



Lezione 20. I paesaggi urbani del XXI secolo a Milano. CityLife

Premessa. Il "concept" del progetto d'insieme. L'ambito di trasformazione urbana. Caratteri del progetto urbanistico. Il progetto di Renzo Piano sostenuto dalla cultura architettonica milanese. Un mix di funzioni pubbliche e private. Il profilo ecologico-ambientale del Progetto CityLife. Il Business & Shopping District. Le residenze. Il Parco. Le tre Torri. La sostenibilità trasportistica.

Premessa

Come si costruisce un paesaggio urbano? Quante mani e menti vi concorrono? Scelte di politici, imprenditori, finanziatori, urbanisti, architetti, ingegneri, fino all'ultimo degli operai. Quali occasioni ci vengono date? Oggetto della gara internazionale è stata la necessità di riqualificare l'area del Polo storico di Fiera Milano con il trasferimento di gran parte del quartiere fieristico nel nuovo polo Fieramilano di Rho-Pero.

Le Linee guida del progetto, elaborate da **Sviluppo Sistema Fiera** per quanti si apprestavano a presentare proposte per la trasformazione di questa importante parte della città, non parlavano di paesaggio; l'obiettivo doveva essere quello di dotare Milano di "un nuovo centro". E questo "nuovo centro" chiariva il bando, doveva essere "emblematico", "riconoscibile", "originale", doveva ambire a divenire un "simbolo" di una nuova stagione di crescita della città. Funzionalmente, il "nuovo centro" doveva offrire alti standard di vivibilità e integrare in maniera significativa quanto la città già offriva in termini di servizi e spazi verdi.

Ad aggiudicarsi la gara nel luglio 2004 è stato il **Consorzio CityLife**, composto da Generali Properties Spa, Gruppo Ras, Immobiliare Lombarda Spa, Lamaro Appalti Spa e Gruppo Las Desarrollos; per realizzare il progetto è stata costituita la società CityLife Spa, società controllata dal Gruppo Generali e partecipata da Allianz.

Dopo una prima selezione, gli altri due gruppi finalisti erano: **Pirelli Real Estate Spa** (con Vianini Lavori Spa, Roma Ovest Costruzioni Spa, Unicredit Real Estate Spa e **Renzo Piano Building Workshop**) e **Risanamento Spa** (con IPI Spa, Fiat (poi MAIRE) Engineering, Astaldi Spa, Chelsfield, Langdale Consulting e **Norman Foster & Partners, Frank O. Gehry, Rafael Moneo, Cino Zucchi**, l'urbanista-sociologo **Richard Burdett**, URB.A.M. Srl).

Per le dimensioni dell'opera, la vastità delle implicazioni e la complessità dei problemi, partecipando alla gara, la scelta del Consorzio doveva inevitabilmente ricorrere alle più svariate competenze: urbanistiche architettoniche, paesaggistiche, trasportistiche, oltre quelle connesse alle architetture e, quindi, strutturali e impiantistiche.

Chiamati allo sviluppo del progetto di Gara furono architetti dotati ciascuno di una forte personalità, portatore di una concezione originale dell'architettura, tutti meritevoli dei più ambiti riconoscimenti internazionali: **Arata Isozaki, Daniel Libeskind, Zaha Hadid**, coordinati dallo **Studio ArchA di Pier Paolo Maggiora**.

Arata Isozaki era il più anziano dei tre; nato nel 1931 a Ōita in Giappone, situata nella parte nord-orientale dell'isola di Kyūshū, si era laureato nel 1954 in architettura nell'Università di Tokyo; aveva lavorato nello studio URTEC di **Kenzō Tange**, dal 1954 al 1963 con un ruolo



importante nell'elaborazione del Piano per Tokyo del 1960. Poi dopo essere stato uno dei membri più attivi del Movimento Metabolista, ha attraversato diverse stagioni creative ¹.

La sua architettura degli anni Settanta era caratterizzata dall'idea dell'autonomia delle forme e nel rifiuto di ogni legame con il contesto: la sua architettura vuole essere una critica radicale alla situazione esistente, proponendosi esplicitamente come possibilità alternativa.

Percorsa la strada del "brutalismo" di matrice lecorbusiana, la sua critica al Movimento Moderno, che già si era espressa con soluzioni spaziali, tecnologiche e formali, imbecca, per un breve periodo, che lui stesso definirà "schizofrenico", una strada nuova: quella dell'Architettura Post-Modern.

È riconosciuto come l'architetto giapponese più influente del dopoguerra ed è stato descritto dalla giuria del Premio Pritzker come "un architetto versatile, influente e veramente internazionale". Oltre Premio Pritzker, conferitogli nel 2019, era stato insignito nel 1986 della *Royal Gold Medal* del RIBA (*Royal Institute of British Architects*) e nel 1996 del Leone d'oro nella Sesta Biennale di Architettura di Venezia.

Isozaki in Italia ha realizzato per le Olimpiadi Invernali del 2006 il **Palasport Olimpico** di Torino, un rigoroso parallelepipedo cartesiano rivestito di acciaio inox e vetro, completamente flessibile e modulabile nella sua struttura interna grazie ad un sistema di gradinate mobili e retrattili; a Milano nell'ambito del progetto di CityLife ha progettato la **Torre Allianz**, che s'ispira alla *Endless Column* di **Constantin Brancusi**.

Daniel Libeskind, nato a Łódź in Polonia nel 1946 e naturalizzato statunitense, si presenta ad un pubblico vasto nella Mostra sull'Architettura "decostruttivista" organizzata nel 1998 al MoMa di New York da Philip Johnson e Mark Wigley.

Acquista notorietà progettando (1989-1999) a Berlino il Museo ebraico, con una tipologia che si discosta notevolmente da quella del museo in quanto più che rispondere a criteri di funzionalità, segue come *concept*, ovvero come linea guida, quella di un racconto emozionale della storia degli ebrei e, in particolare, degli ebrei in Germania, così che, anche in relazione al risultato ottenuto, l'edificio può essere considerato un'opera d'arte più che un'opera di architettura ².

Zaha Hadid, nata a Baghdad nel 1950, naturalizzata inglese, unica donna presente alla Mostra del MoMa sull'Architettura "decostruttivista", formatasi all'*Architectural Association School* di Londra, manifesta un precoce interesse per le avanguardie artistiche dell'inizio del secolo e, in particolare, per i pittori suprematisti russi come Kazimir Malevič.

Da allora la fama di Hadid è cresciuta enormemente e sono centinaia le opere realizzate e in via di realizzazione in tutto il mondo da questo architetto che ha ricevuto il Premio Pritzker nel 2004 ed è stata onorata con una retrospettiva che attraversa tutta la sua opera al Museo Guggenheim di New York: dalla *Vitra Fire Station* a Weil am Rhein (1990-1993), al *London*

¹ Un più esteso riferimento all'opera di Isozaki può trovarsi nella Lezione 14 "I maestri dell'architettura giapponese. Arata Isozaki" tenuta in UTE nell'A.A. 2020-21.

² Vedi la Lezione 22 "L'architettura decostruttivista e l'opera di Frank Gehry", tenuta in UTE nell'A.A. 2020-21.



Aquatics Centre a Londra (2007-2012), alla Stazione di Napoli-Afragóla (2003-2017), alla Torre e al Citylife Shopping District (2004-2017) a Milano ³.

Il “concept” del progetto d’insieme

Le Linee guida del bando, che richiedevano di edificare “un nuovo centro” per gli sviluppi futuri di Milano costituivano comunque una grande sfida progettuale e risultava chiaro che il “concept” del progetto d’insieme, che rimandava al concetto stesso di città, non poteva essere affidato alla mano di un solo progettista.

I paesaggi urbani, come le città, sono infatti un’opera d’arte collettiva, con sovrapposizioni ed elisioni, che si susseguono in uno svolgersi temporale soggetto alle necessità degli uomini che le abitano.

È stata dettata da questa consapevolezza la scelta di rivolgersi ad un gruppo di architetti di origini, culture, provenienze diverse, appartenenti a generazioni differenti che hanno condiviso le più avanzate esperienze compiute dalla cultura architettonica internazionale negli ultimi decenni, che hanno affrontato le più svariate situazioni ambientali, i temi più complessi.

Architetti “capaci di mettere a frutto la loro sperimentata professionalità per dar vita ad un progetto che armonizza, esaltandone i contributi soggettivi, le loro individualità” ⁴.

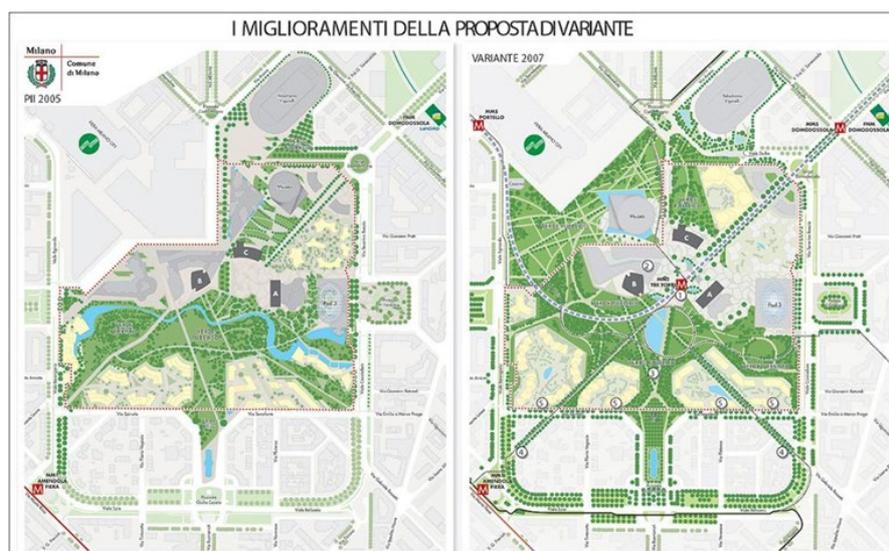


Figura 1 – L’ampliamento dell’area di riqualificazione

Uno sforzo comunque collettivo che non riguarda solo questi progettisti ma che porta questo complesso a rappresentare, come scrive nel 1931 un anonimo ingegnere dell'impresa che costruì l'Empire State Building a New York: “un tributo a quanti ne hanno promosso la costruzione, a coloro che le hanno finanziate, agli architetti, agli ingegneri, ai costruttori, agli artigiani, a quanti vi hanno speso le loro energie, sino al più umile degli operai”.

³ Vedi nota 2.

⁴ Francesco dal Co, *introduzione alla relazione del Progetto di CityLife*, ArchA, 2004, pag. 7.



Il primo impegno comune, seguito dall'aggiudicazione della Gara, doveva essere l'approvazione di un Programma Integrato di Intervento (PII) che doveva rispettare quanto proposto dal progetto vincitore.

Questo Programma ha avuto diversi affinamenti e varianti, in particolare a seguito dell'estensione del comparto consentita dalla cessione di alcune altre consistenti aree del quartiere fieristico, che portarono alla superficie complessiva di 255 mila m².

L'ambito di trasformazione urbana

La Fiera di Milano era sorta in prossimità della direttrice storica del Sempione, dell'autostrada dei Laghi (inaugurata nel 1925) e dalla ferrovia che, con l'apertura del tunnel italo-svizzero del Sempione (1906), collegava Milano e la Lombardia alla Francia e al Centro Europa.

La penetrazione urbana ricalca il tracciato della strada romana del Verbano condotta sino alla "statio navium" di Angera, punto d'interscambio per i traffici d'oltralpe diretti ai valichi del Lucomagno e del S. Bernardino. Il passo del Sempione crebbe di importanza a partire dal Duecento, per il transito delle produzioni destinate ai mercati delle Fiandre, della Champagne e del Brabante.

La strada del Sempione fu realizzata nel 1810 in epoca napoleonica e, poco più di un secolo più tardi fu realizzata la Milano-Laghi (1923-1925), la prima autostrada italiana, e primo esempio di autostrada realizzata nel Mondo; nei primi anni Sessanta del Novecento fu realizzata la Como-Chiasso (A9) e negli anni Novanta fu collegata all'Aeroporto della Malpensa.

Approssimandosi a Milano, l'autostrada dei Laghi si unisce all'autostrada Torino-Venezia (A4) nello svincolo detto "di Fiorenza", mentre la strada di penetrazione in Milano, il viale Scarampo, rappresenta la "porta di nord-ovest" di Milano.

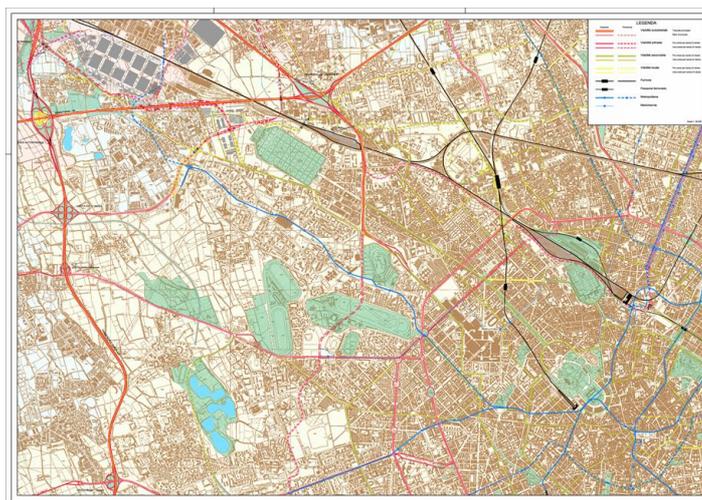


Figura 2 – Inquadramento dell'area del Polo storico della Fiera

La Fiera di Milano, com'è noto, sorgeva sulla Nuova piazza d'Armi prevista dal Piano Regolatore di Cesare Beruto, in sostituzione di quella retrostante il Castello Sforzesco, destinata a realizzare il Parco Sempione, dopo essersi svolta, nel 1881 e nel 1920, nei Giardini

pubblici e sui bastioni, divenendo simbolo di una “modernità” che recuperava l’antica, e sempre più salda, vocazione commerciale di Milano.

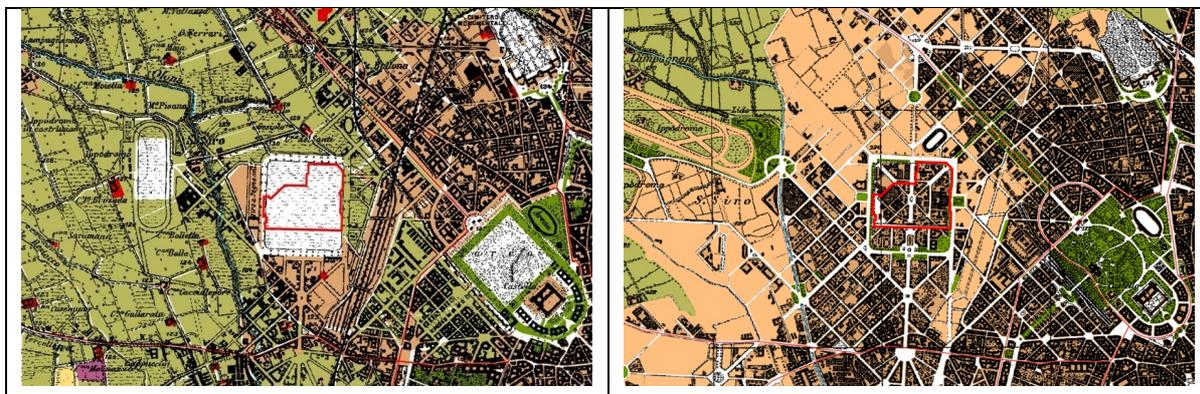


Figura 3 – L’area del Polo Storico della Fiera nella Pianta IGM di Milano del 1888 e del 1936.

Con lo smantellamento della cintura ferroviaria ovest ed il riassetto del nodo ferroviario si crea una saldatura tra l’area della Fiera e il “cuore” della città, collegata dalle vie Rossetti e Mascheroni, che confluiscono sulla direttrice storica di corso Magenta.

L’area ha una particolare accessibilità data dalle linee di forza del trasporto pubblico **urbano**, servita com’è dalla M1 ad Amendola-Fiera, dalla M5 che ha la stazione “Tre Torri” al suo centro, e **regionale** attraverso la stazione Domodossola delle Ferrovie Nord Milano e il Passante ferroviario, garantendo, tra l’altro il collegamento con l’Aeroporto della Malpensa.

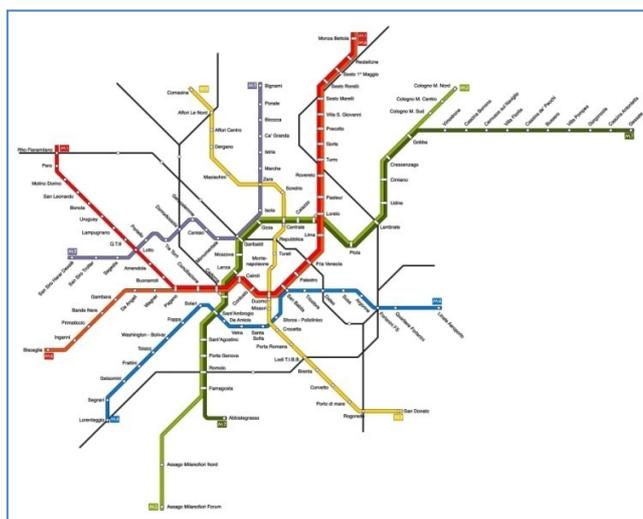


Figura 4 - La rete metropolitana di Milano

Caratteri del progetto urbanistico

Il Masterplan è stato sviluppato congiuntamente dai tre architetti progettisti, da un paesaggista di fama internazionale come l’inglese **Gustafson Porter**, da chi ha dato soluzione alla sostenibilità trasportistica; così che, sulla base del Masterplan, Isozaki, Libeskind e Hadid hanno progettato gli edifici declinando una poetica individuale sulla base di un disegno urbano condiviso.



Figura 5 - Il progetto di trasformazione urbana (2005-2020).

Ridisegnare un'area come quella del Polo della Fiera, ricca di identità urbana, carica di una storia sedimentata di proposte progettuali, a cavallo tra il centro della città e la sua proiezione metropolitana, regionale ed europea ha rappresentato una sfida difficile.

Le reazioni al progetto sono state vivaci, sostenute sia da un nutrito stuolo di architetti, sia dei residenti di un quartiere storico caratterizzato da una bassa densità fondiaria: si trattava di tre grattacieli che per la loro altezza facevano ombra alle aree circostanti, che, per la prima volta a Milano, proponevano uno sviluppo in verticale in luogo del prevalente assetto "orizzontale" della città che aveva il suo punto più alto nella Madonnina del Duomo, di un progetto di *archistar* estranee all'humus culturale milanese, realizzabile in diverse altre città del mondo.

Il progetto di Renzo Piano sostenuto dalla cultura architettonica milanese

Le ragioni a sostegno del progetto concorrente di Renzo Piano si leggono in quanto contenuto nella sua relazione di progetto.

"Il progetto si caratterizza per una chiara impostazione metodologica che ha consentito la formalizzazione di un disegno chiaro, riconoscibile, basato su tre elementi: il compatto tessuto edificato nel semiquadrato superiore, il grande e imponente parco nel semiquadrato inferiore, e infine la torre alta e slanciata nel centro dell'intervento. Il tracciamento a terra di tutto il progetto discende dal reticolo di maglie del tessuto urbano circostante e imprime una chiarezza geometrica naturale a tutto l'intervento. La diagonale tesa tra Porta Domodossola e Piazza Amendola viene utilizzata come spartiacque tra aree edificate e spazi verdi, offrendo alle architetture che vi si affacciano un margine di grande privilegio."



Figura 6 – Il Progetto di Renzo Piano per Pirelli & c. Real Estate. 2005.

E ancora si leggono nell'analisi del luogo condotta dall'architetto Marco Romano che scrive:

*“Ecco allora il nuovo progetto della Fiera diventare l'occasione per ricucire ed esaltare questa rete simbolica della **città ottocentesca**. Sull'area della Fiera convergono tutte le autostrade che arrivano a Milano da nord, e se la tagliassimo in mezzo avremmo come veduta finale la facciata di Santa Maria delle Grazie, uno dei più ragguardevoli monumenti della città in ragione dell'architettura del Bramante e del Cenacolo vinciano che vi si trova.”*

E ancora: *“A queste indicazioni ho aggiunto il suggerimento di ricorrere ad altri temi della tradizione europea, per esempio una bella strada principale con i suoi negozi, una piazza e, perché no?, un grattacielo, tema collettivo moderno della quale Milano ha già i due esempi clamorosi del Pirelli e della Torre Velasca, cui avrebbe potuto dignitosamente affiancarsene uno nuovo, ad annunciare le sequenze cittadine”.*

Questo, infine, il giudizio dello stesso Marco Romano come membro della giuria: *“Soltanto Renzo Piano ha interpretato bene il tema presentando un progetto nel quale il giardino pubblico occupa la metà dell'area, è contornato da strade, ed è recintabile; la visuale di Santa Maria delle Grazie è salvaguardata e sottolineata almeno da un filare di alberi; la sequenza dei boulevard occidentali è ben mantenuta; abbiamo poi una parte dell'edilizia, quella non residenziale, affacciata su una vera e propria strada principale con i suoi negozi da entrambi i lati cui le case, seppure non allineate lungo la strada fanno ragionevolmente capo; la strada è poi ritmata da una piccola piazza triangolare racchiusa tra le case; infine il grattacielo, ergendosi solitario, si presta bene a costituire un nuovo tema collettivo della città”.*⁵

⁵ <http://unpostoaparte.blogspot.com/2007/11/renzo-piano-e-il-progetto-per-la-fiera.html>



Un mix di funzioni pubbliche e private

Il progetto di trasformazione urbana ha previsto e realizzato un mix articolato e bilanciato di funzioni pubbliche e private. Tra le funzioni private, le **Tre Torri**, destinate ad uffici e complessi residenziali, e lo **Shopping District**, contornato da cinema, ristoranti, bar, spazi attrezzati per lo studio e la ricerca. Tra quelle pubbliche, la ristrutturazione del **Velodromo Vigorelli**, ormai in stato di colpevole abbandono ⁶, il vecchio **Padiglione 3** della Fiera (già in precedenza Palazzetto dello Sport), diventato il **Palazzo delle Scintille**, un **Nuovo asilo d'infanzia** nel parco, la **più vasta isola pedonale** di Milano, il **terzo parco per dimensione di Milano**, dopo il Parco Sempione e i Giardini pubblici, **orti urbani, spazi coperti e scoperti per il tempo libero**.



Figura 7 – Le funzioni pubbliche

Il profilo ecologico-ambientale del Progetto CityLife

Sotto il profilo ecologico - ambientale il quartiere è fortemente caratterizzato dalla totale pedonalizzazione, e dalla costruzione di una viabilità sotterranea che alimenta gli edifici ed i parcheggi al servizio delle attività terziarie e commerciali. È un quartiere “a emissioni zero”, in quanto non sono previsti generatori di calore né fonti di combustione, mentre vengono utilizzate prevalentemente fonti di energia rinnovabili; il teleriscaldamento serve le torri a uffici e le residenze; l'acqua di falda alimenta scambiatori e pompe di pressione per riscaldare e raffrescare le abitazioni; i pannelli fotovoltaici in copertura agli edifici riducono sensibilmente il consumo energetico necessario per il funzionamento degli impianti degli spazi comuni.

Il Business & Shopping District

Le funzioni collocate al piede delle Tre Torri costituiscono il **Business & Shopping District**: il centro dell'intero complesso dedicato a uffici e ad un'area commerciale con ristoranti, bar e

⁶ La ristrutturazione del Vigorelli nella volontà dell'Amministrazione ha sostituito il Museo di Arte Contemporanea, già giunto alla definizione con il Progetto Definitivo.



servizi destinati a chi abita e lavora nella zona e, soprattutto, ad un'utenza più vasta in ragione della particolare accessibilità dell'area.



Figura 8 – Le Tre Torri e il *Business & Shopping District*

La presenza della stazione “Tre Torri” della M5 ⁷ rende, infatti, questo nuovo centro direzionale e terziario particolarmente accessibile con una connessione a livello urbano, metropolitano e regionale oltretutto, per Malpensa, a livello nazionale ed europeo.

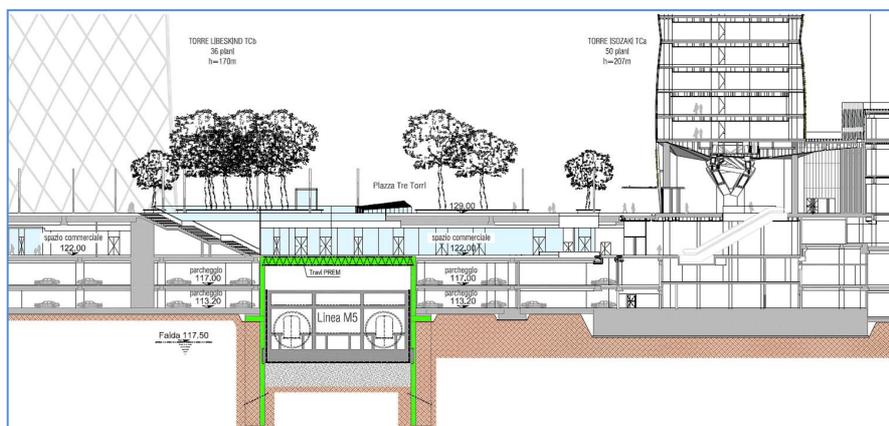


Figura 9 - I piani interrati con la stazione Tre Torri

Le residenze

A sud dell'area direzionale sorgono le residenze progettate da Zaha Hadid in via Senofonte e quelle progettate da Daniel Libeskind in via Spinola: entrambe si collocano da un lato lungo il margine della città esistente, con affacci su piazza Giulio Cesare, dall'altro verso il grande parco urbano.

⁷ Il progetto per la realizzazione della linea M5 è stato approvato nel 2006. I lavori preliminari per la realizzazione della seconda tratta, che comprende la stazione Tre Torri, sono iniziati nel 2010. I lavori effettivi sono iniziati invece tra il 2011 e il 2012.



Le due aree residenziali, differenziate tra loro per stile architettonico, sono accomunate da caratteristiche abitative di grande pregio, da innovazione ed efficienza, anche sotto il profilo ambientale e della sicurezza.



Figura 10 – Le residenze Hadid

Le residenze progettate da Zaha Hadid si sviluppano secondo un percorso caratterizzato dall'andamento sinuoso dei tetti ed hanno altezze che crescono con continuità da un edificio di cinque piani fino al punto più alto di tredici piani, unificando così idealmente lo skyline dei sette edifici. In linea con l'andamento sinuoso delle coperture, il profilo curvilineo dei balconi definisce il movimento sulla facciata che fa eco al paesaggio sottostante.

Daniel Libeskind ha progettato un arcipelago residenziale immerso nel verde, estremamente curato dal punto di vista tecnologico e ambientale. Il *concept* architettonico prevede un sistema di balconi che genera spazi esterni di profondità diverse e l'alternanza dei materiali di facciata e l'andamento verticale degli allineamenti conferisce agli edifici un'immagine fortemente caratterizzata.



Figura 11 – Le residenze Libeskind



Il Parco

Gustafson Porter + Bowman, hanno guidato il team vincitore di un concorso su invito cui ha collaborato Melk, One Works e ARUP progettando un grande parco di impronta naturalistica con una forte impronta ecosostenibile.

Il concetto di base per quello che i progettisti hanno denominato il **CityLife Park di Milano** è *“Un parco tra le montagne e la pianura”*, che ha cercato di interpretare i paesaggi della regione Lombardia.

Costruito su una vasta area verde di 168.000 m² con piste ciclabili, passerelle, piazze e giardini, il parco dà vita a una serie di spazi che creano una transizione senza soluzione di continuità tra il parco, i quartieri residenziali e le Tre Torri progettate da Zaha Hadid, Isozaki e Daniel Libeskind, che vengono abbracciate come parte del carattere del parco.

Per superficie il CityLife Park è il terzo parco più grande di Milano (dopo il Parco Sempione e i Giardini Pubblici), e va ad integrarsi con i parchi del settore nord - ovest della città attivando un'importante rete ecologica per tutta l'area metropolitana.

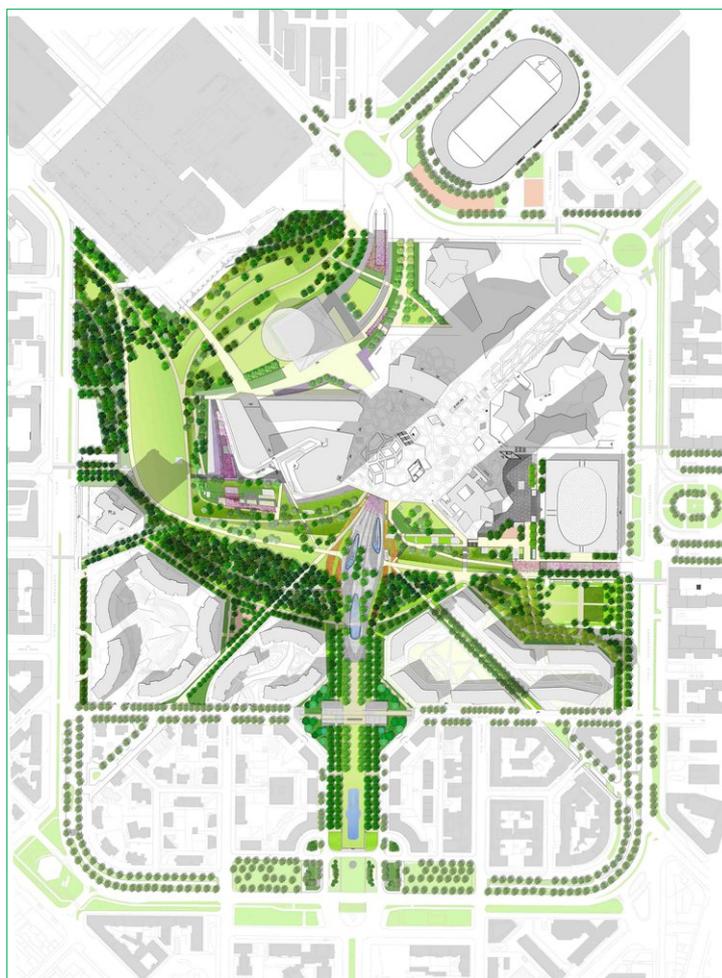


Figura 12 - Il progetto del CityLife Park di Milano.

Ogni elemento contribuisce alla realizzazione di questo nuovo parco ecosostenibile del XXI secolo.



Il progetto intende riproporre nel sito un microcosmo che riproduce le caratteristiche del paesaggio di Milano e dei suoi dintorni. Nel suo cuore, la **Piazza**, il **Belvedere**, il **Giardino delle Farfalle e delle Sculture**, sono collegati da sentieri e rampe e dalla forma scultorea del terreno. La metafora della "*plissettatura*" per creare una forma scultorea è l'elemento operativo utilizzato per modellare, collegare e definire il sito di CityLife sul terreno dell'ex Fiera".

Terrazze di ristoranti, caffè e giardini coperti offrono una vista sul parco, a poca distanza dalla principale zona commerciale. A nord, il **Giardino delle Prealpi**, l'**Anfiteatro**, l'**Area per gli Eventi** e la **zona dei pini e delle querce** creano una grande zona boschiva, offrendo uno spazio per l'organizzazione di eventi, festival, concerti, giardini temporanei, mostre e installazioni artistiche.

A sud, il **Bosco di Faggi**, la **Piazza dei Fontanili**, il **Giardino di Pianura**, la **piantagione di aceri** e la **Piazza del Mercato** creano spazi che facilitano l'interazione sociale, le passeggiate e la contemplazione.

L'elemento centrale dell'acqua nel cuore del parco è diviso in due da una strada rialzata che collega due aree residenziali. Una vasca, con zampilli gorgoglianti nel lato superiore della vasca e il bordo di una cascata nel lato inferiore.



Figura 13 – La vasca d'acqua e i sentieri

“Gli effetti naturalistici sono sia stimolanti che calmanti, mentre la vasca d'acqua poco profonda riflette il cielo e l'acqua raffredda lo spazio circostante”.



Gli studi condotti sul traffico generato hanno portato a soluzioni viabilistiche che, a differenza degli altri progetti finalisti e di molti altri partecipanti al concorso, nel progetto CityLife non prevedono sottopassi o sovrappassi e rispettano il carattere residenziale della zona circostante.

La circolazione sarà migliorata nei punti critici dalla realizzazione di due rotatorie: piazza Carlo Magno e largo Domodossola e la pedonalizzazione di largo Africa, ingresso al nuovo parco da piazza Giulio Cesare (che rende definitiva la non continuità tra le vie Spinola e Senofonte e quindi dissuasiva di ogni traffico di puro attraversamento) e piazza Arduino, accessibile solo dagli attuali residenti e dal mezzo pubblico, proteggendola da ogni possibile invasività dal traffico.

Il progetto iniziale proponeva, inoltre, la pedonalizzazione della via Duilio funzionale all'integrazione tra il Parco, il Centro Congressi Fiera, il Museo del Design e il Vigorelli con il prolungamento del tunnel del Gattamelata fino al piazzale Domodossola, inizialmente accettato dall'Amministrazione come opera a scampo degli oneri di urbanizzazione.

L'intervento valutato circa 40 milioni, sembrò convincere in un primo momento l'amministrazione comunale, ma poi non se ne fece nulla.



Figura 15 – Il progetto di prolungamento del tunnel di via Gattamelata.

I parcheggi al servizio della residenza sono serviti separatamente da quelli del terziario e distribuiti sulle strade su cui prospettano. Al piede di ogni edificio residenziale sono previsti sia i box sia un certo numero di posti auto per i veicoli della manutenzione, del pronto intervento, degli approvvigionamenti.

La realizzazione dei parcheggi interrati consente l'eliminazione dalle strade di gran parte dei 500 veicoli stazionanti di giorno e consentirà il ricovero potenziale di tutti i 600 veicoli in sosta notturna dei residenti.

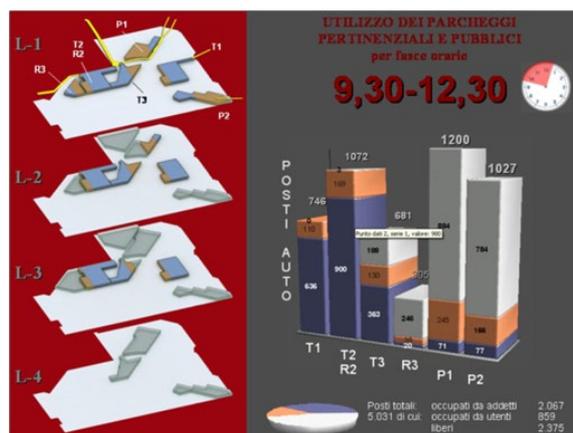


Figura 16 – La sostenibilità della domanda di sosta nelle diverse ore della giornata.

I parcheggi pubblici, per oltre 2200 posti auto, danno risposta non solo alla domanda generata dal progetto ma alle esigenze dell'intero quartiere.



Figura 17 - La verifica dei Livelli di servizio nelle ore di punta del mattino e della sera

Anche nelle peggiori condizioni di traffico, corrispondenti all'apertura del Centro Congressi della Fiera i flussi di traffico sia sulle strade ordinarie che su quelle più trafficate (via Scarampo e via Gattamelata) sono inferiori alla capacità delle strade e quindi garantiscono un accettabile livello di servizio.

I flussi di traffico aggiuntivi indotti dal Progetto CityLife non alterano il livello di servizio delle strade, che non vedono peggioramenti significativi delle condizioni di deflusso.