

Bertrando Bonfantini,

Dipartimento di Architettura e Studi Urbani, Politecnico di Milano, Italia

bertrando.bonfantini@polimi.it

Abstract. Interpretando alcune dimensioni della relazione orizzontale/verticale con riferimento al ciclo trasformativo che l'ha investita, l'articolo sviluppa una riflessione sulla stagione urbanistica di Milano rispetto ad alcune sue caratteristiche specifiche.

Nonostante l'enfasi posta – nel confronto pubblico comune, ma anche in quello scientifico – sullo sviluppo verticale della città, la tesi sostenuta è che invece l'incremento della qualità della città, percepito in questi ultimi anni, derivi da fattori che risiedono nella sua migliorata 'orizzontalità'.

L'articolo, anche facendo ricorso a fonti dal dibattito cittadino, argomenta questa tesi in una discussione sui caratteri peculiari di alcune delle trasformazioni della città più recenti e del prossimo futuro, tra le quali quelle dell'ex recinto fieristico (City Life), dell'area Garibaldi-Repubblica (Porta Nuova), degli scali ferroviari.

Parole chiave: Milano; Orizzontale; Verticale; Qualità urbana; Trasformazioni urbane.

Introduzione: le qualità di Milano orizzontale

Questo contributo concentra l'attenzione sull'ultima fase del ciclo di trasformazioni urba-

nistiche di Milano, entro un più ampio periodo di ormai circa un trentennio, simbolicamente inaugurato dai progetti per la Bicocca e il Portello Sud. È una fase che ha prodotto uno scarto rispetto al recente passato. Ha segnato il passaggio dal 'paradosso milanese' dei primi anni 2000 (Bonfantini, 2017) – in cui la recuperata capacità trasformativa della città (Lotus, 2007; Bolocan, Bonfantini, 2007) non si traduceva però nella percezione di un significativo miglioramento della sua abitabilità (Martinotti, 2006) – a questo secondo decennio, nel quale Milano ha ritrovato il giudizio positivo dei più.

Nonostante l'interesse e l'attrazione generati dalla crescita verticale della città e dalla comparsa di grattacieli come fatto nuovo del paesaggio urbano, per alcuni estraneo al DNA milanese (si vedano, ad esempio, le critiche portate da Jacques Herzog nel

suo intervento al seminario *About the city*, alla Fondazione Feltrinelli, in occasione dell'Arch Week 2018; Monestiroli, 2018), l'articolo sostiene che le chiavi per comprendere l'incremento qualitativo colto nel comune sentire e nell'opinione diffusa sia invece conseguenza di una migliorata 'qualità orizzontale' della città. Più specificamente, l'ipotesi fondamentale consiste nell'affermare che la rinnovata attrattività e positiva percezione di Milano non stia nella realizzazione di edifici iconici – 'verticali' – e nemmeno tanto nella qualità intrinseca delle sue nuove architetture, bensì nel realizzarsi e ampliarsi dell'offerta di spazi (edifici e non) che hanno rafforzato il carattere orizzontalmente 'aperto' (Rieniets *et al.*, 2009; Rieniets, 2012) di Milano e delle sue opportunità per la 'vita in pubblico' (Di Giovanni, 2010), nel moltiplicarsi delle occasioni per il tempo 'non obbligato' di abitanti e visitatori (Gehl, 1980; Mareggi, 2011), innanzitutto nella fruibilità esperienziale e praticabilità pedonale della città (Pavia, 2015).

Le note che seguono intendono sviluppare alcuni argomenti a sostegno di questa ipotesi discutendo principalmente tre casi: la trasformazione del recinto fieristico storico (progetto City Life), quella del sito Garibaldi-Repubblica (progetto Porta Nuova) e, infine, quella che ha ora come oggetto il futuro degli scali ferroviari dismessi.

La 'bolla' di City Life: tra sospensione e banalizzazione

City Life costituisce, nel giudizio di chi scrive (cfr. Bonfantini, 2017), una occasione di cui non si è voluto cogliere le potenziali-

tà – stigmatizzata, ad esempio, da Pierluigi Cerri, in un'intervista del giugno 2017, come «operazione smaccatamente commercia-

Vertical/horizontal
Milan: notes on urban
quality in the recent
transformation cycle of
the city

Abstract. Interpreting some dimensions of the horizontal/vertical relationship in the transformation cycle of Milan, this article develops a reflection on the current urban planning phase of this city referring to some of its specific characteristics.

Despite the emphasis on the common debate as well as the scientific one, considering the vertical development of Milan, this paper argues that the increasing quality of the city, as perceived in recent years, derives from its improved 'horizontality.'

This article, also resorting to sources from the local debate, argues this thesis in a discussion on peculiar features of some of the most recent, and the near future, transformations of the city, including those of the former trade fair site (City Life project), Garibaldi-Repubblica area (Porta Nuova project), and the abandoned railway yards.

Keywords: Milan; Horizontality; Verticality; Urban quality; Urban transformations.

Introduction: the qualities of horizontal Milan

This contribution focuses on the last phase of the urban transformation cycle of Milan, within a broader period of about thirty years symbolically inaugurated by the projects for the Bicocca and Portello Sud areas. This phase has produced a difference with respect to the recent past. It marked the transition from the 'Milanese paradox' of the early 2000s (Bonfantini, 2017) – when the recovered transformative capacity of the city (Lotus, 2007; Bolocan, Bonfantini, 2007) did not translate into perception of a significant improvement of its habitability (Martinotti, 2006) – to this second decade, in which Milan has gained the positive judgment of the most.

In spite of the interest and attraction generated by the vertical growth of the city and the appearance of skyscrapers

as a new feature of the urban landscape, according to some strangers to the Milanese DNA (see, for example, the criticisms of Jacques Herzog in his speech at the seminar *About the City*, at the Feltrinelli Foundation, on the occasion of the Arch Week 2018; Monestiroli, 2018), this article claims that the keys to understanding the qualitative increase caught in common feeling and widespread opinion of people is the consequence of an improved 'horizontal quality' of the city.

More specifically, the fundamental hypothesis consists in affirming that the renewed attractiveness and positive perception of Milan is not in the realization of iconic – 'vertical' – buildings, and not so much in the intrinsic quality of its new architectures, but in the expanded offer of urban spaces that have strengthened the horizontally 'open' character (Rieniets *et al.*, 2009;

le e spregiudicata che nulla ha a che vedere con il disegno iniziale» (Venni, 2017).

La vicenda della trasformazione dell'ex recinto fieristico può scandirsi in almeno tre momenti. Il primo è quello del concorso, ormai lontano più di un decennio. Una procedura discutibile ha intrecciato la valutazione del progetto con quella della migliore offerta economica per l'acquisizione dell'area da parte della cordata proponente, risultata poi il criterio preponderante ai fini della decisione definitiva. In particolare, tra le proposte *short-listed* si determinò il confronto – la contrapposizione – tra due idee progettuali molto diverse (cfr. Lotus, 2007). Quella uscita sconfitta (portata da Pirelli Real Estate con il progetto di Renzo Piano Building Workshop; nell'opinione dei più, il progetto migliore) si impostava su un riammagliamento che ridava continuità al tessuto urbano interrotto dall'antica cesura del quadrato fieristico e apriva un parco unitario volto all'esterno – un grande triangolo affacciato sulla città. Il progetto risultato vincitore ha proposto, invece, una sorta di impianto insulare, caratterizzato dal disporsi di grandi 'frammenti' edilizi (cluster residenziali, terziari e commerciali) intorno a un parco interno all'area, con andamento trasversale est-ovest. Nello sviluppo attuativo del complesso questa sorta di composizione per isole edilizie *free standing* si è ulteriormente irrigidita e accentuata e il parco, separato dalla città, ha piuttosto assunto, in alcune sue parti, i caratteri protetti e raccolti del 'giardino' e, in alcune altre, quelli di un connettivo paesaggistico propri del verde ambientale e di decoro (cfr. Longo, 2001). Più radicalmente, secondo Francesco Borella si tratta di un «verde di risulta»: «un verde risultante appunto da un'operazione urbanistica [...] in cui al centro dell'attenzione» sta la distribuzione «della maggior volumetria possibile e non la

progettazione di un grande parco per la città, di un'area verde ottimale per compattezza, per fruibilità e accessibilità urbana, per valore ecologico» (Borella, 2010).

Un secondo momento (una fase interessante e, forse, sorprendente) ha contraddistinto la condizione temporanea compresa tra la prima realizzazione parziale del progetto e l'inaugurazione del centro commerciale (a fine 2017). In questo intermezzo, il luogo trasformato – nel prendere forma e vita degli spazi aperti compresi tra i complessi residenziali disegnati da Zaha Hadid e Libeskind e gli attacchi a terra delle torri ancora incompiute o vuote, all'uscita della metropolitana della nuova linea 'lilla' – ha rivelato caratteri e pratiche d'uso inaspettate. Per una breve stagione il 'giardino' di City Life, ritagliato nel paesaggio definito dalle isole recintate e inaccessibili dell'abitare ritratto delle abitazioni di lusso, ha rappresentato uno spazio rarefatto di sospensione e di quiete, fruito localmente (molti gli studenti dalle scuole intorno e i bambini al parco giochi), quale singolare 'dotazione di quartiere'.

Un terzo momento, infine, è quello in cui con l'attivarsi della prima torre terziaria e soprattutto il realizzarsi del centro commerciale, l'originalità inattesa di quegli usi (legati al contesto circostante, e alla ricerca di uno spazio di distensione), senza venir meno, tende però a diluirsi e banalizzarsi secondo i *cliché* più convenzionali delle cittadelle del consumo, un 'tradizionale' frammento di 'città generica' in relazione atopica col luogo. Pur nella attrattività indubbia di questa nuova polarità urbana, forte è il carattere straniante, di distacco e artificialità, che fa di City Life (con il suo solerte servizio di sorveglianza dedicato, che ne evidenzia il carattere astratto dal contesto) un ambiguo Truman Show milanese.

Rieniets, 2012) of Milan and its opportunities for 'life in public' (Di Giovannini, 2010), multiplying the possibilities for the 'optional activities' of inhabitants and visitors (Gehl, 1980, Mareggi, 2011) in experiencing the city and its pedestrian usability (Pavia, 2015).

The following notes aim at developing some arguments to support this hypothesis through a discussion focused mainly on three cases: the transformations of the former trade fair site (City Life project) and Garibaldi-Repubblica grounds (Porta Nuova project), and the future of the city's abandoned railway yards.

The 'bubble' of City Life: between suspension and trivialization

In the author's opinion (see Bonfantini, 2017) City Life represents a missed opportunity for an urban transformation, which has been unable to grasp

its own potential – stigmatized, for example, by Pierluigi Cerri, in an interview in June 2017, as a «blatant and unscrupulous commercial operation that has nothing to do with the initial design» (Venni, 2017).

The story of the transformation of the former trade fair grounds can be divided into at least three moments. The first is the design competition for the future of the area, now more than a decade ago. A questionable procedure has intertwined the projects' evaluation with the economic assessment of the best offer for the site acquisition by the participant groups. And this latter turned out to be the main criterion for the final decision. In particular, among the three short-listed proposals, the comparison – the contrast – between two very different design ideas was displayed (see Lotus, 2007). The losing proposal (by Pirelli Real Estate with

Renzo Piano Building Workshop, considered the best project in the opinion of the most) was set on a general reconnection in order to give continuity to the urban fabric, interrupted by the ancient caesura created by the huge exhibition enclosure, and to open a unitary park facing the outside – a large green triangle overlooking the city. Instead, the winning project proposed an 'insular' scheme characterized by a layout of large built-up 'fragments' (residential, commercial and tertiary clusters) around a park inside the area, with a transversal East-West orientation. During the implementation process this composition of free-standing built-up islands has further stiffened and the park, separated from the city, has assumed, in some parts, the characters of a 'garden' being closed and protected and, in some others, those of a landscape connective like envi-

ronmental and ornamental green (see Longo, 2001). More radically, according to Francesco Borella, it is a «residual green»: «a green resulting from an urban operation [...] in which the focus is [the distribution] of the largest possible building volumes and not the design of a large park for the city, i.e. a green area optimized for compactness, usability, urban accessibility, and ecological value» (Borella, 2010).

The second period – an interesting and somehow surprising phase – marked the temporary condition between the first partial realization of the project and the inauguration of the shopping centre (at the end of 2017). In this interlude, open spaces – taking shape and life between the residential complexes designed by Zaha Hadid and Libeskind and the still unfinished or empty towers at the new subway exit – revealed unexpected characters

A margine del dibattito e delle polemiche accese che hanno accompagnato il progetto City Life vanno ricordati, con qualche disagio, gli argomenti di critica fondati sulle ombre portate dai nuovi edifici alti del complesso. Senza disconoscere questi ragionevoli fattori progettuali di prestazione ambientale (radicati fin nei principi del Moderno), e pur essendo avvertiti e consapevoli circa il ruolo, anche tattico, cui questi argomenti si prestavano nella resistenza dei comitati e delle associazioni locali di abitanti, tuttavia colpisce il riduzionismo di un recente urban design che riconduce la discussione sul progetto urbanistico all'alchimia di alcuni fattori parametrici, fissati in indicatori, e simulazioni.

L'itinerario urbano di Porta Nuova: una riconfigurazione del sistema dei luoghi centrali della città

(Bonfantini, 2018) che ancorassero quelle trasformazioni entro contesti o sistemi spaziali selettivi, rappresentativi di una visione e di priorità da affrontarsi: capaci, insomma, di restituire senso complessivo e sintassi di quanto si stava compiendo. Nel progetto urbanistico della città, in questi ultimi decenni, non sono state sviluppate efficaci immagini e figure di mediazione tra un racconto della città 'detta tutta insieme' o, viceversa, per singole occasioni trasformatrice. Gli ambiti di trasformazione urbana tendono a fare ciascuno storia a sé. L'ultimo tentativo di costruzione esplicita di un'immagine strutturale selettiva rimane quella del Documento direttore del Progetto passante (e, più irrisolta,

Un carattere specifico dell'urbanistica di Milano è quello di aver praticato, anche deliberatamente, una 'trasformazione per progetti', in assenza di 'figure territoriali' o 'schemi direttori'

la 'T rovesciata' del Documento di inquadramento delle politiche urbane milanesi del 2000).

Una delle ragioni del successo del progetto Porta Nuova sta, invece, proprio nel fatto che la sua realizzazione ha dato corpo e forma anche – soprattutto – a una concatenazione spaziale implicita, in grado di esprimere quella tensione strutturale per la città – nella ristrutturazione del suo sistema dei luoghi centrali – configurando e riconnettendo una sequenza di spazi pubblici ed 'episodi' urbani, a prevalente fruizione pedonale, dal centro cittadino fino al quartiere Isola e a piazza della Repubblica: una moderna *promenade*, divenuta in breve tempo nuovo elemento strutturante delle pratiche del tempo libero e del *loisir*. Questo itinerario orizzontale attraverso la città, con il suo tracciato e le sue 'stazioni' e ramificazioni, e i diversi specifici 'ambienti' locali che inanella e mette in relazione (Gabellini, 2010), spiega il successo di questa trasformazione più delle manifestazioni di verticalità che ne sono diventate simbolo.

Questo fattore implicito di successo è in realtà il risultato di un'intenzionalità esplicita perseguita dall'operazione urbanistica, come rivelano i grandi pannelli illustrativi che costeggiano il percorso da piazza Gae Aulenti al ponte su via Melchiorre Gioia: «al centro di Milano un sistema di connessioni pedonali con piazze, ponti e un grande parco». E ancora: «Nasce la passeggiata più lunga di Milano», descritta come «Un percorso pedonale da Porta Nuova alla città storica», messo a confronto – sotto lo slogan «Milano entra in una dimensione internazionale» – con i riferimenti esemplari delle Tuileries a Parigi, della Rambla di Barcellona, della Highline di New York.

Nel 'libello civile' con cui l'amministratore delegato della società promotrice della trasformazione, Manfredi Catella ha volu-

and practices. For a short season, the 'garden' of City Life, cut out in the landscape shaped by the fenced and inaccessible islands of luxury homes, represented a rarefied space of suspension and quiet, enjoyed locally (many students from the schools around and the children at the playground) like a singular 'neighbourhood equipment' for the surroundings.

Finally, a third moment of this urban transformation happens with the inauguration of the first tertiary tower and especially the realization of the shopping centre. Therefore, the unexpected originality of those uses (related to the surrounding context, and the search for a relaxing space), without fading, however, tends to dilute and to become banal, according to the more conventional clichés of the consumption 'citadels' – a 'traditional' fragment of the contemporary 'generic city' with

an atopic relation to places. Despite the undoubted attractiveness of this new urban polarity, the alienating character of detachment and artificiality is strong, making City Life (with its diligent dedicated surveillance service, which highlights its abstract character from the context) an ambiguous Milanese Truman Show.

In the margins of the debate and the heated controversies that accompanied the City Life project, we should mention, with some discomfort, the critical arguments based on the shadows cast by the new high buildings. Without disregarding these reasonable design factors for environmental performance (rooted in the principles of Modernism), and being warned and aware about the role, even tactical, of these arguments in the resistance of local committees and associations to the project, however the reductionism

of a recent urban design tendency that leads the discussion on urban projects to the alchemy of some parametric factors, a set of indicators, and simulations should be carefully considered.

The urban itinerary of Porta Nuova: a reconfiguration in the city's system of central places

A specific character in Milan urban planning is to have practiced – even deliberately – a 'transformation by projects', in the absence of 'territorial images' or 'guiding schemes' (Bonfantini, 2018) which are able to ground those transformations within selective and contextual space systems representative of priorities according to a vision – able, in short, to give back overall sense and syntax of what was done. Recent urban plans for Milan have not developed effective mediation images between a narrative of the city told

'all together' or, vice versa, by single transformative occasions. The areas of urban transformation tend to make each story to itself. The last attempts to explicit and construct a selective structural image for the city are in the Guidance Document for the Underground Rail Link (1984) and, even more unsolved, in the 'reverse T' of the Framework Document for Urban Planning Policies of 2000.

On the contrary, one of the reasons for the Porta Nuova project's success lies just in giving shape and form to an implicit spatial concatenation with a structural role for the city, in the redefinition of its system of central places. It has configured and reconnected a sequence of public spaces and urban 'episodes', where pedestrian use is dominant, from the city centre to the Isola district and Piazza della Repubblica; a modern promenade, soon

to accompagnare (fatto singolare) la realizzazione del progetto Porta Nuova si legge significativamente: «Quando mi chiedono da dove nasce la visione urbana di questo progetto, il mio invito è sempre quello di non guardare solo in alto, dove sorgono i palazzi, ma di abbassare gli occhi al livello del suolo. Una trama urbana si sta rivelando pian piano, e questa è la vera novità, più che gli stessi edifici» (Catella, 2013).

Al commento di questa nuova 'trama urbana' si prestano le parole di Rosario Pavia, circa la riconquista di una fruibilità 'aperta' e 'orizzontale' della città alle pratiche del pedone: «Forse è giunto il momento di porre la questione del camminare e dello spazio pubblico in termini nuovi [...] Lo spazio pubblico, come rete del camminare, ha il compito di restituire alla città il senso della misura, della narrazione, della scoperta. Riportare i percorsi pedonali al centro dell'organizzazione della città è un atto ordinario e rivoluzionario insieme» (Pavia, 2015).

Secondo questa chiave può leggersi anche una delle più riuscite riqualificazioni operate nell'ultimo periodo, e lasciato tra i più concreti di Expo 2015: la riapertura della Darsena come grande piazza d'acqua, tenuta incomprensibilmente in ostaggio per lunghi anni dalla scelta di realizzarvi al di sotto un parcheggio interrato, mentre le città del mondo facevano a gara per riqualificare – e talvolta reinventarsi (come, ad esempio nel caso di Cheonggyecheon, a Seoul) – un proprio affaccio sull'acqua. Darsena che potrà diventare elemento e snodo di un 'itinerario' ulteriore dello spazio pubblico milanese, capace di incidere in profondità sulla vita e il funzionamento della città, se la proposta della riapertura dei Navigli avrà seguito (Boatti, Prusicki, 2018).

becoming a new structural element for leisure activities. Such a horizontal itinerary through the city – with its route, nodes and ramifications, and the different specific local 'environments' that it links and connects together (see Gabellini, 2010) – explains the success of this transformation more than the vertical manifestations that have become the symbol of it.

This implicit success factor is actually the result of an explicit aim pursued by this urban operation, as the panels along the path from Gae Aulenti square to the bridge on Melchiorre Gioia street reveal: «in the center of Milan a system of pedestrian connections with squares, bridges and a large park». And again: «The longest walk in Milan is born». It is described as «a pedestrian path from Porta Nuova to the historical city» and compared – under the slogan «Milan enters an

international dimension» – with the exemplary references of the Tuileries in Paris, the Rambla in Barcelona, the Highline in New York.

About this issue, in the unusual 'civil pamphlet' with which the CEO of the promoting company of this urban transformation, Manfredi Catella have accompanied the realization of the Porta Nuova project, he significantly remarks: «When they ask me where the urban vision of this project comes from, my invitation is always to not only look up, where the buildings rise, but to look at the ground level. A new urban frame is emerging, and this is the real novelty, rather than the buildings themselves» (Catella, 2013).

The following words of Rosario Pavia about the reconquest of an 'open' and 'horizontal' use of the city to pedestrian practices are suitable for a comment of this new urban framing:

Scali ferroviari: verso trasformazioni progressive e radicate nel contesto?

«[Milano] è ancora un buon posto per lavorarci, ma non altrettanto buono per viverci. [...] Ci sono poche occasioni di mobilitazione cittadina collettiva, benché vi siano isolati segni di dinamismo [...]. Sono tutti interventi che assomigliano a isole in una città piuttosto grigia in cui la maggior parte della vita pubblica è in realtà molto privata e quasi invisibile» (Martinotti, 2006).

«Proprio a partire da luglio 2015 Expo stava affermandosi come un grande successo [...] Ma altri luoghi si erano improvvisamente accesi grazie a riqualificazioni in parte legate all'evento Expo, [...] in parte per completamento di importanti iniziative pubbliche [...] e private [...]. Una città abituata a vivere nello spazio privato e fortemente arroccata al centro, si era trovata a scoprire il piacere di ritrovarsi in pubblico, uscendo finalmente dalla cerchia dei Navigli per abitare nuovi spazi che uscivano dall'anonimato diventando luoghi» (Balducci, 2017).

In queste due immagini, così diverse – la prima di Guido Martinotti, in occasione della Biennale di Architettura di Venezia del 2006, la seconda di Alessandro Balducci, in margine alla propria esperienza assessorile – si evidenzia lo iato che separa i due momenti della città, a distanza di circa dieci anni.

In questo mutato clima, il tema dell'orizzontalità/verticalità delle trasformazioni della città torna ora a proporsi nello sviluppo della progettualità che investe gli scali ferroviari dismessi (Montedoro, 2018). Nel processo che ne ha alimentato la discussione su modi e contenuti si possono leggere le aporie che intercorrono tra un approccio di rimessa e schematicamente alimentato da argomenti elementari – concentrazione volumetrica per una massimizzazione delle superfici a verde – fino alla banalizzazio-

terfront. A dock – the Darsena – that could become an element and junction of a further 'itinerary' of the Milanese public space, with relevant effects on the life and functioning of the city, yet if the proposal for the reopening of the Navigli will be carried out (Boatti, Prusicki, 2018).

Abandoned railway yards: towards progressive transformations rooted in the context?

«[Milan] is still a good place to work, but not to live. [...] There are few occasions for collective citizen mobilization, although there are isolated signs of dynamism [...]. They are all interventions that look like islands in a rather grey city where most of public life is actually very private and almost invisible» (Martinotti, 2006).

«In July 2015 Expo was resulting in a great success [...] but other places

ne (talvolta, in un mero *branding* accompagnato da slogan accattivanti) e le ambizioni di una contestualizzazione forte delle proposte, per un progetto di rigenerazione resiliente, articolato nello spazio e nel tempo, capace di declinare la grana minuta, la differenza, la specificità, la gradualità, la parzialità.

Nell'esercizio di *visioning* praticato con le cinque esplorazioni progettuali seguite al workshop promosso da Fs con Comune di Milano nel dicembre 2017 (si veda www.scalimilano.vision) si rivelano in parte queste tensioni e contraddizioni. Enucleare gli scali come sorta di sistema chiuso porta a figure compositive e assetti autoriferiti. Per contro, il *Documento di visione strategica* (giugno 2017, in allegato all'Accordo di programma) sottolinea come «Gli scali ferroviari, nella loro varietà, devono diventare parte integrante della città», «nella specificità delle loro vocazioni» e come «Le trasformazioni che interesseranno gli scali potranno avere effetti oltre i loro limiti e costituiranno un'opportunità per trattare questioni urbane confinanti, innescando ampi processi di riqualificazione». Si sottolinea, ancora, la «Particolare attenzione [...] posta nei confronti degli usi temporanei ai quali sarà opportuno ricorrere per anticipare l'appropriazione delle aree da parte della cittadinanza e per garantire un uso urbano delle aree anche nei periodi di attesa durante le fasi della trasformazione» (*ibidem*). In queste parole si legge un cambiamento verso forme più articolate e complesse di progettazione urbana per parti, oltre il formato canonico del 'progetto urbano'. «Milano Boom», il numero di *Lotus* che ritraeva la trasformazione della città alla soglia del 2007, ne suggeriva l'interpretazione dell'affermarsi anche a Milano di «nuovi interventi [caratterizzati] da un'idea di *enclave* di matrice 'anglosassone' e [...] da un'esaltazione del valore iconico dei singoli oggetti architettonici oltre che [...] dall'offerta

più o meno veritiera dell'idillio verdolatrato» (Nicolin, 2007). A un decennio di distanza, un altro numero di *Lotus* dedicato alla città, «Meteo Milano» (Lotus, 2016), restituisce un'immagine differente, mettendo in tensione una selezione di interventi di taglia più minuta – «progetti di trasformazioni puntuali sorti in modo del tutto accidentale in numerose parti della città» (ivi, Nicolin), rappresentativi di un'apprezzata azione di riqualificazione diffusa – col 'grande vuoto' dello Scalo Farini (e degli scali in genere), nella «necessità di intendere le prossime trasformazioni come riurbanizzazione che tenga conto delle condizioni residuali di partenza anziché come mero sviluppo» (ivi, Bassoli). Piuttosto che nell'esplosione di nuove verticalità, la qualità delle trasformazioni degli scali si misurerà nella loro capacità di interpretazione del residuo e di inserimento sensibile, dialogante, progressivo, osmotico – 'orizzontale'.

Più in generale (riprendendo e integrando gli argomenti spesi nel primo paragrafo, in apertura del terzo, e in quest'ultimo), Milano nel periodo più recente sembra avere sviluppato migliori capacità di contestualizzazione delle trasformazioni urbane nei diversi ambienti locali. L'attivismo dei Municipi e l'interpretazione progettuale di quanto implicato dai NIL (Nuclei di identità locale) – forse l'intuizione più brillante del Piano di governo del territorio nel proporre una caratterizzazione minuta della città (cfr. Russi, 2009) – paiono avere prodotto una tensione effettiva in tale direzione. E questo si riflette nelle schede istruttorie per la trasformazione delle singole aree del *Documento di visione strategica* relativo agli scali ferroviari, ora richiamato. Tuttavia la sfida per una 'rigenerazione resiliente' non si risolve in questa sola dimensione, quanto piuttosto nella capacità di proporre una possibile struttura 'narrativa' della città (cfr. Gasparrini, 2016),

had suddenly turned on thanks to redevelopments partly linked to the Expo event, [...] partly for completion of other important public and private initiatives. A city used to live in private space and strongly retreated in the urban centre, discovered the pleasure of meeting in public, finally leaving the circle of the Navigli to inhabit new urban spaces that came out of anonymity becoming places» (Balducci, 2017). These two so different images – the former of Guido Martinotti, on the occasion of the Venice Architecture Biennial in 2006, the latter of Alessandro Balducci, in the margin of his councillor's experience – highlight the gap that separates the two moments of the city, at a distance of about ten years. In this changed climate, the issue of the horizontal/vertical transformation of the city comes back to the fore into the debate about the redevelopment of

the disused railway yards (Montedoro, 2018). In the process that has fuelled the discussion on design modes and contents for these areas, we can read the aporias between an approach powered by elementary arguments – volumetric concentration to maximize the green surfaces – up to the trivialization (sometimes, in a mere branding accompanied by catchy slogans), and the ambitions of a strong contextualization of the proposals, for a resilient regeneration, articulated in space and time, able to decline the minute grain, the difference, the specificity, the gradualness, and the partiality that shape the current scenario of urban transformation, redefining its characteristics. In the visioning exercise practiced with the five design explorations that followed the workshop promoted by FS with the City of Milan in December 2017 (see www.scalimilano.vision)

some of these tensions and contradictions revealed themselves. Treating the railway yards as a closed system leads to self-referred compositional schemes.

On the other hand, the *Strategic Vision Document* (June 2017, attached to the Programmatic Agreement drafted to rule the transformation of these areas) underlines that «Railway yards, in their variety, must become integral parts of the city», «according to the specificity of their vocations» and «The effects of the transformations that will affect the railway yards will overcome their borders as an opportunity to deal with neighbouring urban issues and trigger large regeneration processes». It also underlines the «particular attention [...] paid to temporary uses in order to anticipate the appropriation of areas by citizens and ensure the urban use even during waiting periods

through the different transformation phases» (*ibidem*).

In these passages we can read a change towards more articulated and complex forms of city design 'by parts', beyond the traditional 'urban project' format. «Milano Boom», the issue of the architecture journal *Lotus* portraying the transformation of the city at the threshold of 2007, interpreted that urban scenario as the affirmation in Milan of «new interventions [characterized] by the enclave, an idea of 'Anglo-Saxon' derivation, and [...] by an exaltation of the iconic value of the individual architectural objects [...] accompanied [...] by the more or less truthful offer of the green idyll» (Nicolin, 2007).

A decade later, another issue of *Lotus* dedicated to the city, «Meteo Milano» (Lotus, 2016), provides a significantly different image. A selection of smaller size interventions – «projects of piece-

secondo dispositivi del progetto capaci di declinarla in una «visione strategica a base territoriale» (Gabellini, 2018). Orizzontalità e verticalità possono concorrervi senza necessariamente escludersi, purché l'architettura non si riduca a «forma di pubblicità» (Gregotti, 2017).

REFERENCES

- Balducci, A. (2017), "Milano, la riscoperta dello spazio pubblico", *Territorio*, n. 82, pp. 31-35.
- Boatti, A. and Prusicki, M. (Eds.) (2018), *I nuovi Navigli milanesi. Storia per il Futuro*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna, Rimini.
- Bolocan Goldstein, M. and Bonfantini, B. (Eds.) (2007), *Milano incompiuta. Interpretazioni urbanistiche del mutamento*, Franco Angeli, Milano.
- Bonfantini, B. (2017), *Dentro l'urbanistica. Ricerca e progetto, tecniche e storia*, Franco Angeli, Milano.
- Bonfantini, B. (2018), "Dispositivi del progetto urbanistico (una quasi recensione)", *Territorio*, n. 86.
- Borella, F. (2010), "Il Parco Citylife: un residuo verde", *Arcipelago Milano*, 9 novembre; available at: www.arcipelagomilano.org (accessed 5 september 2018).
- Catella, M. (2013), *Milano si alza. Porta Nuova, un progetto per l'Italia*, Feltrinelli editore, Milano.
- Di Giovanni, A. (2010), *Spazi comuni. Progetto urbanistico e vita in pubblico nella città contemporanea*, Carocci, Roma.
- Gabellini, P. (2010), *Fare urbanistica. Esperienze, comunicazione, memoria*, Carocci Roma.
- Gabellini, P. (2018), *Le mutazioni dell'urbanistica. Principi, tecniche, competenze*, Carocci, Roma.
- Gasparrini, C. (2016), "Un cambio di paradigma per l'urbanistica delle città resilienti", *Urbanistica*, n. 154, pp. 105-124.
- Gehl, J. (1991), *Vita in città*, Maggioli, Rimini.
- Gregotti, V. (2017), "L'architettura è ormai una forma di pubblicità", intervista di T. Monestiroli a V. Gregotti, *La Repubblica / Milano*, 19 dicembre, p. xiii.
- Longo, A. (2001), "Materiali verdi", in Gabellini, P., *Tecniche urbanistiche*, Carocci, Roma, pp. 277-313.
- Lotus (2007), "2007 Milano Boom", *Lotus international*, n. 131.
- Lotus (2016), "Meteo Milano", *Lotus international*, n. 161.
- Mareggi, M. (2011), *Ritmi urbani*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna, RN.
- Martinotti, G. (2006), "Torino e Milano. Città cugine e diverse", in Aa.Vv., *Città. Architettura e società*, Catalogo della X Mostra internazionale di architettura "La Biennale di Venezia", Marsilio, Venezia, vol. 1, pp. 191-196.
- Monestiroli, T. (2018), "I grattacieli secondo Herzog 'Non rispettano l'anima di Milano'", *La Repubblica / Milano*, 29 giugno, p. ix.
- Montedoro, L. (Ed.) (2018), *Le grandi trasformazioni urbane. Una ricerca e un dibattito per gli scali milanesi*, Fondazione OAMi, Milano.
- Nicolin, P. (2007), "Milano Boom. Dall'etica della produzione all'estetica del consumo", *Lotus international*, n. 131, pp. 4-9.
- Pavia, R. (2015), *Il passo della città. Temi per la metropoli futura*, Donzelli, Roma.
- Rieniets, T. (2012), "Open City. Progettare la coesistenza nella città contemporanea", *Territorio*, n. 61, pp. 7-15.
- Rieniets, T., Siegler, J. and Christiaanse, K. (2009), *Open City: Designing Coexistence*, Sun, Amsterdam.
- Russi, N. (2009), "Progettazione alla scala locale. I Nuclei di identità locale nel Pgt di Milano", in Pomilio, F. (Ed.), *Welfare e territorio*, Alinea, Firenze, pp. 132-146.
- Venni F., 2017, "Così il nuovo scalo [aeroportuale di Linate] dialogherà con la città", intervista con Pierluigi Cerri, *La Repubblica / Milano*, 29 giugno.
- meal change carried out in a wholly accidental manner in numerous parts of the city» (Lotus, 2016: Nicolin, p. 5), representative of an appreciated widespread requalification action – is considered together with the 'large void' of the Scalo Farini (and of the abandoned railway yards in general), claiming to conceive «the coming transformations [...] as reurbanization that will take into account of the residual starting conditions rather than as mere development» (Lotus, 2016: Bassoli). Rather than in the explosion of new vertical manifestations, the quality in the railway yards' transformations will be tested in their capability to interpret the residual conditions of places and to result sensitive, dialoguing, progressive, osmotic – 'horizontal' – insertions in the existing city. More generally, and expanding these final arguments and remarks, Milan in the most recent period seems to have improved its own capacity towards more contextual urban transformations in a stronger relationship with local environments. The activism of the 'Municipi' (city boroughs) and the design interpretation of NILs (Nuclei di local identity) – perhaps the most brilliant intuition of the General Urban Plan in proposing a detailed characterization of the city (see Russi, 2009) – seem to have produced an effective trend in this direction. This is reflected, for instance, in the indication sheets of the *Strategic Vision Document* to control each railway yard under transformation, as we discussed above. However, the challenge for a 'resilient regeneration' does not reside only in this local dimension, rather in the capability to propose a possible narrative structure of the city (see Gasparrini, 2016), according to 'project devices' able to decline it into a «spatial strategic vision» (Gabellini, 2018). Both horizontality and verticality can contribute to that without necessarily excluding one or the other but collaborating, as long as architecture is not reduced to «a form of advertising» (Gregotti, 2017).