spinte verso di

essa a causa delle difficili condizioni di vita che la campagna offre, ma l'elevato costo della vita milanese porta quel principio di inurbamento ad annidarsi ed a stabilizzarsi nei borghi posti sulle vie di penetrazione della città. (52)

Successivamente all'epoca Napoleonica si apre in Italia un periodo di dominazione Asburgica che culminerà con l'unificazione nazionale nel 1861. In quest'epoca la società vede una serie di progressi tecnologici che portano inevitabilmente ad un mutare della concezione urbana per come fino ad ora era stato. In ambito architettonico il dibattito fa perno attorno alla tematica preminente di definizione di stile nazionale. La complessità che comporta l'avvento ad una modernità sempre più marcata si dimostra nell'ampio dibattito architettonico teorico e pratico che in questi anni si riscontra.

Un primo fatto, così come Ornella Selvafolta riporta, è rappresentato dall'editto napoleonico di Saint Cloud del 1804 che vietava la sepoltura dei morti intra moenia. Esso spostava indirettamente al di fuori della città i luoghi destinati a questa funzione. Le ragioni igienico-sanitarie motrici di questa legge rimettono però in discussione il rapporto secolare che la civiltà ha avuto con la morte. Originariamente, posti nei nuclei urbani, gli impianti cimiteriali si trovano ora extra moenia. È Perciò possibile leggere un mutato rapporto fra questi luoghi ed il nucleo urbano e quindi un'influenza verso un certo tipo di rapporto che la città intesse con il territorio. Le strategie urbane, attuate dalle istituzioni con attenzione all'igiene ed al decoro urbano, indagano tematiche progettuali segnate da un crescente rapporto tra collettività e individuo. Così come dimostra la diffusione delle gallerie commerciali di questo periodo, si afferma una maggiore autonomia dei modelli in cui viene esercitata maggiore componente di gusto da parte di architetti e committenti. Essi provano stanchezza nei confronti di un eccesso di formalismo e purezza di cui ne è un esempio il cimitero monumentale di Milano che rappresenta forse l'ultimo artefatto urbano di un incontaminato neoclassicismo. Una

crescente importanza viene data al decoro determinando anche una pratica architettonica mossa alla realizzazione di un disegno totale del manufatto nei minimi dettagli. Questa idea di architettura si dilata al soddisfacimento dei bisogni ed è mossa verso una concezione versatile degli spazi che massimizza un ipotetico profitto contestualmente al tentativo di coniugare in un'unica soluzione l'utile ed il bello. (53)

L'assetto urbano milanese negli anni della restaurazione, ovvero nel periodo a cavallo tra quello napoleonico e quello di dominazione asburgica appare quasi inalterato, ma così non è. Infatti, circa sei milioni di lire austriache sono state impiegate nel periodo tra il 1810 e 1842 per allargare, lastricare ed allineare molte vie della città. Inoltre, circa un sesto delle case, circa ottocento, sono state ri-abbellite in questo periodo così come anche Carlo Cattaneo fa notare. Milano in circa cinquant'anni vede un aumento demografico totale, ovvero dato dalla somma della città compatta e dei Corpi Santi, di circa 100.000 abitanti, che la porta a registrare al censimento del 1861 circa 230.000 abitanti. (54)

Samonà sottolinea l'importanza del progetto del foro Bonaparte prima a cura dell'Antolini e poi di un piano regolatore napoleonico. Purtroppo, durante la dominazione Asburgica, anche per via del suo indirizzamento sul sempione, dopo il 1814 non può trovare realizzazione piena a causa di un restringimento del mercato lombardo a favore di un protezionismo boemo e moravo. Per questo i programmi urbani si restringono acquisendo una dimensione provinciale. Queste dinamiche spostano ad esempio l'attenzione su interventi come la sistemazione della piazza del Duomo, seppur essa non li vede più coinvolta nel coinvolgimento assiale al foro Bonaparte. (55)

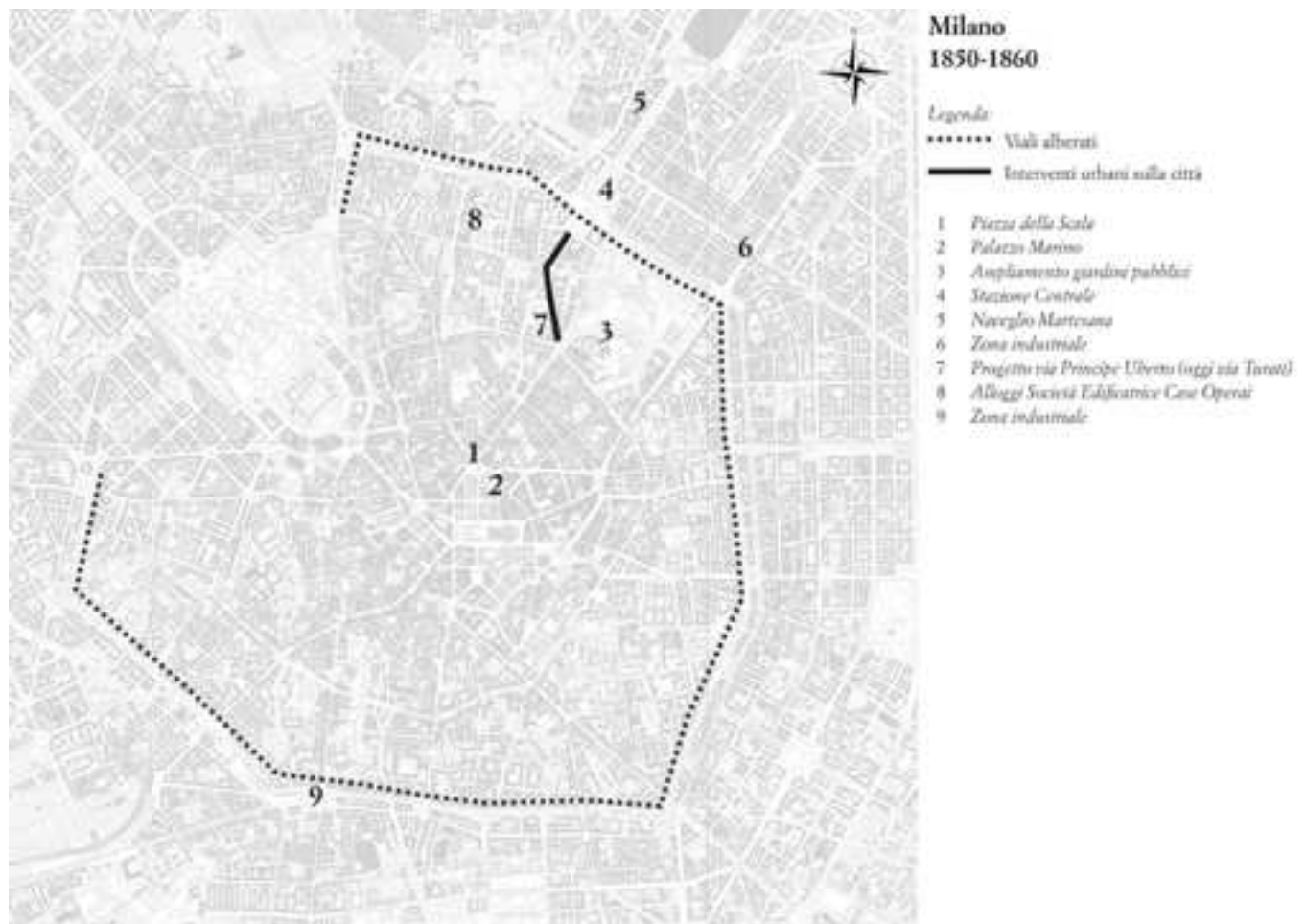
Selvafolta riporta che Carlo Cattaneo rileva negli anni 1830-40 un crescente abbellimento della città per via di una restaurazione diffusa che non si limita solo ad edifici residenziali ma vede tante proposte infrastrutturali su larga scala come, ad esempio, lo sviluppo della ferrovia. Come Ornella

Selvafolta nota infatti assumono in questo periodo particolare interesse gli interventi sulla direttrice nord est, in direzione di Vienna per via della dominazione asburgica. Perciò, differentemente dal periodo napoleonico che privilegia l'asse del Sempione verso nord-est in direzione Parigi, emerge ora un altro asse di sviluppo: quello radiale che congiunge il Duomo con la porta Orientale. Questa linea interconnette la Brianza con i bastioni alberati ed i giardini pubblici setteenteschi fino a giungere, sempre su questo asse, nel centro della città moderna, dove la borghesia si afferma anche attraverso una serie di risistemazioni urbane. Lo sono ad esempio le risistemazioni esterne dello spazio circostante il Duomo, ma anche la prima galleria vetrata nota con il nome De Cristoforis che diventa simbolo di una classe sociale emergente. Una serie di temi urbani dai confini della città al centro si sviluppano lungo l'asse definito da porta orientale che viene terminata di costruire nel 1833. La porta, opera di Rodolfo Vantini che riprende le linee incompiute di Piermarini, è caratterizzata da un linguaggio neoclassico.

Significativa è la caratteristica di ergersi contestualmente a cesura ed apertura verso il territorio. La porta, o barriera, sottende infatti un sentimento pittoresco che tende a cancellare i confini tra paesaggio urbano e naturale. Differentemente, la galleria De Cristoforis, non presenta nessun riferimento antico. È realizzata tra il 1830 ed il 1832 ed è il primo passaggio commerciale che si costruisce in Italia con netto modello di riferimento volto a quelli parigini e londinesi. Realizzato dall'architetto Andrea Pizzala per il committente De Cristoforis, rappresenta simbolicamente quel modello di società borghese del tempo che rappresenta la modernità. Questo intervento, dedicato al commercio ed al pubblico decoro, si presenta con una forma planimetrica a T, con bracci asimmetrici. Ciò, moltiplica gli spazi, e definisce una spazialità più complessa rispetto a quella lineare che incentiva la rendita fondiaria. Attraverso la sua architettura ed immagine si fa strada uno stile di vita mondano ed appagante che afferma l'espressione di un coraggio imprenditoriale borghese. (56)

Come riportano Gambi e Gozzoli,

la rappresentazione a cura di Valeriano Pozzi realizzata tra il 1835-38, racconta una immagine della galleria De Cristoforis a funzione commerciale ma anche celebrativa. Essa rappresenta simbolicamente il progresso economico e sociale e ciò è testimoniato anche dalle parole che Giuseppe Sacchi spende in una cronaca nella rubrica Varietà. Egli descrive la galleria come un affluire di gente entro uno spazio splendidamente decorato ed illuminato. Essa non pare essere solo un luogo di consacrazione di un'imprenditorialità liberista ed industriale, ma anche uno spazio teatrale. Nello spazio centrale ottagonale una banda musicale avviva l'aura della festa e le settanta botteghe sono convertite a sale di conversazione. Ne emerge perciò una rappresentazione della vita mondana che è resa possibile anche alla rapida costruzione della galleria in un solo anno sotto il progetto dell'architetto Pizzala. Posta sul corso di porta Orientale, vicino alla piazzetta dei Servi, questo lungo spazio di circa 110 metri e largo 4, che è intersecato al centro da uno posto ad esso perpendicolarmente e



lungo circa 35 metri. (57)

Così come sottolineato da Maurizio Grandi ed Attilio Pracchi, il giornale dell'Ingegnere Architetto ed Agronomo, tra il 1853 e 1861 si fa portavoce di questo dibattito ma anche testimone di un clima di incertezza e contraddizione che caratterizza in quegli anni la cultura architettonica carica di illusioni e speranza. Si afferma la figura di Camillo Boito che proprio su questa rivista di tendenza, riguardo questioni teoriche sull'architettura, scrive che la nuova architettura vuole essere nazionale così da esprimere chiaramente l'uso dell'edificio e di esso mostrarne la distribuzione interna. Per lui la via da seguire non è nell'invenzione di un nuovo stile, ma quanto più nel riallaccio filologico col passato in una architettura che possa piegarsi alle esigenze del presente. Questa capacità di adeguamento permette la manifestazione del genio italiano e perciò la definizione di uno stile attraverso un approccio tipico. Boito denuncia chiaramente una contraddizione tra l'oggettività implicita nel concetto di stile e la soggettività che gli esperimenti architettonici mossi da uno spirito romantico caratterizzano la scena architettonica milanese in quegli anni. Essa può essere sintetizzata in due filoni complementari tra loro: uno facente capo alla figura di Sidoli e l'altro a quella di Pestagalli. Entrambi caratterizzati da uno spirito romantico, infatti, cercano di rispondere oggettivamente alle necessità architettoniche sfociando in uno spiccato patriottismo nel caso di Sidoli ed in un revivalismo neo-bramantesco e lombardo nel caso di Pestagalli. L'opera di Sidoli, sostenuta dalla rivista de il Giornale dell'Ingegnere, Architetto ed Agronomo anche attraverso la pubblicazione di una sua antologia, non si presta ad imitazioni e ricalchi. Infatti, egli giustappone liberamente spunti architettonici presi liberamente da un periodo esteso dal gotico al barocco. Ne è un esempio la Cassa di Risparmio di Enrico Terzaghi, ancora oggi esistente e costruita nel 1859. In essa emergono con chiarezza i tratti distintivi di quello stile come, ad esempio, gli angoli smussati delle aperture, le decorazioni e le lesene. Non esiste più però l'esempio tipico

di questo filone, che in quegli anni è noto con il nome la Casa Rossa, ovvero un nome fittizio dato a casa Ciani per via della sua facciata in terracotta realizzata dai fratelli Boni all'edificio di Sidoli. L'utilizzo della terracotta adoperato su vasta scala esemplifica uno dei fatti più emblematici dell'architettura risorgimentale. Carlo Cattaneo sostiene infatti che la cultura e la prosperità si fondano nello sviluppo locale delle migliori idee e dei più nobili interessi. È perciò fondamentale il rapporto che la scena architettonica interlaccia con l'industria. Ciò attesta un connubio ideologico di stampo romantico e liberale, ma anche la fragile aspirazione ad una storia culturale ed industriale locale, ovvero tipica e per questo definibile come nazionale. Le idee di Pestagalli, seppur mosse allo stesso scopo sono però diametralmente opposte a quelle di Sidoli, a cui egli contrappone una costruttività sobria con una ordinata disposizione degli elementi e dei modi bramanteschi lombardi. Ciò è riscontrabile nelle case Brambilla e Rossi del 1860, in cui i caratteristici spunti soggettivi di spirito romantico si ricompongono in una impaginazione discreta, senza enfasi, quasi a voler confermare una continuità storica e culturale che esula dagli ordinamenti artistici. Questo approccio nonostante sia più fondato nei presupposti e rassicurante nei risultati, si mostra di chiaro stampo revivalistico e riscontra un consenso meno brillante ma più sostanziale rispetto a quello di Sidoli. Questo è forse possibile grazie anche ad una cattedra rilevante che Pestagalli ottiene nel 1859 e tramite la quale riesce a inserirsi al meglio nell'ambiente architettonico. La complessità e disomogeneità di questo periodo eclettico è però riscontrabile anche in altre esperienze come quella della casa Poldi Pezzoli, a cura di Balzaretto, che svincolandosi da precetti accademici inaugura un filone eclettico di stampo neo-manieristico. Sono comunque tipici di questo periodo i revival neo-medievalistici che proprio a Milano si radicano per almeno mezzo secolo a partire dagli anni che anticipano l'unità nazionale. Emblematico è infatti l'intervento di Boito per la pusterla di porta Ticinese, con il

quale si inserisce nel movimento di riscoperta e restauro dei monumenti realizzando un'inattendibile ma efficace ri-evocazione di un'ipotetica Milano medievale. (58)

Come Selvafolta sottolinea, l'importanza nel dibattito architettonico sul finire del XIX secolo è rappresentato anche dalle riviste, infatti come già citata l'influenza ce il giornale dell'architetto ingegnere agronomo esercita nel periodo eclettico preunitario si ripresenta negli anni novanta del secolo con riviste come "Edilizia Moderna" ed anche il "Monitore Tecnico". Gli interessi di queste riviste si muovono attorno a temi attuali come residenze, ospedali, edifici rappresentativi e religiosi e sono descritti sinteticamente ma con informazioni di carattere tecnico ed economico. (59)

Virgilio Vercelloni, sottolinea però anche l'importante crescita del sistema infrastrutturale ferroviario che emerge essere un'ineluttabile necessità per lo sviluppo socioeconomico lombardo negli anni risorgimentali, essa vede nel 1840 la nascita della prima linea ferroviaria Milano-Monza. Questo sistema di trasporti infatti non è promosso solo in funzione di una necessità di fatto, quanto più per promuovere uno sviluppo milanese che si ergeva a polo economico per il territorio gravitante attorno ad esso ed in generale per il nord Italia. Nel 1836 Carlo Cattaneo entra nel dibattito dello sviluppo infrastrutturale della linea Milano Venezia. Nella sua critica appare significativo l'apporto lungimirante sui cui egli riflette in merito a questioni territoriali. La strada ferrata infatti non rappresenta solo un sistema per il trasporto merci, ma anche per le persone. Perciò l'infrastruttura deve capillarmente connettere a basso costo le varie località interposte fra Milano e Venezia, e non solo i due grandi poli che definiscono la tratta ferroviaria. Attraverso una metafora anatomica sul sistema circolatorio sostiene che così come un organismo se non irrorato capillarmente in ogni sua parte del corpo subisce un danno parziale perdendo parti di se stesso. Perciò il sistema infrastrutturale se non connette capillarmente ogni parte del paese non può assurgere a quel

sentimento di appartenenza vitale che in quegli anni sta confluendo nel sentimento nazionale. La riflessione di Carlo Cattaneo corrisponde perciò all'idea infrastrutturale della città policentrica lombardo-veneta. In Italia a differenza di altri stati europei lo sviluppo infrastrutturale della strada ferrata segue però una più disomogenea e lenta crescita. Nel 1880 tutte le linee convergono sulla stazione centrale, ma in quegli anni si costruisce anche la stazione di porta Genova attorno alla quale gravitano impianti industriali. Analogamente gli stabilimenti si sviluppano anche a ridosso della stazione centrale, ma Giuseppe Colombo, rettore del Politecnico, sostiene contrariamente a questa pratica che questi complessi industriali non debbano addossarsi alla città compatta ed alle loro stazioni anticipando perciò quel decentramento industriale che determinerà anche la trasformazione di Milano in centro direzionale. (60)

Così come Selvafolta rileva, in questo periodo risorgimentale di ricerca di uno stile nazionale, Camillo Boito critica aspramente una ricerca architettonica volta ad un grossolano e puerile simbolismo materiale che caratterizza questo periodo eclettico. Egli sostiene infatti che ci sia una smania di buttare giù e rifare il nuovo senza profonde meditazioni sulla città, senza una conduzione d'insieme che viene perciò attuata per parti. Nel caso della costruzione della stazione centrale di Milano trovano perciò aperta critica le sue riflessioni. Queste valutazioni, in parte giustificabili, si mostrano però poco tangenti ad una realtà sociale complessa che a seguito delle varie dominazioni aveva lasciato un tessuto urbano con questioni irrisolte. L'edificio della stazione centrale, progettato dalla società ferroviaria Paris-Lyon-Méditerranée, può considerarsi un innesto rinascimentale e barocco alla francese ed è posta a ridosso dei bastioni di porta Nuova. Giuseppe Mongeri si domanda se fosse il caso di inserire all'interno della città questo manufatto architettonico di tipico rimando francese e quindi estraneo ad ogni riferimento locale e nazionale. Una marcata maestosità affiancata al pregio della tecnica è ciò che rende identitario questo edificio.

La grande volta in ferro e vetro coprente binari, assieme alla testata monumentale del complesso, sono sfoggio di un carattere architettonico che colpisce con interesse sia la folla che i competenti del settore. (61)

Gambi e Gozzoli, constatano come negli anni '40 dell'Ottocento si inaugurano perciò anche i primi interventi di carattere infrastrutturale come le prime linee ferroviarie verso Monza- Como nel 1840 e verso Brescia-Bergamo nel 1846. Nel giro di pochi anni diventa quello ferroviario un sistema capillare che porta Milano ad essere connessa con tutti i grandi poli urbani come Venezia, Piacenza, Pavia, Alessandria e Bologna. La città vede perciò un contestuale sviluppo a grande e piccola scala urbana. Le infrastrutture interconnettono Milano al territorio ed il tessuto urbano viene restaurato con l'inserimento di progetto puntuali come quello dello slargamento di via dei Servi tra il 1828 e 1835 e che permette una migliore connessione fra il Duomo e piazza S. Babila. Questo intervento definisce l'asse di una delle aree commerciali di Milano e permette agli edifici già presenti di aumentare una maggiore rendita fondiaria. Ciò ne aumenta il valore economico per via della loro vicinanza anche alle gallerie di stampo londinese e parigino che interessano l'area, come quella de Cristoforis che si compone di circa 70 esercizi commerciali. La città risulta in questa fase essere povera di spazi aperti e perciò emergono proposte per la rimodernazione degli spazi attorno al Duomo sui quali Carlo Cattaneo si esprime affermando che essi non devono lacerare l'eredità del tessuto urbano. Nella parte nord-orientale della città viene recuperata l'idea napoleonica, che per via della sua ubicazione verso Monza, viene lottizzata con l'inserimento di molti giardini pubblici ed anche una stazione ferroviaria fra porta Nuova e porta Orientale. Ciò che però emerge come interessante in relazione alle rappresentazioni cartografiche di questo periodo, è l'aspetto didascalico che esse sottendono. Infatti, la rappresentazione planimetrica si carica di una serie di informazioni ai luoghi rilevanti, come ad esempio le funzioni ad essi assegnate, accompagnate da sempre più crescenti e dettagliati elementi

esplicativi alfanumerici. Ne è un esempio di ciò la carta del Brenna datata 1847 dalla quale emerge chiaramente l'idea di una città dotata di notevoli servizi, con una cura per l'igiene, per l'istruzione, e per tutto ciò che la definisce come moderno, progredito ed all'avanguardia nucleo urbano mitteleuropeo. (62)

Giuseppe Longhi sottolinea come Colombo, rettore del Politecnico sin dalla sua fondazione nel 1863, comprende l'importanza di una dinamica sinergica fra pubbliche amministrazioni ed imprenditorialità intuendo nella potenzialità tecnologica una via per la costruzione di servizi fondamentali alla città. Infatti, in un contesto caratterizzato ampiamente da una matrice manifatturiera, l'energia elettrica assume un ruolo chiave che ne permette non solo la sussistenza ma anche lo sviluppo. (63)

Nel 1892 infatti, come Vercelloni riporta, la Società generale di elettricità Edison propone al comune di Milano con assunzione degli oneri dei costi di costruzione ed esercizio un progetto di elettrificazione. Gli viene concessa la realizzazione di un progetto pilota con un tratto che dal duomo si spinge verso il foro Bonaparte e con il quale si verifica la possibilità di realizzare il progetto originale. Esso prevede la realizzazione di diciotto linee tramviarie elettrificate per la gran parte passanti dal duomo. (64)

Come Longhi riporta, con l'avvento dell'energia elettrica si rafforza il meccanismo di simbiosi fra opportunità offerte dal settore pubblico e privato. Le infrastrutture fisse sono infatti promosse e realizzate dal settore pubblico che poi affida tramite società private l'erogazione del servizio fino ai cittadini. La stessa esposizione universale del 1881 che poi lascerà spazio alla fiera campionaria è parte di questo sviluppo crescente legato al progresso tecnologico che arriverà nello stesso anno all'avvento del telefono. Con esso il concetto di trasporto pubblico assume un grado di complessità più elevata assurgendosi a sistema delle comunicazioni. La disgiuntura fra fisicità ed informazione, correlata ad un sistema di sviluppo

capillarmente reso possibile da una serie di infrastrutture complesse che sinergicamente si realizzano per mezzo di collaborazioni pubblico-private, testimonia il processo di modernizzazione che porta Milano ad essere un sistema urbano in cui diventa fondante un rapporto fra città e territorio. (65)

Così come notano Grandi e Pracchi, Milano si afferma come piazza commerciale italiana anche grazie al sistema infrastrutturale ferroviario che nel 1878 contava già più di 9600 chilometri. Esso, assieme ad uno sviluppo tranviario extraurbano ed urbano, interconnette capillarmente la città alla regione. Questo accrescimento sotto ogni aspetto civile della società, fa emergere anche la prima vera espansione organizzata di Milano, ovvero l'area del Lazzaretto. Questo intervento è esemplificativo di un'espressione speculativa che si mostra non solo attraverso aspetti tipologici e morfologici, ma soprattutto finanziari. Rappresenta uno dei primi e vistosi interventi da parte di una banca nel settore immobiliare milanese. L'area viene infatti comprata nel 1881 da parte della Banca di Credito Italiano dall'Ospedale maggiore. Demolito l'esistente e lottizzato il nuovo impianto per mezzo di una griglia, l'intervento trasforma l'area in un quartiere di estrazione borghese ad altissima densità. Questo investimento mosso principalmente da fini speculativi finanziari, permette al capitale investito nell'intervento di quintuplicarsi in profitto. Perciò apre la strada ad un approccio speculativo verso la città che ha delle ricadute sull'assetto urbanistico. Ciò rese necessario il varo di un piano regolatore anche per un'amministrazione comunale accondiscendente all'iniziativa privata. L'incontrollata espansione porta però anche una serie di servizi che caratterizzano una città moderna, come ad esempio gli sviluppi capillari di reti idriche, fognarie ed elettriche. Infatti, questa crescita urbana, seppur criticabile sotto alcuni aspetti di carattere attuativo, sottolinea l'evoluzione di un'economia commerciale che dall'agricolo passa all'industria. (66)

Come riflette Samonà, sia le visioni utopistiche che quelle della città

giardino, sono finite con il rifiuto di fatto di affrontare da dentro i problemi di espansione urbana. Rimanendo estranee ai problemi reali attraverso approcci solamente teorici e che con essi un rifiutano un dialogo, queste visioni hanno abbandonato la città a forze liberali borghesi ed anche ad ideologie conservatrici. Queste, nel bene o nel male, si sono assunte la responsabilità di affrontarli e risolverli rivendicando l'importanza del proprio ruolo. Esse hanno costruito gran parte delle attrezzature di riforma, in prevalenza edilizia la restaurazione urbana è avvenuta attraverso una serie di rapporti compromissori e gradualisti il tessuto urbano. (67)

Perciò a seguito di un periodo eclettico che ha caratterizzato il periodo risorgimentale italiano, negli anni immediatamente antecedenti all'unità nazionale, Milano mette in atto un rinnovo urbanistico attraverso interventi come l'apertura di piazza della Scala e dei giardini pubblici, nonché anche mediante la costruzione della stazione centrale con l'apertura di quella che oggi è via Turati. Nel 1859 venne affrontato un tema urbanistico centrale, quello dell'apertura di una strada dedicata al re che nel 1861, una commissione specifica ne recuperò le intenzioni istituendo un bando. La richiesta era però mutata da una concezione di via a quella di galleria vetrata e dopo varie fasi vedrà vincitore Giuseppe Mengoni, un giovane architetto Bolognese. Mengoni mescola un'ascendenza rinascimentale con rimandi all'ordine classico e nonostante Beltrami lo descriva la proposta come caratterizzata da un rovesciamento logico, che ha quindi spinto il suo ideatore a persuadere più con l'immagine che non la ragione, il progetto realizzava infatti un intervento urbano efficace e funzionale. (68)

Come Gambi e Gozzoli riportano, nella rappresentazione in tempera su tela del 1872 a cura di Angelo Morbelli, emerge una visione della galleria Vittorio Emanuele ancora non conclusa. Essa si pone ad altezza d'uomo entro l'ottagono cupolato e ne privilegia il lato decorato col mosaico di Pagliano raffigurante l'Europa con statue di uomini illustri (poi rimosse). Luigi Tatti, riguardo la galleria De Cristoforis

costruita precedentemente, si esprime esemplificando in essa la materializzazione di tre elementi che caratterizzano la prosperità di un paese: capitale, industria e coraggio. Se essa può quindi considerarsi come modello di galleria nell'epoca preunitaria italiana, quella Vittorio Emanuele secondo Gambi e Gozzoli ne raccoglie l'eredità, ma accentuando ulteriormente un rapporto eclettico dell'alzato con una copertura a forte vocazione ingegneristica. (69)

Con la galleria Vittorio Emanuele ed il rifacimento della piazza del duomo avvenne inizio il processo di riconversione delle aree centrali che sfociò con il piano regolatore del 1884 con l'omologazione di un'espansione indifferenziata dapprima entro la cinta dei bastioni e successivamente anche fuori di essa. La costruzione della stazione centrale e di porta Genova permette un collegamento diretto con il centro della città, il quale emerge come fulcro di una pianificazione urbana che va a riconvertire ed espandersi in prossimità degli assi di penetrazione. I nuovi quartieri assumono un carattere di puro accrescimento quantitativo e si mostrano subordinati, ma non coordinati, alla definizione di un sistema città assoggettato ad un mercato edilizio in via di sviluppo. Questo modello di espansione tende a definire isole differenti all'interno della città. Ne sono un esempio le diverse estrazioni sociali che caratterizzano alcuni quartieri. Quello di via principe Umberto (oggi Turati) è ricordato come la zona più civile di Milano e presenta molte case aristocratiche con palazzine e ville. La zona di via Solferino presenta attesta ancora oggi la speculazione che caratterizza la società medio-borghese del tempo. Le zone invece a ridosso di porta Garibaldi, Tenaglia e Volta, costituiscono la parte più popolata ed abitata dalla fascia operaia. Queste aree presentano vasti fabbricati che affittano camere singole e doppie. Perciò la tipologia architettonica presenta distribuzioni a ballatoio, tante scale, corti, cortili, magazzini e botteghe, che testimoniano la dimensione speculativa motrice di quella trasformazione urbana. (70)

Ornella Selvafolta afferma che Milano

affronta anche i problemi irrisolti del nodo urbano del Duomo, sulla quale piazza confluisce il dibattito culturale che con ipotesi di connessione all'area di piazza San Fedele e del teatro della Scala. L'idea, infatti, di una destinazione commerciale emerge come rilevante anche in seguito alla esperienza pregressa della galleria De Cristoforis. Julien Guadet, in qualità di professore di composizione presso l'École de Beaux-Arts di Parigi, sostiene che tra gli elementi delle vie pubbliche è necessario citare anche i passages che per molto tempo hanno goduto di favorevole considerazione ed altrettanto di ripudio. Inizialmente costruiti con poca illuminazione ed aerazione e soffocati da vetrate troppo basse, in Italia essi recuperano il tema compositivo ma ne alterano la spazialità e si mostrano sempre frequentati. Guadet nel riflettere sul tema architettonico compositivo del passage si riferisce alla galleria Vittorio Emanuele II di Milano e Umberto I di Napoli. Questi interventi, infatti, ripropongono vere strade e veri edifici mostrandosi ampi e decorosi con un ricorrente impianto planimetrico a croce sulla cui intersezione si innesta una cupola. La galleria di Milano, nonostante abbia richiesto l'impiego di capitali stranieri, viene costruita in soli 2 anni ad eccezione del portale che viene terminato nel 1878. La sua cupola centrale, innestata a 30 metri da terra e larga più di 40, ovvero come il Pantheon, conclude un'epoca di sperimentazione architettonica sulle cupole in ferro e vetro che dal 1809 a Parigi aveva visto il suo primo esempio nella Halleau Blé du Bélanger-Brunet. (71)

Come Gambi e Gozzoli affermano recuperando le parole di Grandi e Pracchi ed anche de Finetti, il progetto Mengoniano per la galleria Vittorio Emanuele rivitalizza il tessuto urbano interconnettendo due piazze (quella del duomo e della scala), ma allo stesso tempo ne svuota di significato di una delle due: quella del Duomo. Una fotografia di autore ignoto datata 1859 mostra, infatti, l'aspetto di questo spazio prima della demolizione dell'isolato del rebecchino e perciò prima della risistemazione degli spazi annessi alla fabbrica cristiana. Un

sentimento tipicamente postunitario di isolamento dei monumenti prevale ma appiattire rovinosamente la complessa morfologia che questa piazza deteneva e per questo motivo forse sebbene l'intervento mengoniano sia lodevole, al contempo mette in atto un processo di svuotamento. È possibile, infatti, considerare la riforma della piazza del Duomo come un intervento principale nell'accentuazione gerarchica e monocentrica della struttura urbana. (72)

Grandi e Pracchi, infatti, continuano sostenendo che esso rappresenta forse il presupposto, ma non la causa, attraverso il quale attuare una politica di trasformazione morfologica urbana che nel secolo a venire viene attuata per episodi conclusi ed interconnessi da una gerarchica dipendenza da un centro fisico e rappresentativo. La galleria Vittorio Emanuele, nella città post-unitaria, si identifica come centro della vita cittadina e quindi anche come paradigma borghese ed è questo il momento in cui la concezione di una espansione monocentrica acquista forma e significato simbolico nel cuore della città: rappresentando simbolicamente le frange sociali motrici dell'espansione urbana residenziale ed urbana che si andrà a verificare, ne determina anche un assoggettamento ideologico. La città per cui vedrà espansioni indiscriminate verso l'esterno in relazione ad un baricentrico punto, da cui ne deriveranno espansioni concentriche. La coadiuva realizzazione ed interconnessione di piazza della scala e della galleria fanno parte di una vicenda unitaria posta al centro della politica urbanistica e che interessa l'annessione dei Corpi Santi alla città. La fascia urbanizzata caratterizzata dalla presenza di stazioni ferroviarie ed industrie, presenta una divergenza di interessi rispetto a quella agricola (dei Corpi Santi). La possibilità però che ai proprietari terrieri del suburbio si paventa, di godere di benefici fiscali attraverso l'annessione alla fascia urbanizzata, accende il dibattito. Quei sobborghi, riconosciuti da Carlo Cattaneo essere la campagna venuta alla città senza voler esser veramente cittadina, esemplificano il dualismo di città e suburbio. In essi

egli riconosce una legge economica che favorisce gli interessi del settore terziario. La grande quantità di spazio a buon mercato all'esterno e le relazioni che con esso Milano instaura, sono ciò in cui gli interessi della città interna si radicano saldamente. A suo avviso, con spesa pubblica contenuta, si potrebbe prevedere un riordino di questa fascia esterna alle mura spagnole in cui un'idea di piccoli agglomerati urbani sono intervallati da parchi, luoghi di riposo e trattenimento, che manterrebbero la fascia a contenuta densità urbanistica. Fin da subito si rende conto delle conseguenze e delle preclusioni verso le quali Milano potrebbe incappare inglobando a sé i Corpi Santi. La modifica radicale di questo assetto urbanistico potrebbe modificare l'equilibrio economico su cui la città si fonda, che nella visione di Carlo Cattaneo è strettamente legato al territorio esterno. La sua critica, di connotato sfondo economico, allude quindi ad una più ampia riflessione di espansione urbanistica indeterminata ed alle sue ricadute sul tessuto urbano e socioeconomico. (73)

Con la galleria Vittorio Emanuele ed il rifacimento della piazza del duomo avvenne inizio il processo di riconversione delle aree centrali che sfociò con il piano regolatore del 1884 con l'omologazione di un'espansione indifferenziata dapprima entro la cinta dei bastioni e successivamente anche fuori di essa. La costruzione della stazione centrale e di porta Genova permette un collegamento diretto con il centro della città, il quale emerge come fulcro di una pianificazione urbana che va a riconvertire ed espandersi in prossimità degli assi di penetrazione. I nuovi quartieri assumono un carattere di puro accrescimento quantitativo e si mostrano subordinati, ma non coordinati, alla definizione di un sistema città assoggettato ad un mercato edilizio in via di sviluppo. Questo modello di espansione tende a definire isole differenti all'interno della città. Ne sono un esempio le diverse estrazioni sociali che caratterizzano alcuni quartieri. Quello di via principe Umberto (oggi Turati) è ricordato come la zona più civile di Milano e presenta molte case aristocratiche

con palazzine e ville. La zona di via Solferino presenta attesta ancora oggi la speculazione che caratterizza la società medio-borghese del tempo. Le zone invece a ridosso di porta Garibaldi, Tenaglia e Volta, costituiscono la parte più popolata ed abitata dalla fascia operaia. Queste aree presentano vasti fabbricati che affittano camere singole e doppie. Perciò la tipologia architettonica presenta distribuzioni a ballatoio, tante scale, corti, cortili, magazzini e botteghe, che testimoniano la dimensione speculativa motrice di quella trasformazione urbana. (74)

Le espansioni urbane di Beruto e Masera

Come rileva Campos Venuti, a seguito dell'Unità nazionale la città vede accrescere la propria demografia che passa dai circa 240.000 abitanti (suburbio compreso) del 1861 a 357.000 nel ventennio successivo. In questo periodo sono realizzati interventi urbani come i giardini a ridosso dell'attuale piazza Cavour, il cimitero, il carcere ed anche il macello. Risulta però più complesso realizzare interventi pubblici per l'apertura di nuove strade e piazze che possano rappresentare al meglio la nuova borghesia imprenditoriale. Essa risulta essere antagonista alla nobiltà terriera e cerca di affermarsi attraverso uno sviluppo industriale e commerciale anche per mezzo di capitale straniero. Nonostante però le fabbriche aumentino sia entro che fuori i bastioni spagnoli, emerge una carenza di alloggi per gli operai e per case popolari. Ciò contrasta con gli ampliamenti residenziali tra l'arena e porta venezia a nord-est e tra il cimitero ed il carcere di san vittore a sud-ovest. È infatti nascente una finanza milanese che favorisce lo sviluppo industriale e che allo stesso tempo, per via del tentativo da parte di alcune banche di recuperare investimenti speculativi non andati a buon fine, vede il regime immobiliare urbano come forma di accumulazione di capitale. (75)

L'espansione di Milano negli anni successivi all'unificazione necessita di uno strumento urbanistico in grado di regolare ed indirizzare gli interventi urbani. Una prima, ma

inconcludente stesura di un piano si ha nel 1876, seguita nel 1883 da un'ulteriore proposta promossa prima dalla giunta Belinzaghi e poi da quella Negri. Quest'ultima finisce per commissionarne la definizione all'ingegner Cesare Beruto. La finalità di questo piano è assecondare l'espansione monocentrica in atto, L'ingegnere infatti, nella relazione, spiega che la pianta di Milano presenta somiglianza con quella di un albero e tale analogia appare evidente sia dai prolungamenti che gli strati concentrici del tessuto urbano. La sua conformazione prende esempio dalla natura per favorire un intento espansivo della città. I riferimenti di stampo organicistico paiono però cancellare la morfologia del nucleo urbano caratterizzato nei secoli da un netto dualismo città murata / suburbio. Con una moltiplicazione di assi radiali in corrispondenza dei bastioni egli ne propone anche l'abbattimento permettendo quindi l'inserimento di due arterie, una in sostituzione della cinta spagnola e l'altra sempre concentrica ancora oltre verso la campagna. Questo intervento definisce e una nuova fascia posta fra le due arterie concentriche da inframezzare con isolati. All'esterno di questa fascia da Beruto proposta rimane il suburbio, che sembra quasi ergersi a vasto spazio indefinito suscettibile ad un'ulteriore ed ipotetica espansione di Milano. Esso viene interconnesso alla città, dall'interno verso l'esterno, prolungando sia le vie vecchie che nuove. Il processo di subordinazione inarticolata del suburbio nei confronti del centro sanziona definitivamente la trasformazione dei Corpi Santi da parte complementare ed individuata, anche se subalterna, a periferia della città. Beruto propone un'operazione di mediazione tra pianificazione urbana ed interessi in atto. Infatti, mentre nelle zone ancora da lottizzare all'interno di un sistema già edificato pensa ad un'urbanizzazione speculativa, ovvero attuata con una fitta griglia di strade, nella fascia esterna propone invece isolati di grandi dimensioni con circa duecento metri di lato. Quest'ultimi sono infatti da lui sostenuti poiché versatili. Senza alterare la rete stradale principale possono essere suddivisi in qualsiasi sistema di lotti

minori. Si prestano alle più svariate destinazioni ed al centro può dominare lo spazio. Emerge quindi un atteggiamento duplice, per certi versi ammiccante ad altre esperienze europee ma comunque attestante un rapporto tipico dell'Ottocento in cui attraverso un principio funzionale e tipologico architettonico si pensa di poter risolvere con fatti conclusi ogni tematica urbana. In effetti questo piano rispecchia anche i due volti della medaglia della scena architettonica del tempo. È infatti sostenuto dal collegio degli ingegneri e architetti un approccio urbanistico spinto verso la speculazione, perciò verso un'espansione a maglia stretta. Per il collegio non farlo significherebbe negare l'evidenza di un'edilizia che nel XIX secolo si è spostata dal campo artistico a quello industriale e perciò genera utile e capitale. D'altro canto, nel 1885, la commissione incaricata di giudicare il piano e di cui Boito e Beltrami facevano parte, è favorevole al principio proposto da Beruto per i grandi isolati, mentre non lo è nei confronti di una serie di sventramenti e di concezione speculativa. Tuttavia, il piano vede effettivamente una suddivisione dei grandi lotti in minori e nel 1888 il relatore della commissione scrive rammaricato che l'ideale di una Milano dai vasti isolati ed abbellita nel centro da giardini si vede affossata da un insormontabile mania di guadagno. (76)

Come Ornella Selvafoffa riporta, il Piano Regolatore del 1889 a cura di Cesare Beruto favorisce la predisposizione di una infrastruttura viaria incline all'espansione. Si cerca di favorire un'ottica urbana volta alla circolazione di capitale, quindi predisposta allo sviluppo economico attuato dal settore produttivo e di consumo. I principi di di risistemazione urbana tipici di questo periodo storico in tutta Europa sono supportati dalla crescente attenzione all'igiene. Anche Milano non è da meno, infatti si vede trasformata in gran parte nell' area compresa tra il Duomo ed il castello Sforzesco. La nuova via Dante, completata tra il 1888 ed il 1890, recupera gli intenti del piano Napoleonico del 1807 e collega il castello Sforzesco alla futura Piazza Cordusio, perno di snodo urbano interconnesso

con piazza del Duomo. Le nuove realizzazioni poste su Via Dante sono oggetto di attenzione attraverso un concorso comunale che ne premia la bellezza architettonica. Da questa esperienza ne emerge una spiccata attenzione nei confronti della dimensione tecnica che l'architettura va acquisendo con il progresso tecnologico. Si delinea sempre più un articolata cultura del progetto che trova terreno fertile in via Dante. Gli usi richiesti per i nuovi edifici, infatti, devono rispondere a necessità diversificate definendoli perciò come multifunzionali. Al piano terreno la destinazione commerciale lascia spazio nei piani superiori a quella di ufficio e residenza. Le ingenti dotazioni impiantistiche unite al raggruppamento di diverse funzioni, pongono in questi edifici l'attenzione sulla composizione planimetrica ed in alzato. Il consueto basamento, infatti, si apre per dare spazio alle vetrine. Le nuove realizzazioni poste su Via Dante sono oggetto di attenzione attraverso un concorso comunale che ne premia la bellezza architettonica. Da questa esperienza ne emerge una spiccata attenzione nei confronti della dimensione tecnica che l'architettura va acquisendo con il progresso tecnologico. Si delinea sempre più un articolata cultura del progetto che trova terreno fertile in via Dante. Gli usi richiesti per i nuovi edifici, infatti, devono rispondere a necessità diversificate definendoli perciò come multifunzionali. Al piano terreno la destinazione commerciale lascia spazio nei piani superiori a quella di ufficio e residenza ed il consueto basamento si apre per dare spazio alle vetrine. Le ingenti dotazioni impiantistiche unite al raggruppamento di diverse funzioni, pongono in questi edifici l'attenzione sulla composizione planimetrica ed in alzato. Selvafolta riscontra l'area del Cordusio essere investita da un ingente rinnovo urbano con una frequente attività di costruzione e demolizione. Spiccano infatti edifici come il Palazzo delle Assicurazioni, il palazzo della Borsa (palazzo Broggi) e quello del Credito Italiano. L'area conoscerà una notevole espansione che avverrà tra il 1900 ed il 1914 e vedrà la costruzione di altri edifici come il palazzo delle Poste e Telegrafi, la Banca d'Italia, la Banca Commerciale Italiana, ecc...

Lo sviluppo di Milano, come quello di una grande metropoli, vede però un fatto peculiare. Le architetture degli edifici moderni, infatti, continuano a fare propri modelli compositivi classicisti e cinquecenteschi. Manfredini, sulla rivista "Il Monitore Tecnico", sottolinea quanto gli edifici realizzati dall'architetto Langi Broggi per la Borsa (vecchia) e per il Credito Italiano siano influenzati da un oscillante manierismo e barocco. E infatti non trascurabile il maschio e grave carattere che questi edifici trasmettono per le funzioni di sicurezza ed affidabilità che ospitano al loro interno. Questo linguaggio di un rinascimento amplificato permette perciò non solo un linguaggio versatile, ma soprattutto offre una solida soluzione compositiva per controllare lotti irregolari, spesso asimmetrici e sottoposti a viste molto scorciate. (77)

Grandi e Pracchi rilevano come nel 1884, in seguito alla stipula di una convenzione assai svantaggiosa per il comune, la giunta comunale Belinzaghi sia costretta alle dimissioni. Essa lascia il passo a quella Negri che incarica Cesare Beruto della stesura di un nuovo piano regolatore e di ampliamento per la città. La dinamica che assume la pianificazione urbana, criticata da Giuseppe de Finetti, vede nel comune un unico mediatore degli interessi privati che di volta in volta si adatta alle esigenze senza avere un saldo fine da perseguire. Beruto elabora quattro versioni per la piazza d'armi, in cui tenta di ripartire l'area edificabile con una scacchiera di strade, oppure con rimando antoliniano definisce una piazza circolare. La soluzione finale però deriva dalla variante terza a quarta in cui il castello e l'arco della pace diventano il centro di due emicicli. L'edicola sfrutta le preesistenze come centri di organizzazione geometrica ed emerge un implicito modello haussmaniano che è riscontrabile in via Dante. Nel Cordusio invece si consolidano le sedi del capitale. Si insediano qui gli istituti bancari e finanziari e si determina un'isola compatta dal carattere monofunzionale in cui gli interstizi vengono occupati dagli istituti di credito minori. (78)

In questo periodo le altre città

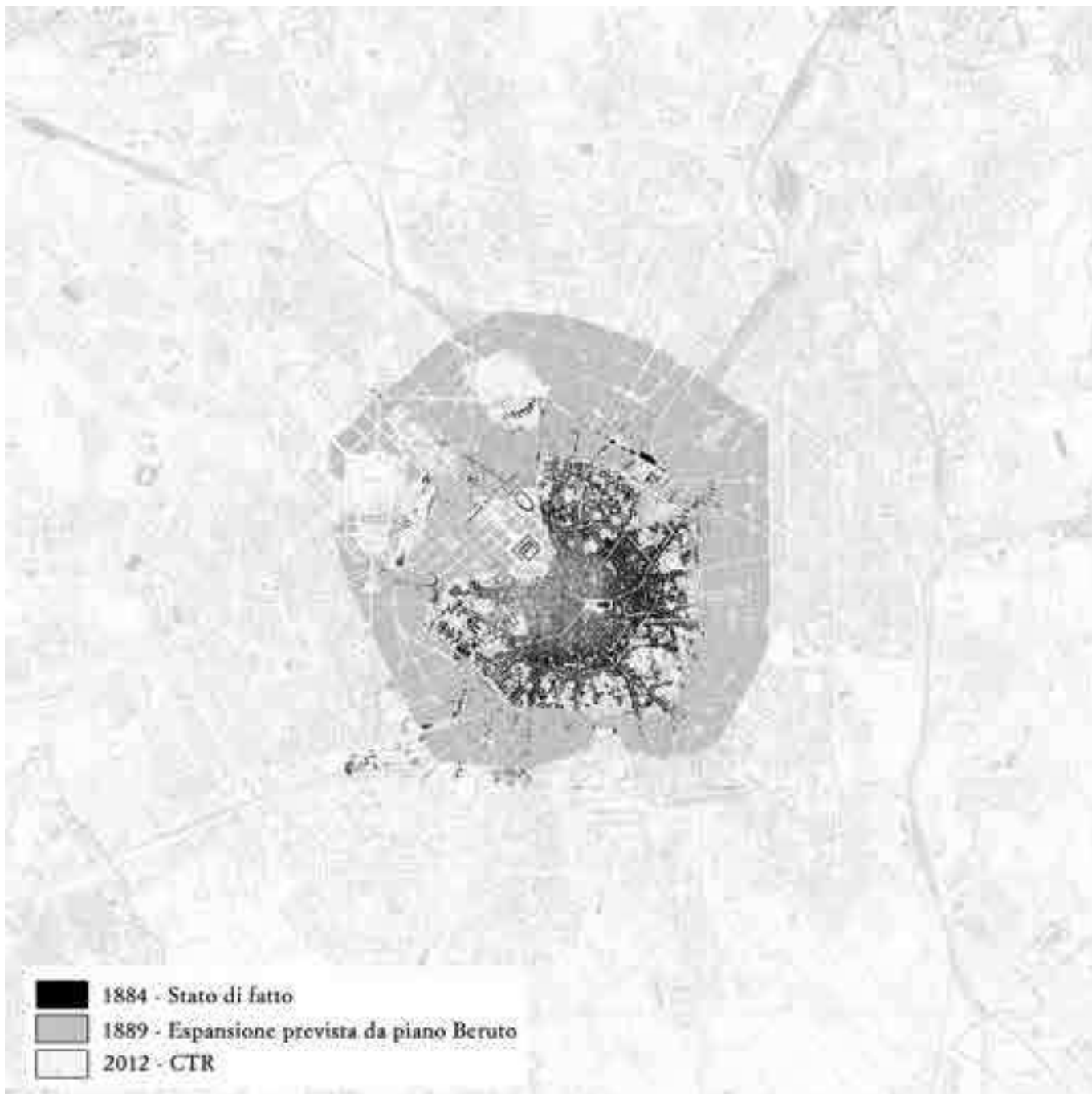
italiane non mostrano particolare attenzione alla questione dei piani regolatori. Solo Firenze, Roma e Napoli (quest'ultima a seguito della drammatica epidemia di Colera) si forniscono di un piano regolatore prima di Milano. La legge nazionale che promuoveva la formazione degli stessi favoriva però un ammodernamento dei centri storici più che prevedere un intero sviluppo cittadino. Il progetto a cura di Beruto propone invece un'impostazione organica ed aperta che non vuole formare un collage di interventi edilizi. Attraverso espropri per pubblica utilità mira a favorire, oltre agli interventi sul centro storico, soprattutto la previsione di impianti ed attrezzature collettive. La relazione presentata al consiglio comunale testimonia l'attenzione sul fornire ad una città in continuo incremento come Milano non solo le opere rispondenti a necessità impellenti, ma anche quelle non urgenti che però si rendono inevitabili nel futuro della città. L'impostazione attuativa proposta per il piano di Milano è molto diversa rispetto a quello di Firenze, Roma e Napoli. Infatti, in essi i lotti edificabili sono di grandezza circa di 50-100 metri di lato e differiscono dalla proposta milanese che vede invece lati dei lotti edificabili di 200-400 metri lineari. Lo stesso Beruto afferma infatti che i lotti piccoli favoriscono una speculazione e pare quindi immaginare una realtà in cui una categoria di moderni imprenditori partecipano all'urbanizzazione della città con operazioni economiche di largo respiro. Elemento che differenzia il piano dai precedenti è il diverso rapporto fra gli interventi previsti dall'ammodernamento dei centri storici e l'ampliamento della città. Risulta chiaro come l'intervento nel centro storico, ovvero in una zona già di per sé valorizzata, appaia più conveniente per il capitale investito. Al contrario le espansioni urbane per la realizzazione di nuove fabbriche, nonché per abitazioni destinate a fasce piccolo borghesi ed operaie, risultano meno convenienti sotto un profilo economico poiché si collocano al di fuori di aree valorizzate. In questo senso Beruto, in una logica contro-speculativa, applica un approccio di produzione industriale di massa all'espansione urbana. Per questo contrariamente ai piani di Roma,

Firenze e Napoli, il piano per Milano si espande così tanto esternamente e con lotti di grande dimensione. Ciò permetterebbe alla città in 25-40 anni di realizzare abitazioni per un incremento demografico di 500.000 abitanti. Il piano prevede inoltre una dotazione minima di verde a persona anche se è carente il numero di scuole previste a causa della forte vocazione operaia per molte delle aree di espansione. Il carattere radiocentrico è caratteristico nel sistema di estensione stradale e la città è organizzata per successive circonvallazioni. L'ultima di esse, larga 40 metri, definisce un limite netto ma che allo stesso tempo viene intersecato come in un preventivo ulteriore ampliamento dalle strade

radiocentriche che dal Duomo si diramano verso il territorio. Il piano cos'approvato nel 1886 viene inviato al Ministero dei lavori pubblici che però ne chiede delle integrazioni rimproverando un eccessivo uso della linea curva ed una spesso irregolare forma dei lotti. Questa decisione politica economica però è riconducibile più probabilmente ad una pressione da parte degli interessi milanesi che sono ostili all'approvazione non solo di questo, ma di qualsiasi piano regolatore. La proposta di Beruto, infatti, si mostra per certi versi utopistica e legata ad immagini formale d'Oltralpe che non possono essere applicate allo sviluppo capitalistico italiano. Esso, infatti, rappresenta un'ambiziosa

veduta della borghesia industriale. In seguito, il piano verrà modificato per divenire attuativo nel 1889. La principale modifica rispetto alla prima versione ha sede nella dimensione dei lotti. Viene scelto infatti di sacrificare una visione collettiva ad un più redditizio sistema capitalistico speculativo. Attraverso lotti più piccoli risulta infatti più semplice il proliferare degli investimenti economici affermando quindi l'integrazione della piccola borghesia industriale con il regime immobiliare speculativo. (79)

Beruto nella prima stesura del piano definisce per i tracciati stradali una proposta di massima e lascia perciò che la minuta lottizzazione



venga studiata da piani parziali e successivi. Egli sembra preludere una stagione di pianificazione urbanistica fatta per piani generale e particolareggiati attuativi. Inoltre, è prevista una localizzazione degli spazi verdi tesa ad assicurare ad ogni quartiere spazi pubblici e collettivi. L'intervento del ministero però, che bocchia la proposta nel 1886, è volto a rendere più velocemente edificabili i lotti favorendo l'inurbamento della città, la quale passa da circa 314.000 a 600.000 abitanti dal 1881 al 1911. Il decollo capitalistico italiano favorisce il reddito industriale ma avviene nella compressione di quello agricolo e ciò è possibile anche con il sostegno statale a banche e finanza. Infatti, sebbene il boom industriale veda come protagoniste le industrie stesse, la speculazione edilizia si mostra come fonte preferita nel processo di accumulazione di capitale. A Milano diventa inoltre una tendenza costante quella che vede i grandi complessi industriali porsi in sempre più stretto rapporto con il sistema infrastrutturale ferroviario. La distribuzione urbana ne è la prova con la sua sempre maggiore concentrazione di impianti produttivi attorno a scali ferroviari periferici. Il terreno urbanizzato di Milano nel 1888 si presenta raddoppiato nel 1911. I suoi 1400 ha vedono con la migrazione dalle campagne lombardo-venetea un raddoppiamento dei locali residenziali, da circa 242.000 a 463.000. Già al 1901 la popolazione che vive fuori le mura spagnole supera in percentuale quella all'interno, ma nel 1911 questa differenza aumenta portando l'intera popolazione di Milano a vivere per un solo 33% all'interno delle mura. Nascono perciò nuovi quartieri come, ad esempio, a nord dietro la stazione, in prossimità di Piazza d'Armi ed anche fra corso Sempione e via Canonica. Appare perciò leggibile un disegno preciso mosso dal mercato immobiliare, il quale prima orienta verso Nord la lottizzazione per poi fare sì che i prezzi delle aree ad ovest possano abbassarsi. Nel centro invece si assiste ad una sistemazione urbana fatta per sventramenti e demolizioni. Viene aperta via Dante

con la risistemazione della zona del Cordusio e quindi anche dei palazzi commerciali come la Borsa Vecchia e a sede della Posta e della Banca d'Italia. Questo capitalismo emergente avviene contestualmente ad un inasprimento dei rapporti di classi. Per questo si fa con forza la necessità di un nuovo piano regolatore che possa rispecchiare ulteriormente il regime immobiliare che si è affermato con forza nel tessuto milanese. (80)

Le critiche mosse nella storia al piano Beruto, così come sintetizzato da Airoldi, accusano l'impianto radiocentrico e monocentrico di un'espansione a macchia d'olio verso ogni direzione. Essa pare essere posta al servizio di una speculazione con lottizzazioni minute ed irregolari in un tentativo banalizzante di semplificazione. Airoldi ne auspica però una rilettura al netto del contesto sociale. Milano vive infatti in quel periodo un limbo continuo tra gli ideali urbani ed aspettative future. L'assetto industriale convive con quello artigianale e le tensioni populiste con quelle ideali dei movimenti romantici, veristi e della scapigliatura. Perciò il contesto variegato e complesso, al quale il piano Beruto cerca di dare risposta, non può essere estraniato dalla critica. Differentemente dal piano del 1807, di riforma di una città imperiale, questo è un piano per una città produttiva. Esso afferma la natura commerciale ed industriale e l'assetto funzionale misto di vendita, residenza e produzione. L'urbanizzazione periferica per maglia larga, con isolati a funzione indefinita di circa 200 metri di lato, ne è la prova. Essa richiama l'esperienza di Cerdà per Barcellona e tenta di razionalizzare il territorio attraverso uno spreco minimo di risorse. Ciò comporta però una scelta morfologica di espansione in cui il sentimento di continuità della tradizione rischia di diventare l'espedito per legittimare l'utilitarismo. Infatti, Beruto legge nella città un assetto organico assimilabile a quello della sezione di un tronco d'albero. Il centro diventa il fulcro di un'espansione radiale ed indiscriminata in cui l'irregolarità della maglia urbana milanese è

posta al suo interno accentuandone la razionalità organica che già caratterizza la città. Sembra infatti che Beruto demonizzi una visione policentrica di espansione a favore di una monocentrica, che emerge da un'analogia rilettura morfologica con la natura. Viste le premesse è però minimo l'apporto che il piano pone al centro storico, che è individuato come il centro nevralgico della città. Beruto ripone infatti la sua attenzione nei collegamenti extraurbani con studi del sistema dei trasporti per ferrovie, strade e canali. Con ciò afferma una vocazione utilitarista tipica dell'Ottocento ed anche una tradizione ingegneristica lombarda. La visione monocentrica del piano, nonostante esalti il centro, si sofferma ampiamente sullo sfruttamento delle risorse che si trovano nel territorio circostante ed emerge un atteggiamento empirico. Le preesistenze vengono recepite dal piano quando presentano segni forti a discapito di quelli deboli che vengono invece rivisti in una nuova organizzazione. Questo atteggiamento, tipicamente accademico, pone però sullo stesso piano ogni elemento che è valutato solo ed esclusivamente in base alla significanza formale. Così la cinta muraria dei bastioni o i quartieri già lottizzati del lazzeretto rimangono, mentre i tracciati rurali di breve respiro vengono cancellati dalle nuove lottizzazioni. L'indefinitezza che Beruto pone in seno al piano non ha però riscontro nel disegno. Infatti, il suo progetto definisce un'immagine della città ed il nuovo confine non ha meno importanza del vecchio. L'accusa però di essere un piano privo di riferimenti culturali è falsa; infatti, si leggono chiari riferimenti a Parigi, Berlino, Vienna quali città mercantili e produttive come Milano. La commissione del piano decide però di omettere tali riferimenti in virtù di una bassa considerazione della città che non avrebbe saputo reggere il paragone ed avrebbe prodotto risultati goffi e fuori misura. Il piano sembra quindi essere forgiato su di un buon senso ed una modestia tipicamente lombarda. La debolezza del piano non emerge essere perciò nel disegno in sé, quanto più negli obiettivi preposti all'ottenere un bell'effetto con poca

spesa attraverso una cancellazione razionale della unicità di Milano. Il modello di città isotropa, che annulla ogni irregolarità, è radicato nella cultura del tempo e Beruto pare essere portato attraverso di esso a deformare l'interpretazione del tessuto urbano. La modestia imprenditoriale e l'attenzione all'eccesso di rischio tipica del movimento imprenditoriale del periodo si rispecchia anche nel piano. Esempio di questa dimensione, anche se successiva al piano Beruto, è l'intervento per l'espansione del quartiere sull'asse nord Milano-Sesto S. Giovanni. Qui per volere delle industrie Pirelli e Breda, nel 1908 si realizza un quartiere volto a conciliare gli interessi degli imprenditori con quelli dei lavoratori. Esso favorisce il collegamento delle industrie alla città ed allo stesso tempo case individuali a basso costo in un quartiere giardino. Ne sono riferimento le esperienze britanniche della città giardino, così come la proposta di Soria y Mata per la città lineare di Madrid. In conclusione, il piano Beruto rispecchia appieno le dinamiche sociali del tempo, ma non per questo è da demonizzare. La concezione collettiva di città fatta per parti, tipica dell'Ottocento, emerge dalla stesura della rete stradale del piano. Nonostante l'espansione è volta ad interessi specifici ed economici non manca una gerarchia di rapporto fra spazi collettivi e privati. Per questo il piano Beruto resta ancora oggi un importante riferimento utile a confrontare successivi sviluppi urbani e relativi intenti. Si evince, al netto del contesto storico e sociale, come uno dei più compiuti piani realizzati per Milano. (81)

Il decollo capitalistico avviene nella compressione del reddito agricolo a favore di quello industriale e la popolazione raggiunge circa le 600.000 unità nel 1911. Con essi anche il numero dei locali residenziali che raggiunge nella stessa data la quota 463.000. Questo processo da luogo alla formazione di rendita urbana generica. Da essa ne deriva però anche una differenziale. Essa è legata alla posizione del suolo in cui si trova, ovvero alle condizioni di maggiore o minore appetibilità

per gli acquirenti. È avvenuto un cambiamento nella classe dirigente milanese rispetto al periodo del piano Beruto. Essa, infatti, se fa sempre meno scrupoli a sventrare e demolire parti del centro storico e l'apertura di via Dante, via XX Settembre, così come via degli Orefici ne sono la prova. Il demanio pubblico si assicura circa 50 ettari intorno al castello Sforzesco e 200 in periferia. Nel 1903 avviene l'approvazione delle prime leggi per la costruzione di case popolari. Dal 1905 al 1911 nascono infatti i quartieri popolari a sud e a nord-ovest. L'iniziale idea di case giardino, vista l'onerosità eccessiva, è sostituita con tipologie a corte chiusa ed edifici di quattro o cinque piani di altezza. Le industrie tendono a stabilizzarsi in prossimità degli snodi ferroviari. Il fronte più massiccio è quello nord attorno a Porta Garibaldi, Bovisa, Dergano e soprattutto sull'asse Sesto S. Giovanni – Monza. Ciononostante, a mezzo secolo dall'Unità, e a vent'anni dal piano Beruto, Milano è una grande città industriale. Per il regime immobiliare le aree destinate ai servizi non risultano proficue. Il nuovo piano regolatore che il comune commissiona nel 1912 agli ingegneri Masera e Pavia è infatti totalmente assoggettato ad un intento speculativo. Il centro viene sottoposto ad interventi di demolizione e trasformazione e la periferia si estende a macchia d'olio in ogni direzione. La rete viaria radiocentrica di Beruto permane e viene ampliata con un infittimento della stessa ed i nuovi interventi sono pensati per garantire rapidi guadagni al mercato fondiario. Il riferimento di 250 abitanti per chilometro quadrato che il piano si pone non viene rispettato a causa di un'assenza di controlli ed arriva anche ad essere triplicato. Questo piano pare trascurare totalmente gli spazi per servizi pubblici. La quasi totale assenza di giardini, a favore di qualche piazza e viale alberato, ne testimonia la veridicità. Tutto è finalizzato ad accentuare una politica volta alla speculazione e non invece al contenimento delle rendite urbane in virtù di una collettiva necessità. Emblematico è come nel triennio 12-15, si realizzino solo una manciata di interventi popolari quali il quartiere Cialdini (702

alloggi), il Niguarda (630 alloggi) ed un ulteriore intervento esiguo al Ripamonti. L'avvento della Prima guerra mondiale mette però in crisi il mercato immobiliare. Tuttavia, il boom industriale bellico compensa a tale mancanza. Il capitale investito in beni immobili nel tempo si rivaluta ed all'uscita del conflitto le rendite fondiarie risultano nuovamente proficue garantendo così un proseguo di una visione speculativa capillare. (82)

Con il piano approvato nel 1912 agli ingegneri Masera e Pavia, viene accentuato un processo di trasformazione terziaria del centro storico perpetrato con sventramenti e demolizioni. Internamente ai Bastioni si creano ad esempio una piazza trasversale fra quella della Scala e di S. Babila, ma anche corso Matteotti, corso Italia ed altri. La periferia viene allargata a macchia d'olio in ogni direzione con un ampliamento urbano di 2240 ha secondo la ripetizione radiale dello schema già definito da Beruto. L'aggregato urbano si mostra così sempre più assoggettato al centro ed appesantito dagli anelli concentrici della periferia in espansione. Il piano non tende a svilupparsi a Nord poiché le pianificazioni precedenti hanno già raggiunto i confini comunali. L'unico criterio di differenziazione è la dimensione dei lotti, che si mostra più larga per le zone industriali e più stretta per quelle residenziali. Nell'arco meridionale ed occidentale la rete stradale presenta una più larga maglia. La ferrovia si mostra come nuovo elemento caratteristico del piano del 1912. L'amministrazione comunale infatti è consapevole che la strada ferrata costituisce un cappio attorno al nucleo urbano e così ne viene prevista un'altra più esterna ed a forma di C rovesciata. La stazione Centrale passa così ad essere da punto di transito a quello di testa per l'infrastruttura. Il piano in generale vede una grande quantità di terreni edificabili ad oriente e occidente nonché una commistione disomogenea di destinazioni industriali e residenziali. Tutte le aree sono sostanzialmente private e c'è una quasi completa dimenticanza di quelle a destinazione pubblica. Non c'è un tentativo di contenere

la rendita urbana, quanto più quello di esaltarne la crescita per favorire un mercato edilizio rivolto alla produzione di edifici residenziali ad alto costo. (83)

L'ascesa fascista a Milano

L'esplosione dell'industria bellica avvenuta con la Prima guerra mondiale arriva a fermarsi facendo crescere i disoccupati da 15.000 nel 1920 a 135.000 nel 1922. Il comune si impegna perciò a favorire la costruzione di case popolari ma il governo preferisce che siano gli investimenti privati a sopperire alla crisi economica anche attraverso esenzioni fiscali per 25 anni sulle nuove costruzioni. A seguito dell'annessione dei Corpi Santi, avviene anche quella di ulteriori undici comuni che rappresentando una propria autonomia e quindi un'alternativa alla struttura radiocentrica, sono inglobati e gerarchizzati all'interno di un sistema urbano che li pone ai margini periferici. Lo sblocco dei fitti accentua il fenomeno della terziarizzazione del centro di Milano. Infatti, aumentano le nuove costruzioni con un incremento del patrimonio immobiliare del 40 % dal 1921 al 1931. Le case abitate dai ceti popolari nel centro vengono infatti sostituite con uffici e residenze di lusso. Queste dinamiche trasformano la composizione sociale che nonostante veda un incremento dell'industria vede nel decennio 21-31 aumentare gli occupati nel settore impiegatizio (da 18% a 22%) e diminuire in quello operaio (da 48% a 41%). Altro fattore notevole è l'attestazione di Milano come centro finanziario. È qui presente il 12 % degli addetti di credito a livello nazionale oltre alle 500 banche provinciali che amministrano la metà dei depositi nazionali. L'urbanistica fascista consegna totalmente al mercato immobiliare la pianificazione urbana. In contrasto col resto d'Europa, dove le grandi città estendono il demanio pubblico e gli spazi collettivi destinati alla popolazione sullo sfondo di una politica urbana volta al controllo della rendita fondiaria, Milano affonda nel suo provincialismo. Il

regime fascista, infatti, rinuncia alla possibilità di dare alla città una valida organizzazione sociale oltre che una struttura urbanisticamente adeguata. Col pretesto di salubrità e di migliore accessibilità viene iniziata l'interramento dei navigli. Con esso si rende possibile la demolizione e ricostruzione con maggiore densità abitativa in virtù di un fine speculativo. Con il regime fascista gli scopi dell'edilizia pubblica non sono più quelli di alloggiare gli operai ed immigrati dalle campagne. Infatti, l'eccessivo inurbamento non è gradito al sistema capitalistico che non vuole dislocare risorse nei bisogni sociali. Così facendo si determina una spinta artificiale verso la proprietà individuale. Questa politica torna utile anche al regime fascista per alimentare una retorica corporativa della casa che favorisse anche le divisioni di classe. La costruzione di case popolari non sopperisce alla reale domanda di alloggi a seguito degli sventramenti del centro e dell'inurbamento crescente. Infatti, la politica fascista del mercato immobiliare sfavoriva la costruzione di case popolari a favore di quelle a riscatto sullo sfondo di un'incentivazione alla proprietà individuale. Dalle case economiche a ridosso del centro fino alle popolarissime in estrema periferia lo standard si abbassava drasticamente e con ciò il regime fascista perpetra la propria politica di edilizia pubblica. Essa è mossa al rapido profitto ed in completo disinteresse delle condizioni di vita dei cittadini lavoratori nonostante essi siano quelli che più contribuiscono alla ricchezza. Ciononostante, in maniera crescente, essi si trovano a far fronte ad un peggioramento delle proprie condizioni di vita. (84)

Il concorso del 1926-27 per il nuovo piano regolatore di Milano vede come vincitore il progetto di Portaluppi-Semenza, Esso verrà realizzato dall'ing. Albertini nel 1934. Al secondo posto si posiziona invece quello del Club degli Urbanisti che ha come portavoce Giuseppe de Finetti. Tale proposta vede l'affermarsi di un retaggio europeo che passa attraverso le riflessioni di Sitte, Poëte, ed Hegemann. Gli approcci alla città costruita non sono ridotti ad una

mera conservazione ambientale e tantomeno ad un quadro concettuale pittoresco influenzato da Sitte, anche se la sua polemica intorno al tema dell'isolamento dei monumenti viene accolta. De Finetti, in qualità di portavoce del progetto, pone in primo piano il riferimento al progetto del 1807 a cura della Commissione d'Ornato. Esso vuole tentare di colmare una rottura tra concezione della città come fatto storico ed utilitaristico. La tradizione collettiva derivante dal nucleo urbano non diventa perciò solo l'oggetto da mantenere. Esso emerge essere il mezzo attraverso il quale trovare risposta, nel rispetto dell'esistente, alle necessità civili che l'ammodernamento diffuso comporta. Il Club degli Urbanisti, infatti, sulla definizione della città, fa riferimento a elementi specifici quali la strada, la piazza e l'isolato. La cultura ottocentesca sembra avere perso la cognizione di importanza di questi elementi relegandoli a meri aspetti tecnici ed astratti. Il Club degli Urbanisti invece sostiene che essi sono ciò che configuri un principio di continuità col passato al quale la crescita urbana non può sottrarsi. Questa posizione del Club degli urbanisti, di recupero europeo di una tradizione urbana, comporta anche una polemica riguardo alla concezione di città che si definisce per mezzo di una semplicistica ed indiscriminata geometria come, ad esempio, il Plan Voisin del 1925 a cura di Le Corbusier. De Finetti critica, perciò, le soluzioni che si ergono a verità assoluta e che sembrano riflettere più l'affermarsi di esotiche idee e mode passeggere estranee al tema della città. Le tematiche fondamentali introdotte dal bando di concorso sono una distinzione in zone residenziali, industriali e commerciali oltre ad una rottura del monocentrismo per mezzo di piani regolatori separati per i comuni limitrofi a Milano. Il piano Portaluppi-Semenza si basa sulla necessità di Milano di avere strade libere, dritte ed organizzate gerarchicamente. Piacentini, commentando il progetto, coglie la enorme quantità di demolizioni nel centro che esso comporterebbe. Inoltre, nonostante si basi su un assunto formale, l'assenza gerrchica nella riorganizzazione

formale comporterebbe un intricato tessuto residuale ed irregolare. Il club degli Urbanisti, in contrasto con tale assetto, vede un'espansione differente oltre i margini del piano Masera rispetto ai progetti primo (Portaluppi-Semenza) e terzo classificato. Essa vede una più coraggiosa concezione delle forme interne ed anche una tendenza innovatrice nei confronti dei collegamenti città-regione. Così come nel piano della Commissione d'ornato del 1807, gli architetti del club tentano di definire un assetto gerarchico composto da un cardo e un decumano. Il tessuto esistente viene per lo più lasciato intatto e si propongono interventi di dettaglio per la sistemazione di alcuni luoghi monumentali. La cosiddetta "Racchetta" si configura come elemento fondante che individua l'incrocio di due assi nella zona di piazza Beccaria. Con ciò il club degli Urbanisti vuole affermare che un tentativo di proposta urbana non deve necessariamente passare attraverso una informe ragnatela viaria. La città necessita di interventi che senza mimesi devono rispondere ai bisogni acquisiti dalla modernizzazione contestualmente ad un principio di continuità storica ed anche urbana. (85)

Il piano Albertini (1934)

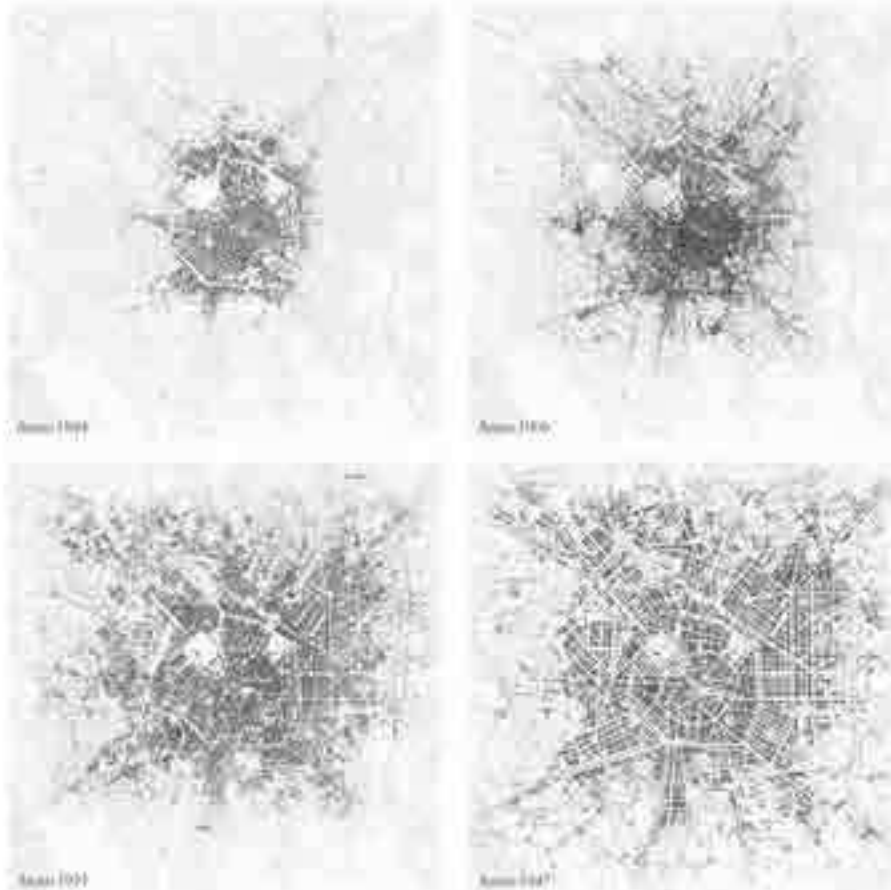
Nel 1926 viene indetto dal comune un bando per il nuovo piano regolatore di Milano vinto dall'Arch. Portaluppi e dall'ing. Semenza. Nel 1934 però si vede l'approvazione del piano a cura di un altro personaggio, l'ing. Albertini. Egli, a seguito del concorso, costituisce un ufficio urbanistico che impiega sei anni per giungere alla stesura definitiva ed approvata dal ministero. Nel farlo tiene conto delle linee guida del bando del '26 che prevedevano un concetto di azzonamento, ovvero la differenziazione funzionale delle aree in industriali, commerciali e residenziali. Inoltre, era richiesta l'istituzione di aree pubbliche e spazi verdi oltre alla previsione di piani regolatori separati per i comuni aggregati. Quest'ultima avrebbe infatti favorito un eccesso di monocentrismo. La proposta che

però viene approvata e firmata da Albertini non mostra nulla di tutto ciò, se non per la presenza di alcuni viali alberati. Essa è tesa a garantire lo sviluppo totale dell'edilizia dal centro fino ai confini comunali. La fitta rete stradale, ed un sistema di trasporti frequenti e rapidi, dovrebbe secondo il piano di Albertini dovrebbe favorire la decongestione urbana dal centro verso la periferia. È però illusoria la previsione secondo la quale una serie di arterie convergenti al centro determinino anche spinte centrifughe verso la periferia. Il piano favorisce inoltre la terziarizzazione del centro storico attraverso sventramenti entro i Bastioni e determina sempre più una stratificazione sociale che individua al centro la punta della piramide. Essa vede al centro la borghesia ricca e sempre più esternamente ceti popolari. La città vede inoltre dal 1934 al 1940 un aumento demografico di 200.000 individui arrivando a toccare circa 1.280.000 abitanti. Circa il 90% di essi provengono da fuori Milano e la città risponde ad essi con una debole risposta di case a basso costo progettate in ordine sparso sul tessuto urbano. Il piano Albertini in conclusione perpetra un'idea di assoggettamento del capitale privato alla pubblica pianificazione. (86)

Nel 1926 viene indetto un bando per un nuovo piano regolatore. Esso prevede, in analogia alle esperienze europee del momento, una previsione urbana per azzonamento e quindi con una primordiale destinazione funzionale delle aree. Esse sono distinte principalmente in industriali, commerciali e residenziali. Questo bando prevede inoltre la previsione di spazi pubblici a verde e soprattutto cerca di attenuare il monocentrismo crescente di Milano incentivando l'autonomia dei comuni limitrofi incentivandone la creazione di piani regolatori aggregati. Il concorso, vinto dall'arch. Portaluppi e dall'ing. Semenza, non trova però seguito. L'ing. Albertini, infatti, dopo aver costituito un ufficio tecnico, impiega 6 anni per redigere un piano in totale discordanza con i principi posti dal bando e che viene approvato nel 1934. Albertini definisce un piano

costituito da una fitta rete viaria suddivisa in quattro categorie: residenziale, delle passeggiate, principale e di transito. La grande viabilità è costituita da pochissime arterie e si costituisce l'ennesimo anello che stringe Milano. Si configura la quinta arteria di transito che esterna alle altre, ovvero Navigli, Bastioni, espansione del Beruto e ferrovia; cinge il nucleo urbano. Il piano prevede quindi un progetto di massima nonostante definisca i piccoli lotti. Infatti, Albertini prevede che possano costituiti piani particolareggiati, ma di fatto il reticolato imposto anche a piccola scala urbana li rende non necessari. Ciò permette una piena servizio dello strumento urbanistico alla speculazione edilizia che si vede già predisposta ad insediarsi senza ulteriori piani e lottizzazioni di dettaglio, ovvero senza i piani particolareggiati. (87)

Il piano Albertini afferma una seconda stagione del movimento Novecentista. La prima, indicativamente fino al 1930, è caratterizzata da un movimento antiecclettico ed antifuturista. Dentro di essa confluiscono diversi e variegati elementi stilistici che attingono da movimenti metafisici, della Secessione viennese ed anche quelli della Winier Werkstätte e di Adolf Loos. Con l'appropinquarsi agli anni 30 l'architettura afferma maggiormente prerogative pubbliche contestualmente ad un'edilizia privata. Questa seconda ondata Novecentista, influenzata da una rilettura classica e dal nascente movimento Razionale, è caratterizzata da una semplificazione linguistica che interpreta il regolamento edilizio e stradale definendo i prospetti architettonici degli edifici. Perciò si diffonde ampiamente il tema del fronte stradale senza aggetti, poggiato su portico o basamento. Il recupero dei materiali tradizionali come mattoni e calcestruzzo accentua ulteriormente il geometrismo che talvolta negli edifici pubblici viene esaltato anche dal ricorso retorico monumentale dell'ordine gigante. (88)



Note appendice storica

1. Roberti, M. M., Vincenti, A., Tabarelli, G. M. (1983). *Milano città fortificata*. Roma: Istituto Italiano dei Castelli, p. 17.
2. Gambi, L., & Gozzoli, M. C. (1982). *Le città nella storia d'Italia*; Milano: Editori Laterza, p. 55-59.
3. Penzo, P. P. (2000). *La città italiana prima dell'unità: Milano, Torino, Genova, 1700-1861*. Bologna: CLUEB, pp. 37-42.
4. Roberti, M. M., Vincenti, A., Tabarelli, G. M. (1983). *Milano città fortificata*. Roma: Istituto Italiano dei Castelli, p. 17
5. Vercelloni, V. (1989). *Atlante storico di Milano, città di Lombardia*. Milano: Edizioni L'Archivoltò, pp. 18-23.
6. Penzo, P. P. (2000). *La città italiana prima dell'unità: Milano, Torino, Genova, 1700-1861*. Bologna: CLUEB, pp. 37-42.
7. Vercelloni, V. (1989). *Atlante storico di Milano, città di Lombardia*. Milano: Edizioni L'Archivoltò, pp. 17-23.
8. Penzo, P. P. (2000). *La città italiana prima dell'unità: Milano, Torino, Genova, 1700-1861*. Bologna: CLUEB, pp. 37-42.
9. Vercelloni, V. (1989). *Atlante storico di Milano, città di Lombardia*. Milano: Edizioni L'Archivoltò, pp. 18-23.
10. Gambi, L., & Gozzoli, M. C. (1982). *Le città nella storia d'Italia*; Milano: Editori Laterza, pp. 55-59.
11. Vercelloni, V. (1989). *Atlante storico di Milano, città di Lombardia*. Milano: Edizioni L'Archivoltò, pp. 33-43.
12. Penzo, P. P. (2000). *La città italiana prima dell'unità: Milano, Torino, Genova, 1700-1861*. Bologna: CLUEB, pp. 37-42.
13. Frangioni, L. (1989). "Città e territorio: le strade nel Milanese alla fine del Trecento". contenuto in *Atlante storico di Milano, città di Lombardia*, a cura di Vercelloni V.; Milano: Edizioni L'Archivoltò, p. 33.
14. Vercelloni, V. (1989). *Atlante storico di Milano, città di Lombardia*. Milano: Edizioni L'Archivoltò, pp. 33-43.
15. Marani, P. (2004). *Il Codice Atlantico di Leonardo da Vinci. Indici per materie e alfabetico*. Firenze: Giunti.
16. Frommel, S., & Guillame, J. (2019). *Leonardo e l'architettura*; Modena: Franco Cosimo Panini, p. 117-123.
17. Frommel, S., & Guillame, J. (2019). *Leonardo e l'architettura*; Modena: Franco Cosimo Panini, pp. 49-65.
18. Pedretti, C. (1988). *Leonardo architetto*. Milano: Electa, p. 57.
19. Pedretti, C. (1988). *Leonardo architetto*. Milano: Electa, pp. 57-63.
20. Candia, C. (2020). "Il piano di Leonardo per l'«accrescimento» della città ducale" contenuto in *Leonardo e la città ducale: atti del Convegno (Politecnico di Milano 16 ottobre 2019)*, a cura di Repishti, F. (2020). Roma: Officina edizioni, pp. 99-124.
21. Pedretti, C. (1988). *Leonardo architetto*. Milano: Electa, pp. 57-63.
22. Candia, C. (2020). "Il piano di Leonardo per l'«accrescimento» della città ducale" contenuto in *Leonardo e la città ducale: atti del Convegno (Politecnico di Milano 16 ottobre 2019)*, a cura di Repishti, F. (2020). Roma: Officina edizioni, pp. 99-124.
23. Frommel, S., & Guillame, J. (2019). *Leonardo e l'architettura*; Modena: Franco Cosimo Panini, p. 49-56.
24. Candia, C. (2020). "Il piano di Leonardo per l'«accrescimento» della città ducale" contenuto in *Leonardo e la città ducale: atti del Convegno (Politecnico di Milano 16 ottobre 2019)*, a cura di Repishti, F.; Roma: Officina edizioni, pp. 99-124.
25. Penzo, P. P. (2000). *La città italiana prima dell'unità: Milano, Torino, Genova, 1700-1861*. Bologna: CLUEB, pp. 37-42.
26. Vercelloni, V. (1989). *Atlante storico di Milano, città di Lombardia*. Milano: Edizioni L'Archivoltò, pp. 34-43.
27. Penzo, P. P. (2000). *La città italiana prima dell'unità: Milano, Torino, Genova, 1700-1861*. Bologna: CLUEB, pp. 37-42.
28. Scotti, A. (1989), "Città e territorio: la rappresentazione cartografica tra Rinascimento e illuminismo", contenuto in *Atlante storico di Milano, città di Lombardia*, a cura di Vercelloni V.; Milano: Edizioni L'Archivoltò, p. 61.
29. Gambi, L., & Gozzoli, M. C. (1982). *Le città nella storia d'Italia*; Milano: Editori Laterza, pp. 65-68.
30. Scotti, A. (1989), "Città e territorio: la rappresentazione cartografica tra Rinascimento e illuminismo", contenuto in *Atlante storico di Milano, città di Lombardia*, a cura di Vercelloni V.; Milano: Edizioni

- L'Archivolto, p. 61.
31. Gambi, L., & Gozzoli, M. C. (1982). *Le città nella storia d'Italia*; Milano: Editori Laterza, pp. 55-59.
 32. Penzo, P. P. (2000). *La città italiana prima dell'unità: Milano, Torino, Genova, 1700-1861*. Bologna: CLUEB, pp. 37-42.
 33. Gambi, L., & Gozzoli, M. C. (1982). *Le città nella storia d'Italia*; Milano: Editori Laterza, p. 68.
 34. Caputo, P. (1993). *Milano: percorsi del progetto*. Milano: Guerini, pp. 61-63.
 35. Penzo, P. P. (2000). *La città italiana prima dell'unità: Milano, Torino, Genova, 1700-1861*. Bologna: CLUEB, pp. 44-52.
 36. Gambi, L., & Gozzoli, M. C. (1982). *Le città nella storia d'Italia*; Milano: Editori Laterza, pp. 112-123.
 37. Penzo, P. P. (2000). *La città italiana prima dell'unità: Milano, Torino, Genova, 1700-1861*. Bologna: CLUEB, pp. 44-52.
 38. Gambi, L., & Gozzoli, M. C. (1982). *Le città nella storia d'Italia*; Milano: Editori Laterza, p. 139.
 39. Scotti, A. (1989), "Città e territorio: la rappresentazione cartografica tra Rinascimento e illuminismo", contenuto in *Atlante storico di Milano, città di Lombardia*, a cura di Vercelloni V.; Milano: Edizioni L'Archivolto, p. 61.
 40. Penzo, P. P. (2000). *La città italiana prima dell'unità: Milano, Torino, Genova, 1700-1861*. Bologna: CLUEB, pp. 44-52.
 41. Penzo, P. P. (2000). *La città italiana prima dell'unità: Milano, Torino, Genova, 1700-1861*. Bologna: CLUEB, pp. 52-65.
 42. Fossa, G. (1996). *Il Sempione: grand axe del territorio milanese*; Roma: Gangemi, pp. 35-38.
 43. Gambi, L., & Gozzoli, M. C. (1982). *Le città nella storia d'Italia*; Milano: Editori Laterza, pp. 209-218.
 44. Penzo, P. P. (2000). *La città italiana prima dell'unità: Milano, Torino, Genova, 1700-1861*. Bologna: CLUEB, pp. 52-65.
 45. Gambi, L., & Gozzoli, M. C. (1982). *Le città nella storia d'Italia*; Milano: Editori Laterza, pp. 209-218.
 46. Penzo, P. P. (2000). *La città italiana prima dell'unità: Milano, Torino, Genova, 1700-1861*. Bologna: CLUEB, pp. 52-65.
 47. Selvafolta, O. (2005). "Milano e la Lombardia", contenuto in *Storia dell'architettura italiana. L'Ottocento.*, di Restucci, A., Milano: Electa, pp. 46-53.
 48. Penzo, P. P. (2000). *La città italiana prima dell'unità: Milano, Torino, Genova, 1700-1861*. Bologna: CLUEB, pp. 52-65.
 49. Caputo, P. (1993). *Milano: percorsi del progetto*. Milano: Guerini, pp. 61-63.
 50. Gambi, L., & Gozzoli, M. C. (1982). *Le città nella storia d'Italia*; Milano: Editori Laterza, p. 68.
 51. Penzo, P. P. (2000). *La città italiana prima dell'unità: Milano, Torino, Genova, 1700-1861*. Bologna: CLUEB, pp. 65-70.
 52. Grandi, M., & Pracchi, A. (1980). *Milano: guida all'architettura moderna*. Bologna, Zanichelli, pp. 7-13.
 53. Selvafolta, O. (2005). "Milano e la Lombardia", contenuto in *Storia dell'architettura italiana. L'Ottocento.*, di Restucci, A., Milano: Electa, pp. 53-59.
 54. Gambi, L., & Gozzoli, M. C. (1982). *Le città nella storia d'Italia*; Milano: Editori Laterza, pp. 218-223.
 55. Samonà, G. (1967). *L'urbanistica e l'avvenire della città* (1°ed.). Bari: Universale Laterza, p. 50.
 56. Selvafolta, O. (2005). "Milano e la Lombardia", contenuto in *Storia dell'architettura italiana. L'Ottocento.*, di Restucci, A., Milano: Electa, pp. 46-53.
 57. Gambi, L., & Gozzoli, M. C. (1982). *Le città nella storia d'Italia*; Milano: Editori Laterza, p. 257.
 58. Grandi, M., & Pracchi, A. (1980). *Milano: guida all'architettura moderna*. Bologna, Zanichelli, pp. 16-22.
 59. Selvafolta, O. (2005). "Milano e la Lombardia", contenuto in *Storia dell'architettura italiana. L'Ottocento.*, di Restucci, A., Milano: Electa, pp. 59-76.
 60. Vercelloni, V. (1989). *Atlante storico di Milano, città di Lombardia*. Milano: Edizioni L'Archivolto, pp. 114-125.
 61. Selvafolta, O. (2005). "Milano e la Lombardia", contenuto in *Storia dell'architettura italiana. L'Ottocento.*, di Restucci, A., Milano: Electa, pp. 59-76.
 62. Gambi, L., & Gozzoli, M. C. (1982). *Le città nella storia d'Italia*; Milano: Editori Laterza, pp. 218-223.
 63. Longhi, G. (1989). "Città e territorio, la costruzione del sistema di trasporto pubblico", contenuto in *Atlante storico di Milano, città di Lombardia*, di Vercelloni, V., Milano: Edizioni L'Archivolto, p. 126.
 64. Vercelloni, V. (1989). *Atlante storico di Milano, città di Lombardia*. Milano: Edizioni L'Archivolto, pp. 114-125.
 65. Longhi, G. (1989). "Città e territorio, la costruzione del sistema di trasporto pubblico", contenuto in *Atlante storico di Milano, città di Lombardia*, di Vercelloni, V., Milano: Edizioni L'Archivolto, p. 126.
 66. Grandi, M., & Pracchi, A. (1980). *Milano: guida all'architettura moderna*. Bologna, Zanichelli, pp. 33-65.
 67. Samonà, G. (1967). *L'urbanistica e l'avvenire della città* (1°ed.). Bari: Universale Laterza, p. 12.
 68. Grandi, M., & Pracchi, A. (1980). *Milano: guida all'architettura moderna*. Bologna, Zanichelli, pp. 23-27.
 69. Gambi, L., & Gozzoli, M. C. (1982). *Le città nella storia d'Italia*; Milano: Editori Laterza, p. 296.
 70. Grandi, M., & Pracchi, A. (1980). *Milano: guida all'architettura moderna*. Bologna, Zanichelli, pp. 33-65.
 71. Selvafolta, O. (2005). "Milano e la Lombardia", contenuto in *Storia dell'architettura italiana. L'Ottocento.*, di Restucci, A., Milano: Electa, pp. 59-76.
 72. Gambi, L., & Gozzoli, M. C. (1982). *Le città nella storia d'Italia*; Milano: Editori Laterza, pp. 267-269.
 73. Grandi, M., & Pracchi, A. (1980). *Milano: guida all'architettura moderna*. Bologna, Zanichelli, pp. 23-27.
 74. Grandi, M., & Pracchi, A. (1980). *Milano: guida all'architettura moderna*. Bologna, Zanichelli, pp. 33-65.
 75. Campos Venuti, G., et al. (1986). *Un secolo di urbanistica a Milano*, Clup, pp. 9-11.
 76. Grandi, M., & Pracchi, A. (1980). *Milano: guida all'architettura moderna*. Bologna, Zanichelli, pp. 33-65.
 77. Selvafolta, O. (2005). "Milano e la Lombardia", contenuto in *Storia dell'architettura italiana. L'Ottocento.*, di Restucci, A., Milano: Electa, pp. 85-93.
 78. Grandi, M., & Pracchi, A. (1980). *Milano: guida all'architettura moderna*. Bologna, Zanichelli, pp. 67-79.
 79. Campos Venuti, G., et al. (1986). *Un secolo di urbanistica a Milano*, Clup, pp. 11-17.
 80. Boatti, A. (2007). *Urbanistica a Milano: sviluppo urbano, pianificazione e ambiente tra passato e futuro*. Novara: CittàStudi, pp. 31-44.
 81. Airoldi, R. (1979, ottobre-novembre). "La Milano dell'ingegner Beruto" in *Casabella*, n. 451-452 (pp. 12-6). Milano, Electa, pp. 12-16.
 82. Campos Venuti, G., et al. (1986). *Un secolo di urbanistica a Milano*, Clup, pp. 17-23.
 83. Boatti, A. (2007). *Urbanistica a Milano: sviluppo urbano, pianificazione e ambiente tra passato e futuro*. Novara: CittàStudi, pp. 31-44.
 84. Campos Venuti, G., et al. (1986). *Un secolo di urbanistica a Milano*, Clup, pp. 23-30.
 85. Villa, A. (1979) "L'Architettura novecentesista e le trasformazioni del centro", in *Casabella*, n. 451-452, Milano, Electa, pp. 30-36.
 86. Boatti, A. (2007). *Urbanistica a Milano: sviluppo urbano, pianificazione e ambiente tra passato e futuro*. Novara: CittàStudi, pp. 31-44.
 87. Campos Venuti, G., et al. (1986). *Un secolo di urbanistica a Milano*, Clup, pp. 30-33.
 88. Villa, A. (1979) "L'Architettura novecentesista e le trasformazioni del centro", in *Casabella*, n. 451-452, Milano, Electa, pp. 30-36.

Bibliografia

- Airoldi, R. (1979, ottobre-novembre). "La Milano dell'ingegner Beruto" in *Casabella*, n. 451-452 (pp. 12-6). Milano, Electa.
- Aymonino, C. (1977). *Lo studio dei fenomeni urbani*. Roma: Officina.
- Architettura e arti decorative. Rivista d'arte e di storia. Anno VII, MCMXXVII-MCMXXVIII. Casa editrice d'arte Bestelli e Tumminelli, Milano-Roma.
- AA.VV. (1984). "Giuseppe de Finetti: la poesia e la ragione", in *Parametro*, n. 126. Bologna, Faenza ed.
- Anderson, C. (1999). "Palladio in Inghilterra: il predominio del classico in un mondo straniero", contenuto in *Palladio nel nord Europa. Libri, viaggiatori, architetti*, di Beltramini G., et. al., Skira, Milano-Ginevra.
- Battisti, E. & Maffioletti, S. (1994). *Le nuove figure architettoniche delle aree centrali nella dimensione metropolitana della città: il caso Garibaldi-Repubblica, Milano*. Venezia: IUAV: Il Cardo.
- Beltramini, G., et. al. (1999). *Palladio nel Nord Europa: libri, viaggiatori, architetti*. Skira.
- Boatti, A. (2007). *Urbanistica a Milano: sviluppo urbano, pianificazione e ambiente tra passato e futuro*. Novara: CittàStudi.
- Boyken, I. et al. (2011). *Oslo Ernst Schweizer: Stadion Wien*. Edition Axel Menges.
- Burg, A. (1991). *Novecento milanese. I novecentisti e il rinnovamento dell'architettura a Milano fra il 1920 e il 1940*. Milano: Motta ed.
- Campos Venuti, G., et. al. (1986). *Un secolo di urbanistica a Milano*, Clup.
- Canella, G. (2004, maggio). "Interrogativi ancora aperti su Giuseppe de Finetti architetto", in *Giuseppe de Finetti (1892-1952). Architettura e progetto urbano*. Quaderni del dottorato in composizione architettonica, n. 2. Milano, Clup, pp. 21-28.
- Canella, G. (2004, maggio). "L'antistile", in *Giuseppe de Finetti (1892-1952). Architettura e progetto urbano*. Quaderni del dottorato in composizione architettonica, n. 2, Milano, Clup, pp. 29-31.
- Candia, C. (2020). "Il piano di Leonardo per l'«accrescimento» della città ducale" contenuto in *Leonardo e la città ducale: atti del Convegno (Politecnico di Milano 16 ottobre 2019)*, a cura di Repishti, F. (2020). Roma: Officina edizioni, pp- 99-124
- Casabella (1933). Dicembre, A. XII, periodico.
- Casabella (1979). N° 451-452. *Milano città di progetti*. Ottobre-Novembre, A. XLIII, periodico.
- Casabella (1982). N° 476-477. Gennaio-Febbraio, A. XLVI, periodico.
- Caputo, P. (1993). *Milano: percorsi del progetto*. Milano: Guerini.
- Cislighi, G. (1983). "La Milano di de Finetti", in *Strade, piazze, spazi collettivi e scena urbana*, a cura di A. Cagnardi, INU –Istituto Nazionale di Urbanistica, Sezione Lombardia (pp. 105-11). Milano, Franco Angeli ed.
- Cislighi, G., De Benedetti, M., & Marabelli, P. (1981). *Giuseppe de Finetti. Progetti 1920-1951* (1°ed.), Milano: Clup.
- De Finetti, G., Cislighi, G., De Benedetti, M., & Marabelli, P. (2002). *Milano: costruzione di una città*; Milano: Hoepli.
- De Finetti, T., Cislighi, G., De Benedetti, M., & Pino, F. (2009). *Anni di guerra: 1940-1945*; Milano: Hoepli.
- De Finetti, G. (1934) Stadi: esempi, tendenze, progetti. Milano: Hoepli
- *Dedalo*. Rassegna d'arte diretta da Ugo Ojetti. Anno XI – Dasc. XV, Agosto 1931
- Firpo, L. (1963). *Leonardo. Architetto e urbanista*. Strenna Utet.
- Fossa, G. (1996). *Il Sempione: grand axe del territorio milanese*; Roma: Gangemi.
- Frangioni, L. (1989). "Città e territorio: le strade nel Milanese alla fine del Trecento". contenuto in *Atlante storico di Milano, città di Lombardia*, a cura di Vercelloni V.; Milano: Edizioni L'Archivolta, pp. 33-43
- Frommel, S., & Guillame, J. (2019). *Leonardo e l'architettura*; Modena: Franco Cosimo Panini.
- Gambi, L., & Gozzoli, M. C. (1982). *Le città nella storia d'Italia*; Milano: Editori Laterza.
- Grandi, M., & Pracchi, A. (1980). *Milano: guida all'architettura moderna*. Bologna, Zanichelli.
- Gravagnuolo, B. (1981). *Adolf Loos: teoria e opere*; Milano: Idea edizioni.
- Gregotti, V. (1963). "L'antistile", contenuto in *Edilizia Moderna*, n. 81. Milano, Arturo Demarchi ed., pp. 40-48
- *L'Architettura Italiana*. (1933). Periodico di architettura tecnica. Anno XXVIII, n. 9, mese di Settembre, pp. 189-204
- Longhi, G. (1989). "Città e territorio, la costruzione del sistema di trasporto pubblico", contenuto in *Atlante storico di Milano, città di Lombardia*, di Vercelloni, V., Milano: Edizioni L'Archivolta, p. 126.
- Loos, A. (1972). *Parole nel vuoto*. Milano: Adelphi edizioni.
- Lustenberger, K. (1998) *Adolf Loos*. Bologna: Zanichelli editore.
- Marabelli, P. (1982). "Il sud di Milano: un nuovo sviluppo per l'area metropolitana" in *Casabella*, n. 476-477, gennaio-febbraio. Milano: Electa, pp. 30-35.
- Pedretti, C. (1988). *Leonardo architetto* (2°ed.). Milano: Electa.
- Manieri Elia, M. (1995). *Louis Henry Sullivan. 1856-1924*. Milano: Electa.
- Marani, P. (2004). *Il Codice Atlantico di Leonardo da Vinci. Indici per materie e alfabetico*. Firenze: Giunti.

- Marzoli, P. (2004, maggio). "Giuseppe de Finetti: il progetto per la zona di San Lorenzo e per la ricostruzione di Porta Ticinese (1945 circa)", in *Giuseppe de Finetti (1892-1952). Architettura e progetto urbano*. Quaderni del dottorato in composizione architettonica, n. 2, Milano, Clup, pp. 53-62.
- Monestirolì, A.. (2002). *La metopa e il triglifo: nove lezioni di architettura*. Roma: Editori Laterza.
- Monestirolì, A. (1995). "Verso la città policentrica", in *Il centro altrove. Periferie e nuove centralità nelle aree metropolitane* (p. 13). Milano, Electa.
- Monestirolì, A. (1997). "Temi urbani. Cinque progetti per la città", in *Temi urbani: cinque progetti per la città* (pp. 9-28). Milano, Unicopli.
- Monestirolì, A. (2000). "Il classico come aspirazione", contenuto in "La Modernità del Classico", di Neri, R., & Vigano, P. (2000). *La modernità del classico*. Venezia: Marsilio editori.
- Muratore, G., & Portoghesi, P. (1975). *La città rinascimentale: tipi e modelli attraverso i trattati*. Mazzotta editore.
- Muzio, G. in *Dedalo*. Rassegna d'arte diretta da Ugo Ojetti. Anno XI – Dasc. XV, Agosto 1931
- Oechslin, W. (2006). *Palladianesimo, teoria e prassi*. Venezia: Arsenale editrice.
- Pedretti, C. (1988). *Leonardo architetto*. Milano: Electa.
- Pellegrini, C. (1987, dicembre) "La Milano di de Finetti", in *Quaderni del Dipartimento di progettazione dell'architettura del Politecnico di Milano*, n. 6 (pp.21-31).Milano, Clup.
- Penzo, P. P. (2000). *La città italiana prima dell'unità: Milano, Torino, Genova, 1700-1861*. Bologna: CLUEB.
- Piccinato, G. (1974). *La costruzione dell'urbanistica. Germania 1871-1914*. Roma: Officina Edizioni.
- Reggiori, F. (2004, maggio). "In memoria di Giuseppe de Finetti", in *Giuseppe de Finetti (1892-1952). Architettura e progetto urbano*. Quaderni del dottorato in composizione architettonica, n. 2. Milano, Clup, pp.69-73.
- Repishti, F. (2020). *Leonardo e la città ducale: atti del Convegno (Politecnico di Milano 16 ottobre 2019)*. Roma: Officina edizioni.
- Restucci, A. (2005). *Storia dell'architettura italiana. L'Ottocento*. Milano: Electa.
- Rogers, E. N. (1951) "Continuità o crisi" in *Casabella Continuità*
- Rossi, A. (2012). *Scritti scelti sull'architettura e la città, 1956-1972*. Macerata: Quodlibet.
- Rossi, A. (2001) "Un'educazione palladiana", contenuto in *Annali di architettura 13/2001*. Rivista del centro internazionale di Studi di Architettura Andrea Palladio di Vicenza, p. 10-11
- Rossi, A. (1970). *L'architettura della città*. Padova: Marsilio.
- Roberti, M. M., Vincenti, A., Tabarelli, G. M. (1983). *Milano città fortificata*. Roma: Istituto Italiano dei Castelli.
- Samonà, G. (1967). *L'urbanistica e l'avvenire della città* (1°ed.). Bari: Universale Laterza.
- Selvafolta, O. (2005). "Milano e la Lombardia", contenuto in *Storia dell'architettura italiana. L'Ottocento.*, di Restucci, A., Milano: Electa, pp. 46-53
- Scotti, A. (1989), "Città e territorio: la rappresentazione cartografica tra Rinascimento e illuminismo", contenuto in *Atlante storico di Milano, città di Lombardia*, a cura di Vercelloni V.; Milano: Edizioni L'Archivoltò.
- Sitte, C. (1980). *L'arte di costruire le città: l'urbanistica secondo i suoi fondamenti artistici*. Milano: Jaca book.
- Thomas, S. (1992). *Werner March: Architekt des Olympia-Stadions, 1894-1976*. Basel-Berlin-Boston: birkhäuser verlag.
- Tosini, A. S., Antolini, G. A., & Oechslin, W. (1989). *Il Foro Bonaparte: un'utopia giacobina a Milano*. FM Ricci.
- Vercelloni, V. (1989). *Atlante storico di Milano, città di Lombardia*. Milano: Edizioni L'Archivoltò.
- Villa, A. (1979) "L'Architettura novecentista e le trasformazioni del centro", in *Casabella*, n. 451-452 (pp. 30-36). Milano, Electa.
- Villa, A. (1980). "Milano: l'architettura novecentista e le trasformazioni del centro (1930-40)", contenuto in *Il progetto nella città*, a cura di Mantese, E.. Venezia, IUAV, pp. 149-68.
- Vitale, D. (2004, maggio). "Figura ed opera di Giuseppe de Finetti", in *Giuseppe de Finetti (1892-1952). Architettura e progetto urbano*. Quaderni del dottorato in composizione architettonica, n. 2. Milano, Clup, pp. 37-43.
- Vitale, D. (2004, maggio). "Il piano di Giuseppe de Finetti per Milano (1943-51)", in *Giuseppe de Finetti (1892-1952). Architettura e progetto urbano*. Quaderni del dottorato in composizione architettonica, n. 2. Milano, Clup, pp. 45-52.
- Vitale, D. (2004, maggio). "Milano costruzione di una città", in *Giuseppe de Finetti (1892-1952). Architettura e progetto urbano*. Quaderni del dottorato in composizione architettonica, n. 2. Milano, Clup, pp. 33-36.
- Neri, R., & Vigano, P. (2000). *La modernità del classico*. Venezia: Marsilio editori.
- Sciolla, G., Firpo, L. (1975). *La città ideale nel rinascimento*. Strenna Utet.
- Vietti-Violi, P. (1933) "Alcuni dati per le costruzioni sportive", contenuto in *Casabella*, Dicembre 1933 A. XII
- Werner, H. (1988). *The American Vitruvius: an architects' handbook of civic art*. New York: Princeton Architectural Press.
- Wittkower, R. (1995). *Palladio e il palladianesimo*, p. 240, Torino: Einaudi