

Lezione 13. Piazza Diaz. Leggere la memoria dei paesaggi urbani

Dal Piano Beruto al Piano Pavia-Masera. Dal Piano Pavia-Masera al Concorso per il Piano Regolatore del 1926. I presupposti del paesaggio urbano a sud della piazza Duomo. Il disegno di piazza Diaz. Il Palazzo dell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni. Piero Portaluppi (1888-1967). Luigi Mattioni (1914-1961). Il Centro Diaz.

Dal Piano Beruto al Piano Pavia-Masera

Milano, al momento dell'Unità d'Italia, aveva circa 270 mila abitanti; nel 1911 superava i 700 mila, registrando in cinquant'anni un incremento del 160%; solo nel primo decennio del Novecento crebbe del 30% in ragione di uno sviluppo delle attività manifatturiere della grande industria chimica e di quella siderurgica che ne avevano fatto il centro di attrazione di una vasta regione, sostenuta da una **rete ferroviaria**, che la collegava con l'Europa e il resto d'Italia, e da una articolata rete di **trenovie**, che la collegava con le altre città lombarde.

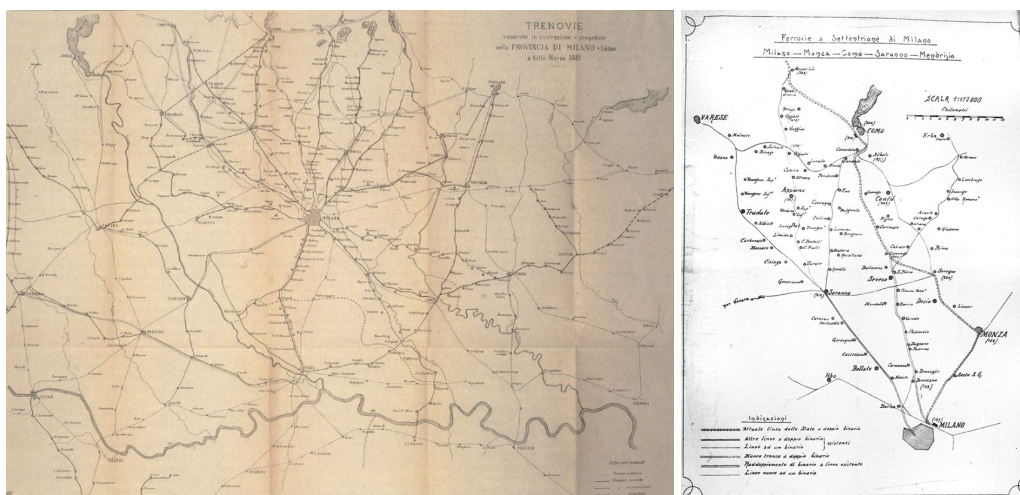


Figura 1 - Rete ferroviaria e rete delle trenovie esistenti, in costruzione e progettate al 1881. Rete delle Ferrovie Nord Milano, 1879.

All'interno di questo sistema un ruolo di particolare rilievo assumeva la rete delle Ferrovie Nord Milano fondata nel 1877 dal belga Albert Vaucamps allo scopo di costruire e gestire le linee ferroviarie Milano-Saronno e Milano-Erba che furono inaugurate dopo appena due anni. Rete che si ampliò nel 1888 con l'ingresso della Società per le Ferrovie del Ticino (SFT), che gestiva in concessione le linee Como-Varese-Laveno e Saronno-Malnate e la tranvia Como-Fino-Saronno.

Occorreva dare ordine urbanistico all'impetuosa crescita di Milano con un Piano Regolatore che, tuttavia, doveva fare i conti con una politica del *laissez faire* apprezzata dagli interessi immobiliari.

Complessa fu la vicenda che aveva portato all'approvazione definitiva del primo Piano Regolatore della città: da una prima versione, predisposta nel 1884 dall'ingegnere capo comunale **Cesare Beruto** (1835-1915), si era passati ad una versione definitiva approvata dal



Ministero nel 1889, dopo una profonda revisione della Commissione di tecnici e imprenditori presieduta da Giovanni Battista Pirelli.

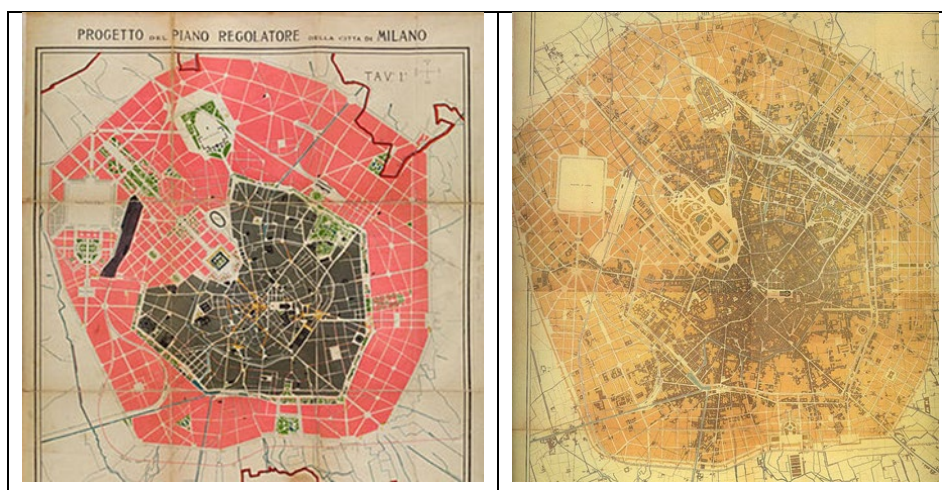


Figura 2 – Cesare Beruto, Prima versione (1884) e versione approvata (1889) del Piano Regolatore

Il sindaco Ettore Ponti, appena insediato nel 1906, chiese agli uffici tecnici del Comune, diretti dagli ingegneri **Giovanni Maserà** e **Angelo Pavia**, di avviare la redazione di un nuovo Piano Generale Regolatore Edilizio e di Ampliamento, che sarà presentato in Consiglio Comunale nel 1909 e che diverrà vigente con la approvazione ministeriale nel 1912.

In questa fase storica era grave a Milano il fabbisogno di abitazioni delle classi meno abbienti, come in Europa era accaduto nei decenni precedenti nelle città investite dai violenti processi di industrializzazione. Ad affrontare il problema si erano state, fino ad allora, promosse indagini dalle precedenti Amministrazioni socialiste ed erano state avviate forme di filantropia sociale, come quelle della **Società Umanitaria**, fondata nel 1893 grazie al lascito testamentario di Prospero Moisè Loria, mecenate di origine mantovana.

A queste si erano poi aggiunte *“le società di mutuo soccorso prima, le cooperative poi, anzitutto di consumo, con la formazione di modesti spacci e di modernissime catene di vendita, ma presto anche di costruzione di abitazioni per i propri soci”*¹.

Per dare risposta a questo fabbisogno era stato fondato nel 1908 l'**Istituto Autonomo delle Case Popolari**, dopo l'approvazione della “legge Luzzatti” del 1903.

Dal 1912 la rete stradale del Piano Beruto si infittisce, vengono realizzati viale Lombardia e corso Italia, l'odierno corso Matteotti, l'espansione del centro finanziario del Cordusio; la richiesta sempre maggiore di alloggi porta alla lottizzazione anche di quei giardini privati tanto difesi da Beruto, dando il via alla loro sistematica distruzione.

Si riconfigura il “nodo ferroviario” con la nuova Stazione Centrale di testa, che sostituisce quella “passante” sull'attuale piazza della Repubblica, con lo Scalo Farini e con la dismissione della cintura ferroviaria ad ovest.

¹ Virgilio Vercelloni, *atlante storico di Milano città di Lombardia*, Officine D'arte Grafica Lucini, 1987.



Il Piano faceva proprio *“l’antico desiderio cittadino di un ammodernamento urbano basato sulla copertura dei Navigli”*² e, sensibile al ruolo dei navigli per il trasporto delle merci, prevedeva un’asta di congiunzione delle vie acqua a sud della città, con la formazione a Rogoredo del **Porto di Mare**.



Figura 3 - Giovanni Masera e Angelo Pavia, Piano Generale Regolatore Edilizio e di Ampliamento, 1912.

Dal Piano Pavia-Masera al Concorso per il Piano Regolatore del 1926

Se il piano Pavia-Masera aveva tracciato lo sviluppo della città entro l’ambito della nuova cintura ferroviaria senza modificare i criteri di espansione del piano Beruto del 1889, tendente ad una espansione tendenzialmente omogenea, nel 1922, all’avvento del Fascismo, molte erano le opere pubbliche che occorreva concludere o era necessario avviare. Prima fra tutte la riforma ferroviaria, iniziata nel 1906 e interrotta dalla Prima guerra mondiale.

Col 1917 erano iniziati gli scavi per il **Porto di Mare** e del **canale navigabile** di collegamento con il Po; nello stesso anno si era dato avvio alla costruzione di **Città Studi**; si realizza un nuovo **grande ospedale**, che sostituisce quello storico della Ca’ Granda ormai in uso da cinque secoli, un nuovo **Palazzo di Giustizia**, un nuovo **mercato** e un nuovo **macello**.

Occorreva soprattutto elaborare una linea di indirizzo urbanistico per l’espansione urbana, con una visione d’insieme che desse una visione della città futura nel suo complesso.

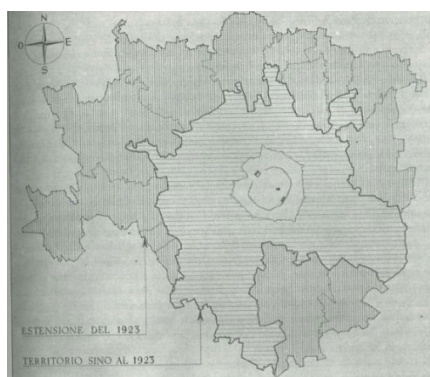


Figura 4 - L’aggregazione a Milano di 11 Comuni limitrofi. 1923

² Ferdinando Reggiori, Milano 1800-1943, Edizioni del Milione, 1947



Nel 1923 fu decretata l'**annessione degli 11 Comuni limitrofi** che danno ai confini amministrativi di Milano la configurazione odierna.

Nel 1926, nello stesso anno in cui fu realizzata la riforma dei municipi e furono istituite le podesterie, **Ernesto Belloni**, prima Sindaco poi Podestà di Milano, bandì un **Concorso di idee** per un Piano Regolatore e di Ampliamento, che risultò essere il primo in Italia, per ordine e ampiezza, e il più importante tra quanti promossi da mezzo secolo nelle grandi città europee.

Il progetto di Portaluppi e Semenza "Ciò per amor"

Dei 25 progetti presentati risultò vincitore quello presentato dall'architetto **Piero Portaluppi** e dall'ingegner **Marco Semenza** che aveva come motto "Ciò per amor".

Il Progetto viene giudicato da Albertini, presidente della Giuria, *"il solo che abbia avuto una considerazione veramente urbanistica del problema, in quanto coordina lo studio dei vari aspetti del tema in modo organico"* e più avanti lo definisce *"una miniera di idee"*: il futuro della città era visto per gli aspetti edilizio-e ma, soprattutto grazie a Semenza, nelle relazioni di mobilità interne alla città e tra Milano e i poli regionali circostanti.

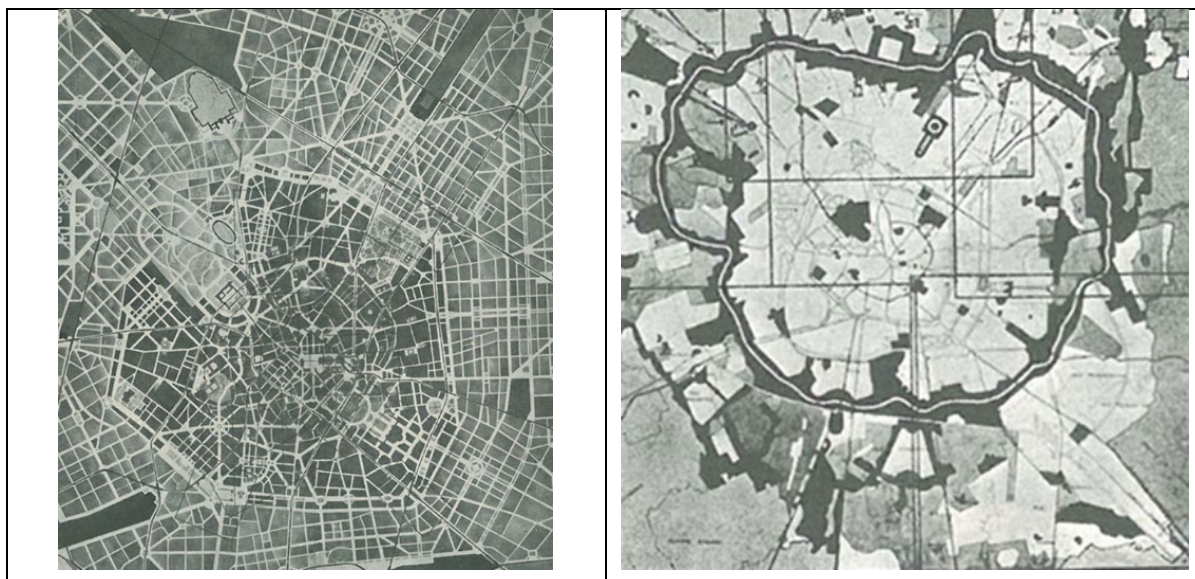


Figura 5 - Portaluppi-Semenza. Progetto di Piano Regolatore, "Ciò per amor", 1927.

La città è concepita come un organismo "in movimento": si prevedevano nuclei satelliti collegati da un anello di 54 chilometri contornato da una grande "cintura verde", come la *"green belt"* proposta nel 1935, attorno alla **Greater London**.

Entro i Bastioni era tracciata una fitta trama di nuove strade la cui realizzazione comportava lo sventramento di interi quartieri storici, necessari, a detta dei progettisti, *"per predisporre una rete logica di metropolitane"* cui corrispondeva in superficie una rete stradale.

Entro i Bastioni, questa rete infittiva quella esistente favorendo maggiori densità fondiarie e un più intenso sfruttamento del suolo.

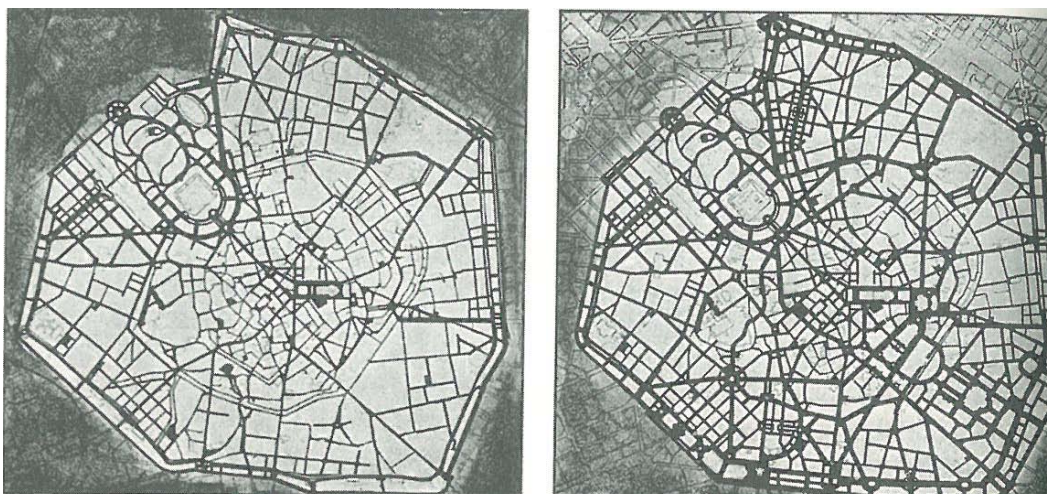


Figura 6 - "Cìd per amor", La rete stradale interna prima e dopo il rifacimento

Il progetto del Club degli urbanisti "*Forma Urbis mediolani*"

Sul progetto secondo premiato Marcello Piacentini, membro della stessa giuria, sostiene che "*è studiato con infinito amore e con grande conoscenza e rispetto per la città*"; più avanti osserva, tuttavia, che è apprezzabile, anche se troppo costoso, il sistema di sdoppiamento della viabilità con le nuove parallele alle esistenti senza ingrandirle. Il traffico è organizzato attraverso un semianello, definito "la Racchetta", da piazzale Loreto alla Ca' Granda, al Foro Bonaparte e la stazione Centrale, dal quale si dipartono le radiali che congiungono i vari quartieri senza attraversare il Centro.

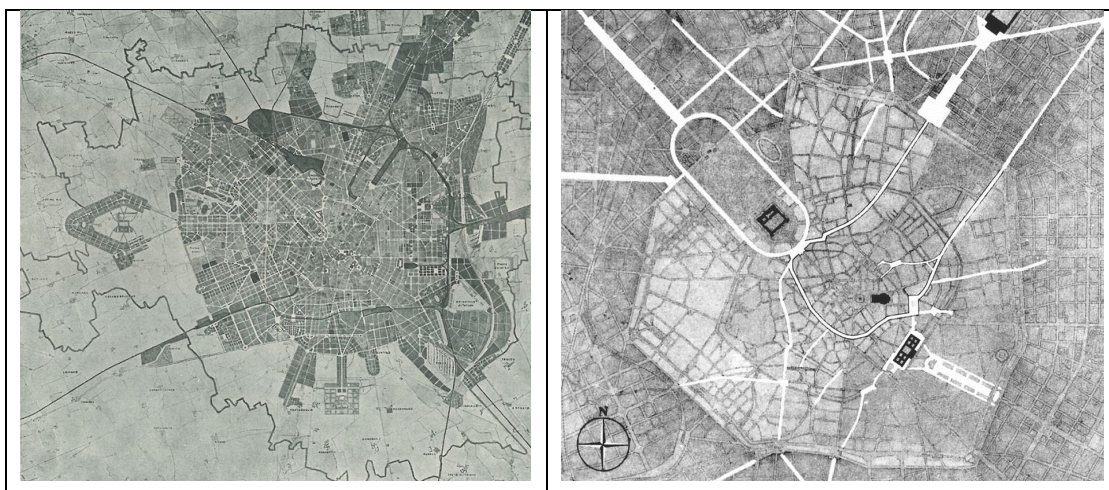


Figura 7 – Progetto del Club degli urbanisti, "*Forma Urbis mediolani*"

Il progetto di Cesare Chiodi, G. Merlo e G. Brazzola, "*Nihil sine studio*"

Il modello insediativo, che sta alla base del progetto, prevede nuclei satellite (sobborghi industriali o residenziali, città giardino, quartieri operai) gravitanti intorno al nucleo centrale, mentre "dal punto di vista edilizio" il progetto distingue, secondo ormai modelli europei ormai in uso, la logica dello *zoning* con zone a fabbricazione intensiva, zone a fabbricazione estensiva e zone industriali.

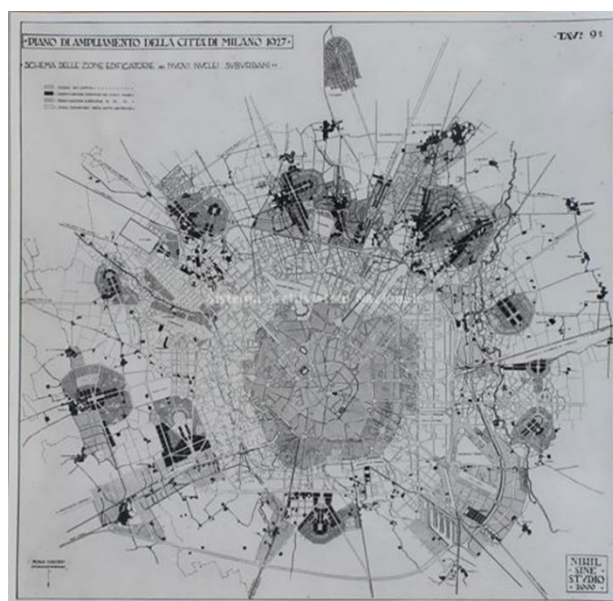


Figura 8 - Cesare Chiodi, G. Merlo e G. Brazzola, "Nihil sine studio"

I presupposti del paesaggio urbano a sud della piazza Duomo

Con questo risultato del Concorso si costituiva, nel 1927, un Ufficio Urbanistico guidato dall'Ing. **Cesare Albertini**, che doveva redigere il Piano vero e proprio portando a sintesi le proposte più interessanti dei tre progetti premiati³.

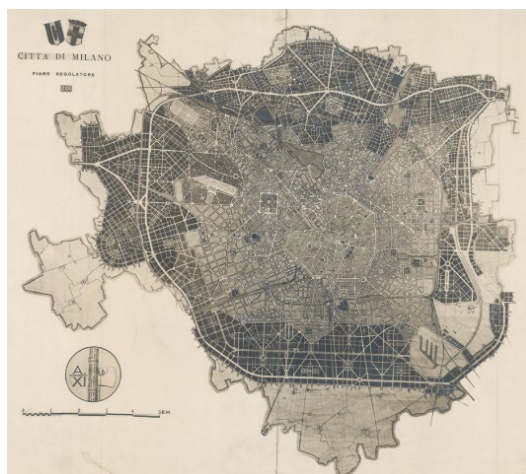


Figura 9 - Cesare Albertini, Piano regolatore e di ampliamento di Milano, 1934

La stesura del Piano si protrasse per ben 5 anni. Nelle more dell'approvazione, poiché la città continuava a crescere impetuosamente, si decise di **procedere per stralci** che si elaboravano via via, sulla base di proposte di società ed imprese, che si attuavano mediante **Convenzioni** stipulate con l'Amministrazione comunale. In questa prassi, con l'accordo del 1928 tra il

³ Il secondo premio era andato a "Forma Urbis Mediolani" del "Gruppo degli Urbanisti milanesi" con Giuseppe De Finetti, Giovanni Muzio, Giovanni Ponti, Ferdinando Reggiori; il terzo premio era andato a Cesare Chiodi e a Giuseppe Merlo e Giovanni Brazzola che si erano presentati con il motto "Nihil sine studio".



Comune e una società italo-americana, si sarebbe realizzato un grande intervento sulle aree dell'antico quartiere del **Bottonuto**.

L'intervento prevedeva la realizzazione di una piazza a nord dell'arteria viaria a scorrimento veloce, detta «strada di scarico», rivisitazione della proposta della «Racchetta» contenuta nella proposta del Gruppo degli urbanisti milanesi, che avrebbe dovuto collegare piazza S. Babila con via Vincenzo Monti.



Figura 10 - La «strada di scarico» nella prima stesura del Piano e la soluzione “amputata”

La «strada di scarico», come la «Racchetta», avrebbero attraversato isolati di vecchi e malandati edifici (come in via Passerella e S. Vito al Pasquirolo) giungendo da S. Babila a piazza Beccaria; si sarebbe poi inserita in via Larga raggiungendo piazza Missori dopo avere lasciato sullo spartitraffico di via Albricci i resti dell'abside della basilica romanica di **S. Giovanni in Conca**, risalente al V secolo, con cripta e manufatti medievali; la strada attraversava poi, con altri opportuni sventramenti, i quartieri antichi di via Cappuccio, S. Orsola, Ansperto, S. Agnese, Terraggio, prima di raggiungere la via V. Monti.

Realizzata solo in parte (corso Europa, via Larga, via Albricci) la strada si fermò in piazza Missori, davanti al deciso divieto della Sovrintendenza di demolire il liceo Beccaria.



Figura 11 - La «Racchetta» proposta in “Forma urbis Mediolani” e la «strada di scarico» del Piano Albertini

Il composito paesaggio di piazza Diaz

La complessa vicenda dell'intervento urbanistico nel quale sarà aperta la piazza Diaz e sarà sistemato il lato meridionale di piazza del Duomo, si svolge in un clima di febbrile attività di sviluppo della città.



Nel 1928 si prospetta, con una Convenzione tra il Comune ed una società italo-americana, l'edificazione di un complesso commerciale con albergo lungo il lato occidentale della futura piazza Diaz; il progetto viene acquisito nello stralcio del piano regolatore, pubblicato il 1° dicembre dello stesso anno, che prevede il generale riassetto dell'area dell'antico quartiere e, in particolare, la realizzazione di una piazza rettangolare, che ebbe numerosi ripensamenti e dette luogo a successive varianti in un processo al quale non era estranea la realizzazione del nuovo fronte monumentale dell'Arenario sulla piazza del Duomo.

Un percorso amministrativo complesso, lungo il quale l'architetto **Piero Portaluppi** (1888-1967) assunse più volte un ruolo determinante nelle Commissioni urbanistiche nel mediare tra tecnici, proprietà e potere politico locale e centrale, anche come componente della Commissione del concorso indetto dall'Associazione fra i Cultori di Architettura di Milano per definire le dimensioni di piazza Diaz.

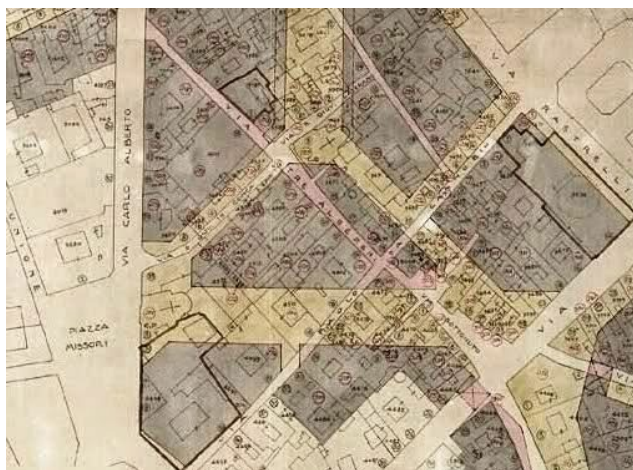


Figura 12 – Stralcio del Piano Albertini (1926) con la “Racchetta” e piazza Diaz.

L'ipotesi dell'albergo non vedrà concretizzazione e, tuttavia, i destini dell'area prendono avvio da quel progetto con la demolizione, tra il 1936 e il 1937, della cosiddetta “Manica Lunga” di Palazzo Reale.

La ridefinizione dell'assetto urbanistico della zona centrale costituisce un problema assai complesso, alla cui soluzione si giunge attraverso una fittissima attività di commissioni, e interventi del potere centrale, cui non era estraneo direttamente Mussolini che considerava Milano “*la sua città*”.

Piero Portaluppi (1888-1967)

Chi era Piero Portaluppi (1888-1967) per avere un tale ruolo nelle scelte urbanistiche e architettoniche che hanno contrassegnato la Milano degli anni Trenta e Quaranta e si sono protratte anche nel secondo dopoguerra? I testi contenuti nel volume dedicato alla sua complessa figura ⁴ ne illustrano la poliedricità di architetto, e di rappresentante della borghesia industriale e imprenditoriale milanese.

⁴ Portaluppi. *Line errante nell'architettura del Novecento*, (a cura di Luca Molinari), Skira, Ginevra-Milano, 2003.



Per descrivere la sua architettura si sono usate aggettivazioni, molte volte contraddittorie, quali eclettica, liberty, barocchetta, déco, novecentista, modernista, razionalista, monumentale, magari utilizzate per il medesimo edificio.

Piero Portaluppi ha legato indissolubilmente la sua attività a Milano, dove ha costruito numerose e inconfondibili architetture che testimoniano un gusto personale e al contempo aperto a molteplici influenze.

Tra gli anni Dieci e gli anni Sessanta del Novecento Portaluppi si è dedicato a una intensa attività professionale e ha costruito una carriera accademica, diventando preside della Facoltà di Architettura del Politecnico di Milano prima della guerra e nel dopoguerra tra il 1948 e il 1963.

Le architetture di Piero Portaluppi

Tra le tante opere, oltre alle Centrali elettriche che progettò tra il 1912 e il 1930 per le Imprese elettriche di Ettore Conti Successivamente, tra le tante, ha realizzato la **Casa degli Atellani** (con interventi dal 1919 al 1952) in corso Magenta, la **Casa Corbellini-Wassermann** (1934-1936), in viale Lombardia, il **Palazzo Crespi** (1928-1932), in corso Matteotti, il **Planetario Hoepli** (1929-1930) nei Giardini di Porta Venezia, la **Villa Necchi Campiglio** (1932-1935) in via Mozart, il **Palazzo della Società Buonarroti-Carpaccio-Giotto** (1926-1930), in Corso Venezia.



Figura 13 – P. Portaluppi, Casa degli Atellani, Casa Corbellini-Wassermann, Palazzo Crespi, Planetario Hoepli, Palazzo della Società Buonarroti-Carpaccio-Giotto, Villa Necchi Campiglio.

Piero Portaluppi è stato **protagonista dei principali episodi di rinnovo urbano** e dopo il 1945 fu uno dei pochi architetti sottoposti al processo di epurazione, che tuttavia sancì la reintegrazione nei ranghi dell'accademia e della professione.

Dopo la Seconda guerra mondiale e fino ad anni recenti, la sua opera non ha goduto di rilevante fortuna critica, in parte a causa degli incarichi assunti durante il Ventennio, ma soprattutto per essersi mantenuto ai margini del Movimento del Novecento e per il suo atteggiamento agnostico rispetto al Movimento Moderno.



Le motivazioni che hanno indotto gran parte della cultura architettonica all'ostracismo verso l'opera di Portaluppi mettono in luce i limiti delle classificazioni di fronte alla complessità di un periodo, quello dei primi anni del Novecento, dove molte e intrecciate sono state le vicende culturali dell'architettura italiana, così come, del resto, quelle della pittura.

In proposito, un breve articolo del 1989 di **Giuliano Briganti**⁵, critico e storico dell'arte, allievo di Carlo Ludovico Ragghianti e Roberto Longhi, mette in luce la complessità delle posizioni dei pittori italiani del periodo, mettendo in guardia dalle facili semplificazioni e etichettature, così come gli architetti venivano frettolosamente ascritti tra aderenti alla modernità e tradizionalisti, fascisti e antifascisti, accademici e avanguardisti.

L'opera che nella seconda metà degli anni Venti aveva fatto comprendere come a Portaluppi si potessero affidare incarichi che travalicavano le sole architetture e la progettazione degli interni e potevano riguardare contesti urbani significativi fu, senz'altro, la realizzazione del **complesso sul Corso Venezia per la Società Buonarroti-Carpaccio-Giotto**, realizzata tra il 1926 e il 1930.

Questa società, proprietaria delle aree dell'antico giardino del Convento dei Cappuccini, aveva stipulato con il Comune di Milano una convenzione che prevedeva la parziale edificazione dell'area suddivisa in diciotto lotti, suddivisi in parti uguali tra tre imprenditori e la società stessa, titolare dei sei lotti più prossimi a corso Venezia.

La convenzione prevedeva che il complesso dovesse prevedere uno sbocco sul corso, così da garantire l'accessibilità al nuovo quartiere.

Giovanni Battista Milani, estensore del Piano di lottizzazione, nel 1925 presenta un progetto che viene rigettato dalla Soprintendenza che contesta l'eccessiva altezza della facciata su corso Venezia. A seguito di questo diniego, la Società comprese che il progetto doveva essere affidato ad altro professionista più capace di intrattenere relazioni di alto livello e decideva di affidarlo a Piero Portaluppi, che lo realizzerà tra il 1926 e il 1930.



Figura 14 - Palazzo della Società Buonarroti-Carpaccio-Giotto (1926-1930), corso Venezia

⁵ Giuliano Briganti, *Attenti a non fare di tutti un fascio*, Archivio la Repubblica.it del 29 aprile 1989



Portaluppi interpreta genialmente il tema del collegamento stradale su corso Venezia: una prima soluzione prevede lo sbocco sul corso attraverso **un triplice passaggio a serliana, con due varchi pedonali a lato ed un passo carrabile centrale**.

Questa soluzione viene avversata dalle proprietà confinanti per le visuali che si sarebbero determinate tra la via Salvini e corso Venezia, ne propone una seconda che prevedeva **un arco ribassato**, col quale si sarebbe salvaguardato il maggiore sfruttamento edilizio del piano soprastante il passaggio.

La soluzione non era definitiva in quanto configurazione del complesso veniva, ancora una volta, modificata prevedendo un grande fabbricato organizzato attorno a due corpi simmetrici e contrapposti lungo la via Salvini, collegati alla testata su corso Venezia, caratterizzata dal passaggio risolto in forma monumentale mediante un imponente arco voltato a tutto sesto sovrastato dai due piani alti.

L'edificio si eleva per sette piani su corso Venezia; in corrispondenza del livello più alto il fronte è arretrato per lasciare spazio ad una ariosa terrazza che si sviluppa lungo l'intero prospetto.

I due fronti su via Salvini hanno altezza più contenuta, con un piano in meno. La facciata sul Corso ha una composizione con lesene e riquadrature ed è ripartita in senso orizzontale in tre fasce e l'arcone è impostato sull'asse di simmetria determinato dalla via Salvini, con un cannocchiale prospettico che va dai giardini di Porta Venezia alla circonvallazione dei bastioni.

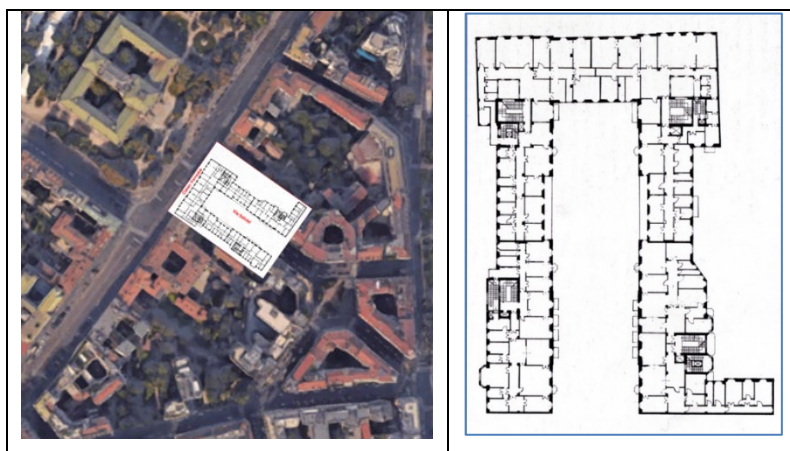


Figura 15 – Planimetria e pianta del 5° piano (Archivio Portaluppi)

Destinato prevalentemente a residenza di lusso, il complesso ospita negozi e uffici al piano terreno e nel piano ammezzato.

Molti degli elementi decorativi ricorrono in altre architetture di Portaluppi: accanto ai pilastri si hanno cornici e statue, forme e linee di derivazione secessionista e déco che si affiancano e sovrappongono sino a coinvolgere la volta dell'arcone decorata con losanghe.

Nello stesso anno in cui si completerà l'intervento, Portaluppi realizza il **Planetario**, donato al Municipio dall'editore Ulrico Hoepli.



Il Palazzo dell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni

Piero Portaluppi, già vincitore con Semenza del Concorso per il Piano Regolatore del 1927, è incaricato della sistemazione del sagrato del Duomo e, nel 1937, con Enrico Agostino Griffini, Pier Giulio Magistretti e Giovanni Muzio, del Concorso per la costruzione dell'Arenario, è il progettista del primo importante intervento per l'organizzazione dello spazio della piazza: il palazzo dell'INA, la cui costruzione è avviata nel **1933** e conclusa quattro anni più tardi.

Il lotto è derivato dalla demolizione dei fabbricati a corte di **via tre Alberghi, via Visconti e via Sforza** che strutturavano densamente l'antico quartiere.

Portaluppi, già sul finire del mese di dicembre del 1932, consegna un primo progetto al Comando dei Civici Pompieri e nel luglio 1933 lo presenta all'esame del Comune di Milano che, dopo poco più di due mesi, rilascia il nulla osta alla costruzione.

Nel febbraio dell'anno successivo il Podestà concede una deroga che consente di superare l'altezza regolamentare determinata dall'ampiezza della via.

Il Palazzo dell'INA occupa l'intero lotto con un blocco chiuso al piano terreno, che si eleva in porzioni distinte di sei, otto e dieci piani ai bordi dell'area e di quattro al suo interno; ha tre accessi, uno principale sulla piazza e due corrispondenti ai risvolti con via Gonzaga e con la via General Giardino, che viene tracciata sulla visuale dell'abside di San Satiro.

L'edificio ha carattere di monumentalità dato dal porticato a doppia altezza, dal disegno della facciata principale composto in fasce orizzontali con materiali e colori differenti, dalla torre d'angolo, dal collegamento con l'adiacente palazzo della Reale Mutua Assicurazioni con una quinta aperta da un portale centrale e passaggi pedonali a lato che ricordano quello progettato da Giovanni Muzio per la Ca' Brutta (1919-1923).

Le facciate sono rivestite di materiali lapidei diversi: dal granito al serizzo in tonalità diverse nella parte basamentale, ai marmi bianchi e chiari, bardiglio nella torre d'angolo, marmo rosato nel rivestimento dei piani alti, con l'interposizione di fasce orizzontali ad intonaco ⁶.

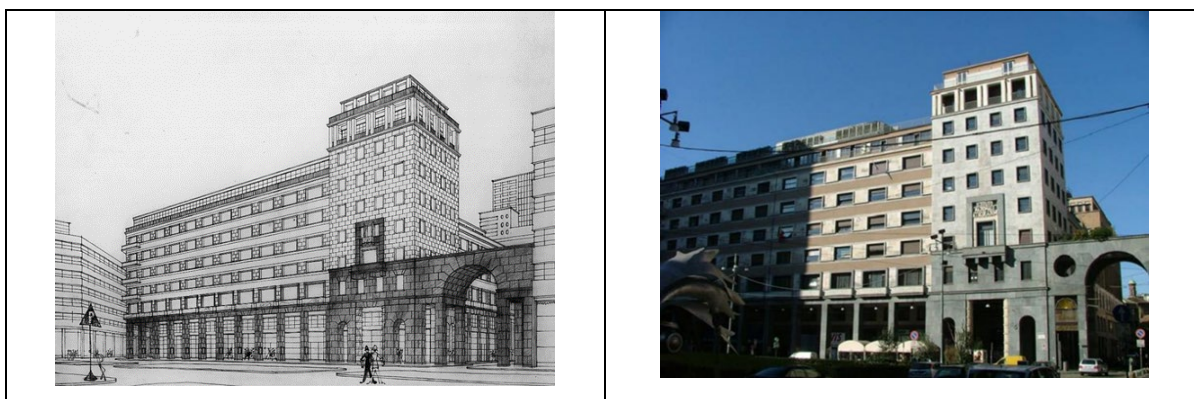


Figura 16 - Prospettiva di progetto [Immagine gentilmente concessa da Fondazione Piero Portaluppi]

⁶ Daniele Garnerone, (2007) in <https://www.lombardiabeniculturali.it/architetture/schede/3m080-00067/>



Con la costruzione del monumentale edificio si veniva a modificare il progetto iniziale della piazza giudicata tanto “stretta” da venir spregiativamente definita “*il cortilone*” portandola alle dimensioni attuali di 60 metri di larghezza e 100 metri di lunghezza.

L’edificio, ultimato nel 1937, dà l’intonazione architettonica all’intera piazza, che viene circondata da edifici con un porticato a doppia altezza. La facciata dell’**Albergo Plaza** riprende addirittura le linee orizzontali del palazzo dell’Ina. La soluzione simmetrica dei due fronti est ed ovest già prefigura la soluzione prospettica del fronte sud, che sarà definita dalla torre che, nel 1953, sarà progettata dall’architetto **Luigi Mattioni** con la consulenza dello stesso Portaluppi ⁷.

Il disegno della piazza fu accusato di assecondare supinamente tanto la volontà di rappresentazione monumentale del regime, quanto gli appetiti speculativi degli attori coinvolti nell’operazione immobiliare: fra le critiche spicca il giudizio perentorio di Giuseppe Pagano, che sulle pagine de “Il Popolo d’Italia” dell’11 agosto 1938 definì piazza Diaz una “*infezione edilizia*”.

Luigi Mattioni (1914-1961)

L’altro architetto al quale si deve la definizione del paesaggio urbano di piazza Diaz è **Luigi Mattioni** (1914-1961), allievo dello stesso Piero Portaluppi, suo relatore di laurea, che si avviò alla professione nello studio di **Giovanni Muzio**, uno dei principali rappresentanti della corrente di architettura del Novecento milanese.

Così come Piero Portaluppi aveva dominato la scena dell’architettura degli anni Trenta, Luigi Mattioni dominerà quella della ricostruzione.

A Milano, città nella quale ha realizzato circa 200 edifici, per 3,5 milioni di metri cubi di volumetria, alcuni edifici collocati in aree simbolo della città: in piazza Cavour il Palazzo Omsa, in piazza della Repubblica la Torre Breda che, per la prima volta supererà in altezza i 116,25 metri della Madonnina, in piazza San Babila il Centro San Babila tra corso Vittorio Emanuele e corso Europa.

All’attività professionale affianca incarichi di prestigio che ne segnano la presenza sul piano della cultura architettonica: nel 1946 è incaricato di allestire la **Mostra Internazionale della Ricostruzione** e l’anno seguente l’arch. Piero Bottoni, in qualità di Commissario, gli dà l’incarico di curare **alcune sezioni della VIII Triennale**.

Come docente della Facoltà di Architettura del Politecnico si dedica allo studio dei problemi della prefabbricazione ed unificazione dell’abitazione, al suo studio professionale dà un’organizzazione manageriale comparabile soltanto con quanto accadeva all’estero; in particolare negli Stati Uniti aveva avuto modo di visitare gli studi di **Philip Johnson**.

Mattioni, come Portaluppi, non ha goduto gran fama: estromesso da alcune delle più importanti riviste di settore è stato oggetto di un giudizio ideologico basato sulla natura privata della sua committenza e sulla notevole quantità di edifici da lui realizzati. Oggi più che

⁷ Stefano Poli in <http://www.ordinearchitetti.mi.it/it/mappe/itinerari/edificio/550-il-palazzo-dell-istituto-nazionale-delle-assicurazioni/43-piero-portaluppi>



mai la sua opera è da rivalutare per il suo innovativo approccio manageriale al progetto di architettura e al contributo che ha saputo dare al volto della Milano degli anni Cinquanta.

Le architetture di Mattioni che hanno segnato il volto della Milano

Prima di parlare della Torre Martini che conclude prospetticamente piazza Diaz in asse con l'arco di ingresso alla Galleria Vittorio Emanuele vi sono alcune altre architetture di Mattioni che hanno segnato il volto della città e i suoi paesaggi urbani ⁸.

Tra questi vi è la **Torre Breda**, all'incrocio tra viale Tunisia e via Pisani, costruita tra il 1950 e il 1955, progettata con i fratelli Eugenio e Ermenegildo Soncini poco prima del Grattacielo Pirelli (1956-1960) di Giò Ponti e Pier Luigi Nervi, "grattacielo" che si sviluppa per 31 piani (compresi i due piani di attico nella torretta ovale di copertura) poggiando su una base di 8 piani rivestita in serizzo per inserirsi nel contesto edilizio circostante (il porticato su via Vittor Pisani e gli edifici su viale Tunisia).

La facciata, caratterizzata da un'esile incastellatura in cemento armato, era originariamente rivestita da piccole tessere in gres ceramico di color grigio-azzurro mentre oggi è rivestita da lastre di pietra grigio chiare, "che ha appiattito la griglia modulare e reso freddi e meno eleganti i prospetti" ⁹.



Figura 17 – L. Mattioni. La Torre Breda in piazza della Repubblica e il Centro San Babila.

Il **Centro San Babila**, un edificio polifunzionale all'angolo tra Corso Vittorio Emanuele e corso Europa, che Mattioni progetta tra il 1954 e il 1957, si inserisce nella serie dei più importanti interventi sviluppati tra il 1953 e il 1958 di notevole importanza dal punto di vista urbano.

Interventi "accomunati dai medesimi elementi formali e funzionali, dove Mattioni sperimenta procedimenti costruttivi e di cantiere innovativi, come ad esempio l'utilizzo delle lastre marmoree di rivestimento come casseri per il getto dei cementi armati" ¹⁰.

⁸ Marco Ornella, Luigi Mattioni, l'architetto che ha modellato il volto della Milano del dopoguerra, Domus, 2020.

⁹ Piergiorgio Vitillo, in <http://www.ordinearchitetti.mi.it/it/mappe/itinerari/edificio/545-grattacielo-per-uffici-e-abitazioni/37-milano-e-l-unita-d-italia>

¹⁰ Alessandro Sartori, in <http://www.lombardiabeniculturali.it/architetture900/schede/RL560-00062/?offset=0>



Il Centro Diaz

Nel 1953 Mattioni viene incaricato di realizzare il complesso che definirà la quinta di piazza Diaz prospiciente l'arco trionfale della Galleria e incorniciato dai due edifici gemelli dell'Arenario.

Subentra alla proposta avanzata da **Marcello Piacentini** e dai **fratelli Soncini** e, con la consulenza di **Piero Portaluppi** e **Arturo Danusso**, progetta un complesso che si sviluppa su un isolato a forma di diamante con i volumi disposti lungo i margini del lotto, dai quali emerge una torre di 64 metri di altezza, destinati a residenza, uffici, servizi e alla Terrazza Martini.



Figura 18 – La simulazione della Torre Martini in tubolari di ferro e la Torre Martini vista dalla piazza. Stampa fotografica b/n. (Archivio Luigi Mattioni)

Il centro è organizzato intorno a un nucleo centrale che al piano terra prevedeva, originariamente, la realizzazione di una pista di pattinaggio e, ai piani superiori, una piazza coperta a due livelli. Fiancheggiata da gallerie commerciali, la piazza è il luogo da cui accedere agli ingressi riservati agli uffici e alle abitazioni, collocati nelle ali laterali e nei piani alti della torre il cui partito ritmico ricorda la soluzione adottata per la Torre Breda in piazza della Repubblica: l'avancorpo centrale è scandito da fasce orizzontali rivestite in lastre di granito e marmo; le ali dalla successione di sottili lesene che imprimono un andamento verticale.

Per valutare l'impatto di questa torre rispetto al generale contesto, prima di realizzare la torre la simulò in tubolari di ferro.

Superata la prova, nel 1958 la Torre venne completata e con essa l'assetto finale della piazza, che inizialmente, e per molti anni, fu destinata a parcheggio fino a che non fu realizzato il parcheggio interrato oggi esistente.

Si conclude con questo intervento la vicenda di una piazza, che si è protratta nel tempo per sessant'anni, che ha trasformato con un nuovo disegno una parte significativa della città, cancellandone, nello stesso tempo, un'impronta storica che nella cultura di oggi, che privilegia la riqualificazione rispetto alla demolizione di contesti urbani significativi, avremmo difficilmente accettato.