

Bovisa, un quartiere pronto a vivere un futuro glorioso come il suo passato

Con il tredicesimo episodio dell'iniziativa "Conoscere Milano" torniamo in Bovisa, uno dei luoghi della trasformazione già presentati nella prima edizione del 2002 e che, in oltre tre anni, ha con grande impeto continuato la sua evoluzione. Così come nel caso di Bicocca, la storia della trasformazione è caratterizzata da un passato marcatamente industriale e dalla presenza dell'università come generatore di qualità. A Bovisa è il Politecnico di Milano a farsi leader del mutamento radicale del quartiere, in questo caso con un ruolo ancora più forte perché si configura come l'iniziatore coraggioso del cambiamento alla fine degli anni ottanta e quindi come preponderante attore della trasformazione, con molti progetti in atto e cantieri aperti ancor oggi.

Un altro importante fattore di rilancio di Bovisa è rappresentato dal Passante Ferroviario: inaugurato nel dicembre del 1997 proprio con l'apertura della tratta Bovisa-Porta Venezia, ha permesso di aprire alla città un quartiere storicamente isolato, anche a causa delle sue stesse infrastrutture. Oggi, oltre alla stazione di Bovisa, sono frequentatissime anche le stazioni di Villapizzone e Lancetti, che rendono alta l'accessibilità del quartiere.

L'arrivo del Politecnico e l'apertura del Passante hanno posto le basi per la rinascita di Bovisa. Oggi molte altre grandi strutture di fondamentale importanza per la città stanno per arrivare: il Museo del Presente nell'area dei Gasometri, la nuova sede dell'Accademia di Brera, l'Istituto Mario Negri. Così Bovisa potrà caratterizzarsi come polo di livello europeo della scienza, della creatività, della cultura là dove, fino a pochi decenni fa, le ciminiere delle industrie e i gasometri delle Officine del gas rappresentavano il carattere dominante del polo della chimica e dell'industria milanese.

Ora bisogna pensare alla messa in rete di tutte queste energie: nuovi abitanti, nuovi servizi, nuovi stili di vita stanno inducendo una riqualificazione diffusa del quartiere, un processo che si sta consolidando e che deve diventare strutturale, con l'apporto di grandi e piccoli attori. Non ci sono infatti solo le grandi aree industriali dismesse, ma anche spazi interstiziali che stanno già contribuendo e possono continuare ad essere fonte di riqualificazione del territorio circostante.

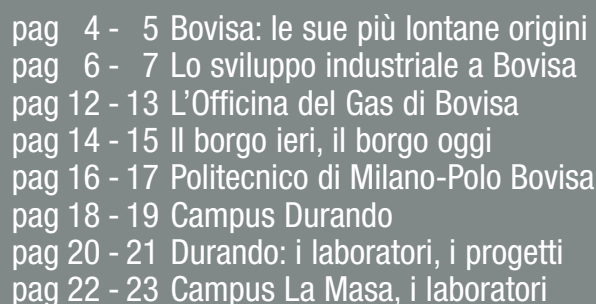
Anche la residenza sta vivendo una forte trasformazione indotta dai nuovi usi e dai nuovi abitanti del quartiere. E proprio in Bovisa, in via Balducci, su un'area data in concessione dal Comune di Milano, sorgerà una delle nuove residenze universitarie previste nel quadro del nuovo programma che l'Amministrazione sta attuando per il rilancio dell'edilizia residenziale pubblica e per studenti.

La messa in rete dei servizi, degli spazi pubblici e delle aree verdi completerà la trasformazione di Bovisa, restituendo a Milano un quartiere pronto a vivere un futuro ancora più glorioso del suo illustre e lontano passato.

Gianni Verga

*Assessore allo Sviluppo del Territorio
Comune di Milano*

Un itinerario dalla Officina del Gas alla Università delle più avanzate tecnologie



pag 24 - 25 Poli Bovisa, cantieri aperti
pag 26 - 27 La “Città Politecnica” nell’area gasometri
pag 28 - 29 I collegamenti ferroviari
pag 30 - Istituto di Ricerche Farmacologiche Mario Negri
pag 31 - Accademia di Belle Arti di Brera
pag 32 - 33 Bodio Center
pag 34 - 35 Porsche Haus
pag 36 - Bovisa nell’arte

Bovisa: le sue più lontane origini

Il nome del quartiere Bovisa deriva da quello di una cascina originariamente presente nell'area, identificata per la prima volta su una mappa settecentesca del Catasto Teresiano, che si trovava allora al di fuori del confine comunale di Milano, a nord-ovest della città e pressoché in aperta campagna: essa era insediata tra quelle che attualmente sono le vie Varé, Ricotti e Mercantini.

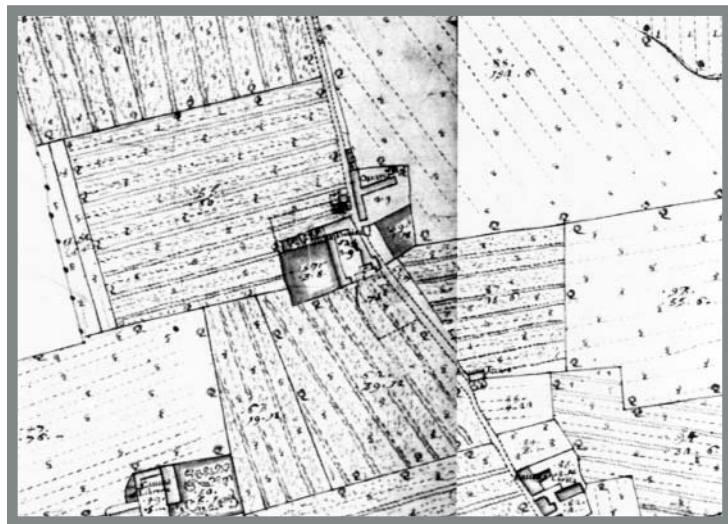
Alcuni elementi dell'antico complesso sono ancora oggi esistenti e riconoscibili lungo la via Varé. La cascina, divenuta con il tempo un piccolo borgo agricolo, non godeva di una propria autonomia come ad esempio avveniva per i comuni di Dergano e Affori, ma apparteneva ai Corpi Santi di Porta Tenaglia e Porta Comasina, che vennero annessi a Milano con regio decreto del 1° settembre 1873.

La Bovisa e le altre numerose cascine presenti nell'area costituivano una sorta di propaggine del popoloso Borgo degli Ortolani, localizzato appena fuori la Porta Tenaglia. Qui venivano scambiati i prodotti agricoli coltivati nelle campagne circostanti, che al tempo erano ricche di fontanili, oggi scomparsi a causa dell'abbassamento del livello della falda idrica.

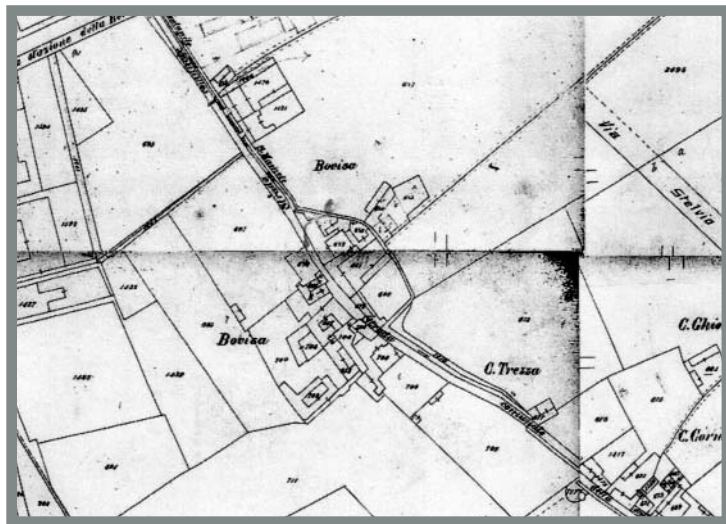
La struttura del territorio agricolo in quest'area del nord Milano vedeva convivere da un lato elementi di *regolarità* nell'orditura dei campi coltivati e dall'altro la *irregolare* dispersione degli insediamenti a corte o il tracciato tortuoso della via Bovisasca, lungo la quale si sarebbe attestato il futuro sviluppo del quartiere.

La Bovisa apparteneva originariamente alla parrocchia della Trinità, che insieme a quelle della Cagnola e della Fontana, copriva il territorio dei Corpi Santi di Porta Tenaglia e Porta Comasina.

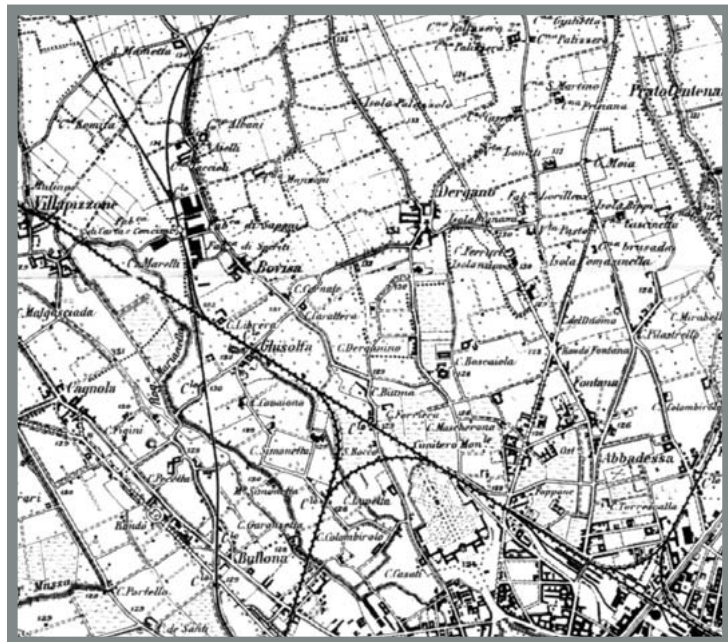
Nel 1905 la Bovisa divenne parrocchia autonoma ed è significativo notare che nella chiesa di Santa Maria del Buon Consiglio, costruita tra il 1911 e il 1917 su progetto dell'ingegner Spirito Maria Chiappetta, compare un affresco che raffigura la Madonna ritratta sullo sfondo di un paesaggio in cui sono chiaramente identificabili le ciminiere e le fabbriche della Bovisa: un segnale eloquente della vocazione industriale che ormai da qualche decennio stava caratterizzando in modo più deciso il quartiere.



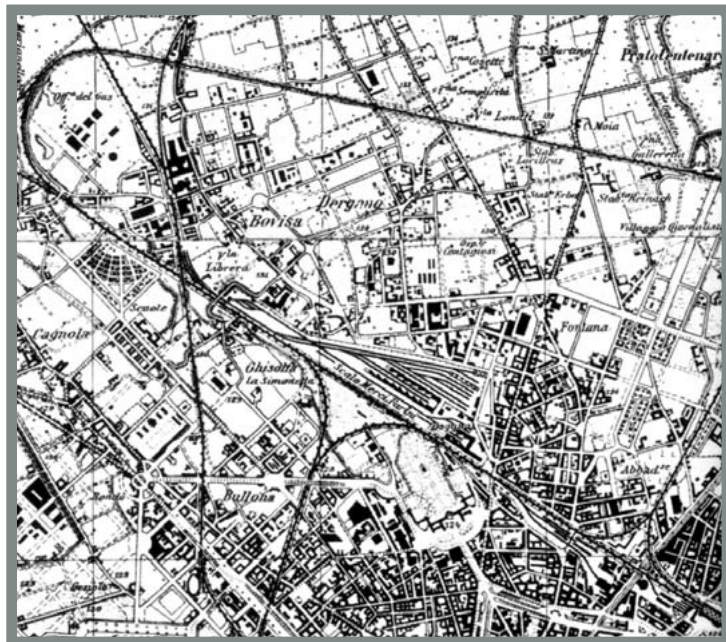
Il territorio della Bovisa nella cartografia del Catasto Teresiano.



Mappa di Bovisa con le industrie dal Catasto Cessato (1897 - 1902).



Milano nord-ovest con Bovisa e Dergano nella carta I.G.M. del 1888.



Lo sviluppo della stessa area in I.G.M. 1924, con l'anello ferroviario.

Lo sviluppo industriale a Bovisa

Le ferrovie e l'arrivo delle industrie a Bovisa

I primi impianti industriali comparvero alla Bovisa a fine Ottocento. La ragione principale che rendeva quest'area particolarmente adatta alla localizzazione di fabbriche e distretti produttivi era data dalla sua grande accessibilità. Nella seconda metà dell'Ottocento, infatti, furono progressivamente realizzati i tracciati e le stazioni delle Ferrovie dello Stato e delle Ferrovie Nord, che proprio a Bovisa si incrociavano consentendo a persone, merci e materie prime di viaggiare con una rapidità mai vista prima. Già nel 1880 la rete ferroviaria milanese aveva raggiunto una organizzazione assai simile a quella attuale e negli anni seguenti avrebbe giocato un ruolo di grande rilievo nello sviluppo economico e industriale della regione milanese.

L'area di Bovisa, inoltre, godeva di un ulteriore fattore di vantaggio perché si trovava localizzata lungo la direttrice che congiungeva la città con le aree industriali del nord Milano e soprattutto, in seguito all'apertura del Traforo del San Gottardo nel 1882, direttamente con l'Europa centrale. Questa circostanza, unita al fatto che la profondità della falda consentiva la costruzione di grandi fabbricati senza problemi di stabilità, fece sì che la Bovisa si trasformasse da lì a pochi anni in un grande e importante distretto industriale, tanto da guadagnarsi in un annuario dell'epoca l'appellativo di "piccola Manchester di Milano".

I settori chimico-farmaceutico e meccanico rappresentarono (come illustrato nelle pagine seguenti) i comparti industriali più rilevanti a Bovisa e diedero vita a due veri e propri distretti produttivi: le imprese più importanti furono rispettivamente la Giuseppe Candiani, per la produzione di acido solforico (la prima industria a insediarsi a Bovisa, nel 1882) e la Ceretti & Tanfani per la produzione di impianti di sollevamento e di trasporto.

Nei primi anni del Novecento, nell'area accanto alla ferrovia, furono messe in attività anche le Officine del Gas, l'impianto

più grandioso e più imponente d'Italia per la produzione e la distribuzione del gas e la lavorazione dei sottoprodotti.

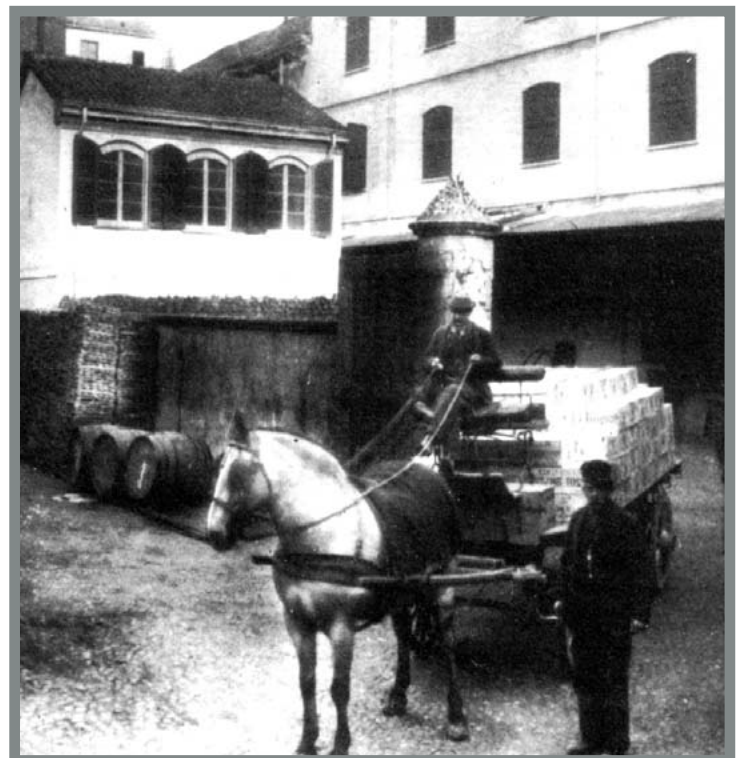
Accanto a questi "giganti", anche altre attività produttive di dimensioni minori trovarono nel corso del tempo la propria localizzazione a Bovisa.

Nel 1907 la Fratelli Branca Distillerie trasferì qui la lavorazione del famoso Fernet e di altri liquori, la cui produzione era stata avviata nel 1845 negli stabilimenti di corso Porta Nuova. Nel 1924 Luigi Zaini scelse Bovisa come nuova sede per la propria produzione di cioccolato e caramelle, fin dal 1913 localizzata in via De Cristoforis.

Nei primi anni del Novecento nacquero infine a Milano, proprio a Bovisa, i primi stabilimenti cinematografici italiani: la Armenia Film, che in seguito assunse il nome di Milano Films. Nei suoi studi e stabilimenti di posa si producevano documentari, commedie e film storici.



Una vecchia immagine della stazione delle Ferrovie Nord a Bovisa. Sopra, gli studi di posa nel 1910 della Milano Films, con locandina. Sotto, lo stabilimento Fernet Branca agli inizi del Novecento.



Lo sviluppo industriale a Bovisa

Giuseppe Candiani e la nascita dell'industria chimica

Il primo industriale che scelse di localizzare i propri stabilimenti a Bovisa fu Giuseppe Candiani, che con Antonio Biffi può essere considerato il pioniere della chimica italiana.

Dopo gli esordi artigianali attorno al 1850, Candiani aveva avviato una produzione di coloranti e, accanto a questa, di acidi e solfati. Nel 1882 egli rilocalizzò la propria attività insediando lungo la strada Bovisasca, sulla Strada della Stazione delle Ferrovie Nord, i nuovi stabilimenti per la produzione di acido solforico, dove avrebbero trovato lavoro alcune centinaia di operai. La dedizione e la passione per la propria attività spinsero lo stesso Candiani a trasferirsi con la famiglia ad abitare nella fabbrica, "per essere più vicino - come egli afferma nelle sue *Memorie* - a quello che costituiva lo scopo, il sogno della mia vita".

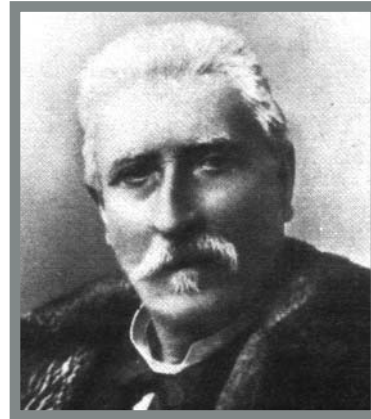
Accanto alla Candiani sorsero negli anni seguenti numerosi altri stabilimenti chimici che diedero vita ad un vero e proprio polo della chimica inorganica di base e successivamente anche della chimica secondaria attraverso la produzione di concimi, vernici e saponi.

Nel 1886 l'ing. Luigi Vogel avviò la produzione di perfosfato in un'industria a Bovisa che insieme alla Candiani fu poi aggregata nel 1920 alla Montecatini, che divenne così la più grande industria chimica italiana e tra le maggiori del mondo. Altre fabbriche chimiche sorte a Bovisa negli ultimi decenni dell'Ottocento sono la Fabbrica dei saponi Calamari (poi Sirio), la Edoardo Piatti (poi Ivi - Industria Vernici Italiane, poi Ppg), la Sessa Cantù e la Brill.

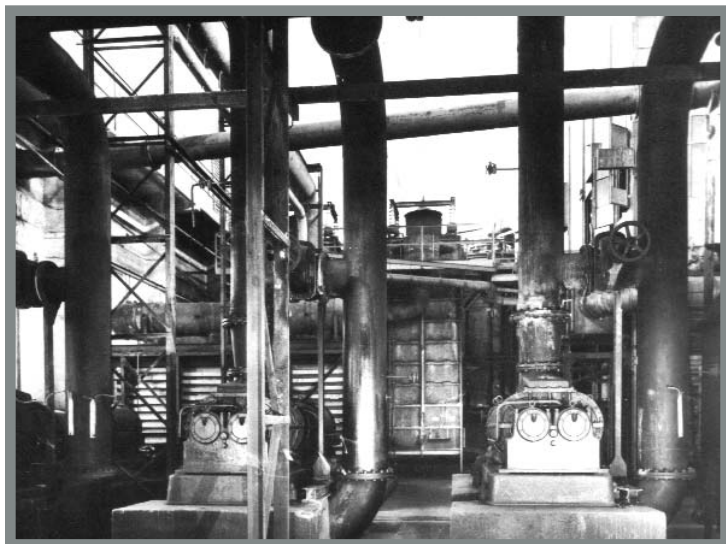
Lungo la vicina via Comasina, a Dergano, Carlo Erba insediò nel 1892 i propri stabilimenti di produzioni farmaceutiche. Titolare dal 1837 della Farmacia di Brera, egli sviluppò dei laboratori destinati a diventare una grande industria farmaceutica inizialmente dedicata alla produzione di sali di mercurio, ferro e chinina, estratto di tamarindo, capsule di taurina e magnesina calcinata ma che in seguito avrebbe progressivamente esteso la propria attività ai prodotti chimici per uso farmaceutico e industriale e per analisi, ai prodotti veterinari e alla produzione di apparecchiature elettromedicali e da laboratorio. Sempre a Dergano si trovava un'altra industria appartenente al settore chimico: la fabbrica di inchiostri per la stampa Lorilleux, di proprietà di una società francese che aveva assorbito nel 1882 l'antica casa Orsenigo.

La presenza di così numerose e variegata attività produttive collegate alla chimica di base o secondaria ha per lungo tempo caratterizzato l'economia e l'identità della Bovisa, facendone un polo di eccellenza all'interno del panorama non solo milanese ma anche italiano.

La Bovisa, tuttavia, è strettamente relazionata a questo settore di attività anche da un punto di vista fisico e costruttivo: infatti, le ceneri di pirite, residuo della lavorazione delle numerose fabbriche di concimi e di acido solforico presenti nella zona, costituiscono la base su cui poggiano l'abitato e la stazione ferroviaria, in gran parte costruiti su un terrapieno di questa sostanza, che per lungo tempo è stata considerata semplicemente uno scarto inutilizzabile, almeno fino a quando non fu scoperto il modo di sfruttarla per il recupero economico dell'acido solforico.



Giuseppe Candiani, pioniere della chimica italiana. A sinistra una veduta dello stabilimento Candiani poi acquisito dalla Montecatini, e sotto un interno dei capannoni di produzione dello stabilimento della Montecatini. In basso, il lungo fabbricato servizi della Carlo Erba in un'immagine degli anni venti (architetto Gigliotti Zanini).



Lo sviluppo industriale a Bovisa

La Ceretti & Tanfani e l'industria meccanica a Bovisa

Accanto alla produzione chimica, a fine Ottocento fecero la loro comparsa a Bovisa anche le industrie meccaniche, che avrebbero rappresentato un altro importante settore di attività, in connessione con il grande bacino della siderurgia di Sesto San Giovanni dove stavano sviluppandosi gli impianti della Falck, della Breda e della Marelli.

Nel 1894 gli ingegneri Ceretti e Tanfani fondarono a Bovisa l'omonima industria meccanica per la produzione di impianti di sollevamento e di trasporto, specializzata anche nella progettazione e produzione di apparecchi per il trasporto a fune per persone e materiali. Il nome della Ceretti & Tanfani avrebbe ben presto ottenuto una fama di livello mondiale, grazie alla invenzione di un mezzo di trasporto all'epoca ritenuto rivoluzionario e di grandissimo successo: la teleferica.

Alcuni decenni più tardi, nel 1927, la Ceretti & Tanfani poteva vantare fra le sue realizzazioni tre importanti primati: la linea aerea più lunga d'Europa per il trasporto delle merci (40 km, in Spagna), la funivia più alta del mondo (a 2.700 m di altitudine, sul versante francese del Monte Bianco), il massimo carico trasportato su linea aerea (20 tonnellate di blocchi di marmo, a Massa Carrara).

La produzione della Ceretti & Tanfani si ampliò in seguito verso altri settori, e la progettazione e realizzazione di impianti di sollevamento e trasporto furono applicate anche

in ambito navale, siderurgico, chimico e alle grandi opere di terra.

La Ceretti & Tanfani non fu tuttavia l'unica industria meccanica a localizzare i propri impianti alla Bovisa: grazie alla vicinanza rispetto alle aree di Sesto San Giovanni e di Legnano e alla forte accessibilità garantita dalla ferrovia, nell'area si insediarono nel tempo numerose altre imprese.

Sorsero così nel 1894 la Origoni, per la produzione di lamiere zincate e piombate e tubi zincati; nel 1897 la Ranci, lavori in latta; nel 1900 le Officine Meccaniche Bologna specializzate in costruzioni metalliche e bulloneria; nel 1905 la Paccagnini per le minuterie metalliche e la Società Italiana Smeriglio, produttrice di mole abrasive; nel 1907 le Officine metallurgiche Brogli, specializzate in laminati e trafilati.

Il panorama che si configurava a Bovisa al volgere del secolo, quindi, era quello di un quartiere industriale estremamente attivo e vivace, caratterizzato da un'ampia diversificazione produttiva sia nell'ambito chimico-farmaceutico sia in quello meccanico.

Un contesto ricco di risorse e di opportunità, in grado di attrarre attorno ai grandi insediamenti produttivi anche imprese di medie e piccole dimensioni dando così vita ad una rete di articolati rapporti intersectoriali e ad un tessuto dove si sarebbero sviluppate quella laboriosità e quella "cultura del fare" che ancora oggi contraddistinguono in maniera così caratteristica la comunità milanese.



Sopra, anni venti: veduta aerea di un'area tra Dergano e Bovisa con in primo piano lo stabilimento della Moretti Tende e quello della Ceretti & Tanfani, oggi sede del Campus Durando del Politecnico Bovisa. Sullo sfondo, la via Bovisassa.



Sopra: è degli anni quaranta la torre dello stabilimento Fratelli Livellara sulla Bovisassa.

Sotto: la facciata liberty della Ceretti & Tanfani su via Durando, oggi sede del Dipartimento di Progettazione Architettonica.

L'Officina del Gas di Bovisa

Accanto alle industrie del settore chimico e meccanico, all'inizio del Novecento fece la propria comparsa a Bovisa un altro grande complesso produttivo: le officine per la produzione, lo stoccaggio e la distribuzione del gas manifatturato.

L'industria era stata trasferita in Italia da una società francese che nel 1863 diede vita alla anonima Union de Gaz. I primi impianti per la produzione di gas a Milano furono costruiti fuori dalle porte Ludovica, Venezia e Nuova, ma il progressivo aumento del fabbisogno espresso dalla città in crescita rese necessaria la realizzazione di strutture più ampie e capaci. A quell'epoca il gas rappresentava infatti un fondamentale mezzo di alimentazione dell'illuminazione pubblica e privata, del riscaldamento delle cucine e dell'acqua, e godeva di una grandissima diffusione negli esercizi pubblici, officine e laboratori di tutta la città. Nel 1905 entrò così in funzione l'Officina del Gas di Bovisa, il più grandioso e più importante impianto di questo genere in Italia in grado di produrre fino a 300.000 metri cubi di gas al giorno e che serviva, oltre alla città di Milano, anche i comuni di Sesto San Giovanni, Cinisello Balsamo, Novate, Bollate e Corsico.

Progettate nel 1902, le officine erano localizzate all'interno del nuovo anello ferroviario, in una posizione di altissima accessibilità che facilitava notevolmente l'approvvigionamento del carbon fossile da cui veniva inizialmente estratto il gas. Il coke veniva depositato in un enorme piazzale da dove veniva poi trasferito tramite delle gru all'interno dei forni per la distillazione e la gassificazione. Il gas così prodotto era immagazzinato nei gasometri e quindi distribuito in tutta la città attraverso una fitta rete di tubi sotterranei. I sottoprodotti della lavorazione del gas (calce satura, acque ammoniacali, catrame, benzolo) venivano successivamente utilizzati dalle numerose industrie chimiche localizzate nella zona di Bovisa. L'anonima Union de Gaz, controllata da un gruppo anglo-francese, ebbe in carico la gestione dell'Officina fino al 1920 quando, in un clima politico che non gradiva capitali e uomini stranieri impegnati nell'industria italiana, nacque al suo posto la Società Gas e Coke. Nel 1930 la gestione dell'impianto

passò al Comune di Milano, che nel 1935 la affidò alla società Edison, la quale a sua volta la cedette nel 1981 all'AEM, in quell'occasione rinominata Azienda Energetica Municipale, e non più "Elettrica". Nel 1963 fu avviata la produzione di gas attraverso la lavorazione di derivati del petrolio e nel 1969 il carbon fossile uscì definitivamente di scena. La produzione negli impianti di Bovisa è cessata nel 1994.

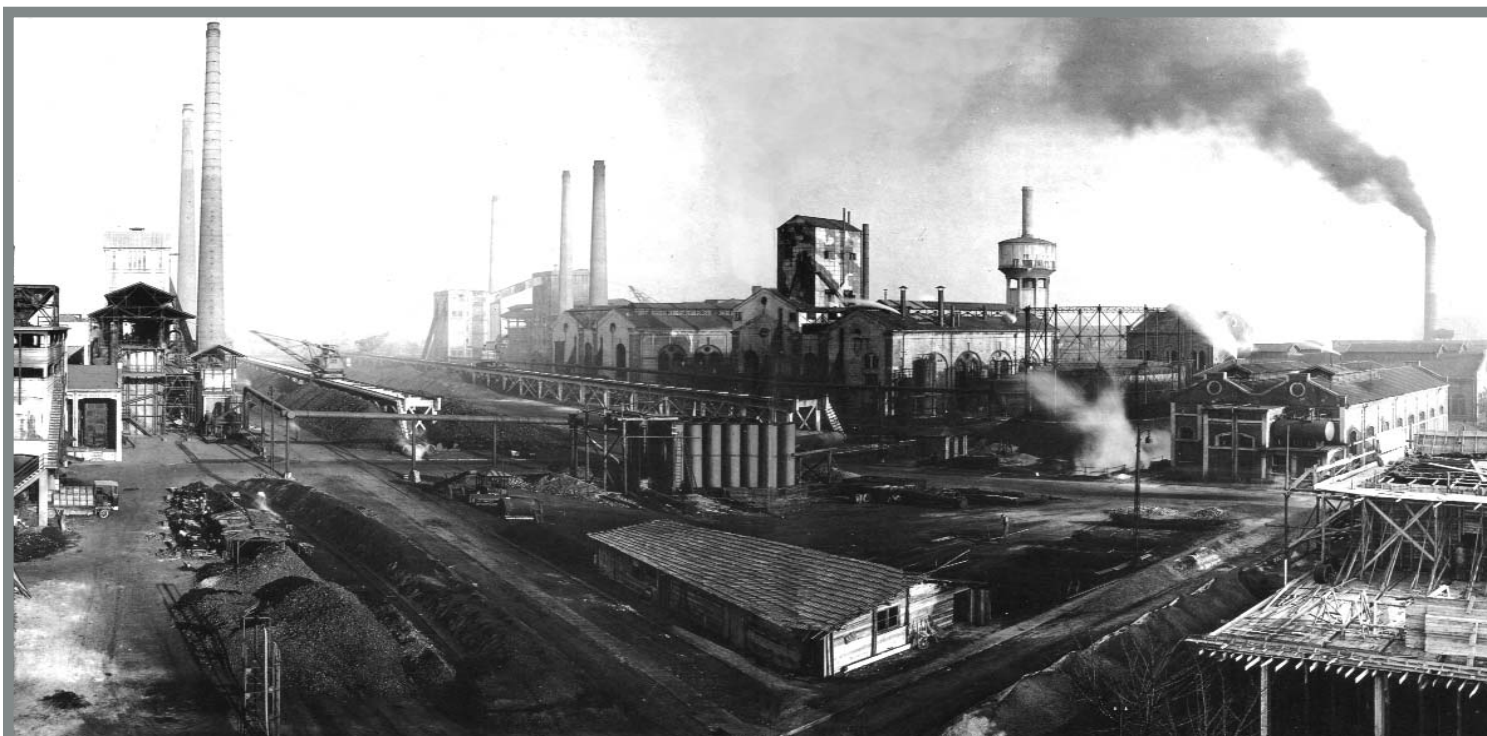
Museo del Presente: progetto per i gasometri

I gasometri oggi costituiscono uno dei segni più affascinanti ed evocativi della memoria produttiva della Bovisa e con le loro gabbie leggere dipinte in bianco sono un elemento distintivo del paesaggio urbano di quest'area, nota proprio come "l'area dei gasometri". Per i due gasometri "gemelli" (il più antico fu costruito nel 1906 dalla ditta inglese S. Cutler & Sons, mentre il secondo è di fabbricazione tedesca e risale al 1930, insieme all'ex Officina Meccanica e alla terza Sala Pressione) il Comune di Milano ha in progetto la realizzazione del Museo del Presente, dove saranno esposte collezioni permanenti e mostre temporanee di opere d'arte prodotte a partire dal 1980.



Rendering del nuovo progetto di Museo per l'interno del gasometro 1.

Veduta degli impianti di produzione del gas all'inizio del Novecento.



Il borgo ieri

A partire dagli ultimi decenni dell'Ottocento, Bovisa assunse progressivamente un ruolo di grande importanza come polo industriale e produttivo di Milano. L'economia e la struttura agraria del borgo mutarono progressivamente e le case a corte furono presto affiancate da capannoni e ciminiere delle grandi industrie, ma anche da piccole fabbriche e botteghe artigiane. I cortili delle case a ringhiera rappresentavano gli spazi della socialità e ospitavano attività spesso disparate. Accanto al lavoro delle massaie e al gioco dei bambini, gli artigiani trasferivano parte della loro attività all'esterno dei laboratori, così come la strada costituiva in alcuni casi il prolungamento delle attività commerciali di quartiere e delle botteghe.

Con l'avvento delle grandi industrie, Bovisa assunse sempre più distintamente la fisionomia di quartiere operaio, così come testimonia l'andamento demografico della zona, che rivela nel corso del tempo una stretta relazione tra le vicende economico-industriali e l'entità della popolazione residente. Se gli abitanti del quartiere o delle zone limitrofe potevano spostarsi con la bicicletta o con il "gamba de legn" (come venivano chiamati i vecchi tram) gli operai che provenivano dall'hinterland dovevano servirsi del treno, dando vita ai primi fenomeni di pendolarismo quotidiano verso la grande città.

Le latterie e le trattorie rappresentavano i punti di ritrovo dove, prima dell'avvento delle mense aziendali, si riunivano all'ora di pranzo i dipendenti delle attività economiche della zona, mentre i più umili dovevano accontentarsi della "borsa del mangiare" portata da casa.



"Tra le fessure degli scuri potevo vedere via Cantoni deserta e la pianola di legno nero in un mare di luce abbagliante. Alcune operaie di una bottega artigiana stavano sedute sul gradino dell'ingresso, nel filo d'ombra della parete, a guardare due di loro che si erano messe a ballare".
(Ermanno Olmi)

Il borgo oggi

Nel corso degli ultimi dieci anni Bovisa ha trasformato radicalmente il proprio volto e l'arrivo del Politecnico con le sue migliaia di studenti ha ridato vita ad un quartiere in crisi dopo il declino industriale.

L'università non solo ha riaperto alla città importanti spazi da anni ormai chiusi e abbandonati, ma ha portato con sé anche una nuova domanda di servizi legati alla presenza di tanti studenti. Pizzerie, bar, copisterie in particolare; ma anche pub, caffè, locali spesso insediati in vecchi capannoni dismessi.

Oggi Bovisa è diventata anche la location di diversi eventi mondani, con i suoi ampi spazi capaci di ospitare grandi folle. Si tratta di un processo in continua evoluzione, che tende a diffondersi e a creare continuamente nuove idee e nuovi modi d'uso.

Un quartiere che vive un tale mutamento diventa anche luogo ricercato per i creativi; così si aprono spazi dove collaborano fotografi, architetti, designer, pittori, con un'interazione tra le varie arti.

Il riuso degli spazi si vede anche nella trasformazione di capannoni o laboratori in nuovi tipi di residenza: i loft, molto ambiti dai giovani, sono diffusi nel quartiere, che mantiene un suo senso di intimità e di relazione.

In Bovisa oggi si trova anche la sede di Telelombardia, mentre la biblioteca Dergano-Bovisa di via Balducci organizza molte iniziative culturali e ospita una sala periodici con oltre 100 quotidiani e riviste e un'importante sala multiculturale.



Politecnico di Milano-Polo Bovisa

La storia del Politecnico di Milano risale alla prima metà dell'Ottocento e prende avvio con la fondazione della Società d'Incoraggiamento d'Arti e Mestieri, anche se è nel 1863 che viene inaugurato il Regio Istituto Tecnico Superiore, con sede nel Collegio Elvetico nell'attuale via Senato. Dopo l'istituzione della Sezione per architetti civili, l'Istituto nel 1866 si trasferisce nell'ex Seminario della Canonica in Piazza Cavour. Nel 1915, due anni dopo l'istituzione del Consorzio per la costruzione e l'assetto edilizio degli Istituti per l'istruzione superiore di Milano, viene posta la prima pietra in località Cascine Doppie della futura Città degli Studi. I lavori, interrotti dalla guerra, finiscono una decina di anni dopo e nel 1927 la Regia Scuola d'Ingegneria si trasferisce nella nuova sede di Piazza Leonardo da Vinci. Nel 1937 assume la denominazione di Regio Politecnico. Tra il 1955 e il '68 si realizza l'espansione della sede di Città Studi con la costruzione dei nuovi edifici di via Bonardi, via Bassini, via Golgi e via Ponzio.

Proprio in quegli anni, quando la crescita dell'Ateneo supera tuttavia ogni previsione e gli ampliamenti sulla stessa area sembrano non essere più sufficienti, viene predisposto un Piano di fattibilità per una "Città della Scienza e della Tecnica" a Gorgonzola, che però non avrà mai realizzazione.

Nel 1981 gli iscritti oltrepassano quota 20.000 e arrivano a 30.000 nel 1987. Si rafforza l'idea di una riorganizzazione che non sia un semplice decentramento, ma che risponda a una logica di programmazione e coordinamento tra diverse sedi. Nasce l'idea dell'insediamento a Bovisa, confermata nel 1987 proprio dall'Amministrazione comunale; una proposta che viene giudicata di grande interesse dallo stesso Ateneo.

Due anni dopo la Facoltà di Architettura trasferisce alcuni corsi a Bovisa in un capannone ceduto in comodato d'uso dalla Fbm. Nel 1992 il Politecnico acquista il complesso ex industriale e dal 1994 il polo si amplia avviando i corsi nel ristrutturato stabilimento della ex Ceretti & Tanfani. Il 1997 vede l'avvio dei corsi della Facoltà di Ingegneria nell'ex stabilimento Fbm, in via La Masa, e anche la firma dell'Accordo di Programma per la trasformazione dell'area dei gasometri. Oggi sono in corso di realizzazione un ulteriore ampliamento dei due campus esistenti e la realizzazione di una parte del tutto nuova.

Uno degli obiettivi del polo di Bovisa è quello di potenziare la capacità di trasferimento tecnologico del sistema universitario, mettendo in atto nuovi strumenti di collaborazione tra Politecnico e sistema delle imprese. Questo ha stimolato la realizzazione di diverse iniziative, quali la costituzione di Centri Tecnologici e Consorzi di Ricerca che possano essere di supporto alla struttura produttiva lombarda.

È stato realizzato, sempre in quest'ottica, un Acceleratore di Imprese, vale a dire un centro dove sostenere l'avvio di progetti imprenditoriali innovativi.

Nel corso degli ultimi anni il Politecnico di Milano ha avviato un processo di diffusione territoriale che ha consentito di sperimentare il modello organizzativo della ricerca e degli studi universitari "a rete": una confederazione di più sedi decentrate e autonome, che permette prestazioni qualitative di ottimo livello anche con dimensioni di ateneo molto elevate. Questo processo è iniziato con l'attivazione delle sedi di Como nel 1987 e di Lecco nel 1989 ed è proseguito con Cremona nel '91, Mantova nel '94 e Piacenza nel '97.



Sopra, a sinistra, la facciata storica del Politecnico Leonardo; a destra, il lungo fronte liberty della Ceretti & Tanfani ora Campus Durando.

Sotto, prospettiva complessiva di parte degli interventi attuati per il Politecnico in Bovisa.

Campus Durando

Il Campus Durando, che oggi ospita le Facoltà di Architettura Civile e del Design, apre i suoi spazi agli studenti nel 1994, quando si avviano i corsi nel recuperato stabilimento della ex Ceretti & Tanfani, che in passato produceva cavi per funivie. L'intero complesso industriale viene suddiviso in tre comparti operativi la cui riqualificazione si sta realizzando in fasi successive: il comparto Enasarco, con gli edifici storici realizzati tra il 1894 e il 1920, oggi già completamente riqualificato; il comparto est, comprendente gli edifici realizzati tra il 1920 e il 1965, anche questi già riqualificati e alcuni nuovi edifici in fase di completamento; infine il comparto ovest, costituito dalle aree un tempo adibite a campo prove degli impianti, sarà destinato ad attività di servizio per l'Università e il quartiere e alla nuova sede dell'Accademia di Brera.

L'intervento di recupero, curato da un'équipe coordinata dal prof. Luigi Chiara, ha inteso rispettare e valorizzare i caratteri architettonici degli edifici storici e la morfologia dell'insediamento produttivo, ricercando una compatibilità delle nuove funzioni didattiche e di ricerca con i caratteri architettonici degli edifici originali.

Particolare attenzione è stata dedicata ai percorsi interni e agli spazi di relazione, facendo ricorso a colori vivi (rosso, blu, giallo) e riproponendo come sculture colorate le grandi forme di fusione ritrovate nei luoghi stessi di produzione. Anche le dotazioni impiantistiche sono state completamente riprogettate: il risultato sono edifici "intelligenti" la cui cabla-

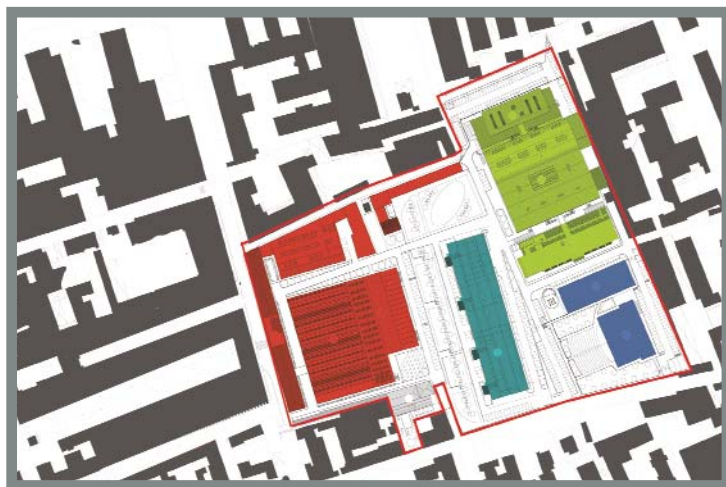
tura permette il funzionamento in rete della strumentazione della didattica e della ricerca.

Il comparto Enasarco, il primo ad essere stato riqualificato, è costituito da edifici storici di grande interesse che oggi ospitano aule, laboratori, uffici, il servizio biblioteca e la portineria. In particolare la "Palazzina Uffici" che si affaccia lungo via Durando, con i suoi elementi architettonici industriali ben conservati, è stata recuperata come sede dei servizi per il rettorato e per gli uffici del Dipartimento di Progettazione Architettonica.

Il comparto est completa la riqualificazione dell'intero isolato con l'inserimento di ulteriori spazi dedicati all'università e al quartiere. L'edificio che un tempo ospitava gli spogliatoi degli operai della Ceretti & Tanfani è oggi destinato ai laboratori, al centro stampe e al bar interno del Politecnico.

Particolarmente interessante il grande edificio lineare grigio rosso e blu: composto da tre navate, oggi ospita, su tre livelli, il laboratorio Last con i relativi uffici, altri laboratori didattici e una serie di uffici per l'Acceleratore d'Impresa del Politecnico. Alle sue spalle, il grande edificio grigio e giallo, di notevole altezza, tale da realizzare quattro livelli funzionali che si sviluppano attorno a un grande atrio a tutta altezza dotato di scale e ascensori che portano alle aule, ai laboratori del Design, ai servizi docenti, depositi e archivi.

Dal 1995 uffici, laboratori e archivi sono insediati anche nello stabile ex Lepetit in via Cosenz.



Sopra, a sinistra il fronte grigio e giallo dell'"Edificio N" che ospita le aule e i laboratori didattici della Facoltà di Design.

Sopra, planimetria del Campus Durando. Sotto, l'edificio che ospita il Last, Laboratorio Sicurezza Trasporti e l'Acceleratore d'Impresa.

Durando - i laboratori

Il Polo Bovisa del Politecnico ospita nuovi laboratori per la ricerca e la didattica, tra i più innovativi a livello europeo e con attrezzature tecnologiche avanzate. Alcuni di questi importanti laboratori si trovano nel Campus Durando, in particolare quelli correlati alle Facoltà qui ospitate: si tratta dei laboratori nel settore del design, di progettazione dell'architettura, del laboratorio per la sicurezza nei trasporti e del progetto DI.Lab.

Il laboratorio per la sicurezza nei trasporti (Last) è dedicato allo studio della sicurezza attiva e passiva nel campo dei trasporti e rappresenta una delle strutture più innovative in Europa.

Il laboratorio dispone di attrezzature per lo studio della stabilità dinamica e della resistenza all'urto dei veicoli e al suo interno si possono effettuare analisi numeriche e sperimentali di fenomeni di crash; si trovano inoltre una macchina di crash verticale e una di crash orizzontale, una torre di caduta e un laboratorio manichini.

Il gruppo dei laboratori nel settore del design è costituito dal laboratorio di fotografia digitale, dal laboratorio di merceologia e analisi settoriale e dal laboratorio modelli con virtual prototyping & reverse modeling.

I laboratori di diagnostica per la conservazione e il riuso del costruito, quello di informatica e quello di modellistica sono dedicati alla progettazione architettonica.

Infine il progetto DI.Lab, realizzato dalla Facoltà del Design, è costituito da un sistema di laboratori sperimentali dedicati al progetto del prodotto e della comunicazione.



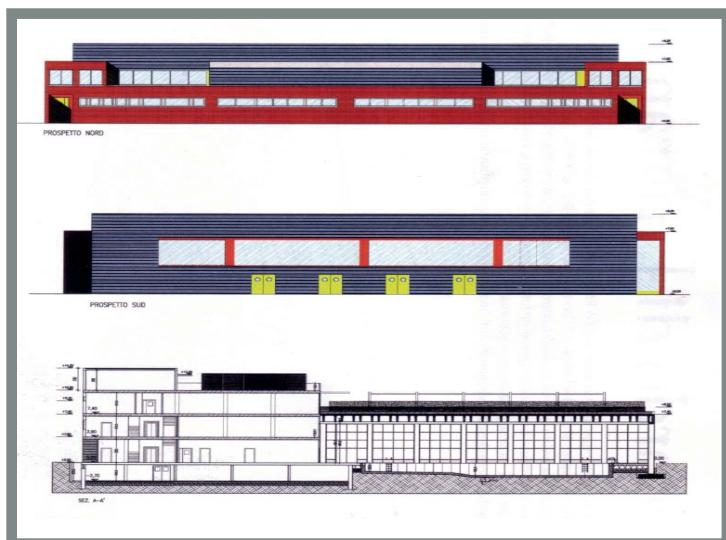
Laboratorio Sicurezza Trasporti, Last, manichino per le prove di crash.
Sotto, studenti nel Laboratorio modelli, Facoltà del Design.

Durando - i progetti

Nel cuore del campus, a lato dell'alto edificio grigio e giallo, denominato "Edificio N", destinato alle aule e ai laboratori didattici della Facoltà di Design e subito dietro il grande edificio lineare che ospita il Last e l'Incubatore d'imprese del Politecnico, è ormai terminato il nuovo edificio denominato "Pk", anch'esso, come tutti gli edifici del Campus, progettato dal professor Luigi Chiara.

Questo nuovo grande fabbricato, anch'esso caratterizzato dai colori che contraddistinguono tutto il Campus Durando, vale a dire il rosso, il blu e il giallo, si sviluppa su sette livelli, di cui quattro piani fuori terra, e si presenta con una parte a sbalzo caratterizzata da una grande facciata inclinata a vetri. In questo edificio saranno ospitati archivi materiali, sale espositive e gli uffici della presidenza della Facoltà del Design. Inoltre i tre livelli interrati ospitano un parcheggio in grado di contenere circa trecento auto. Una rampa laterale consente anche il servizio carraio al piano archivi e ai depositi del vicino edificio N. Altri due fabbricati sono in progetto a est dell'edificio Pk.

Uno riguarda un impianto natatorio integrato che ospiterà una piscina di 25 per 16 metri con annessi spogliatoi e servizi, un'area Fitness al primo piano e un "Faculty-Club" con una terrazza-giardino al secondo piano. Il secondo è costituito da una Palestra Polivalente, struttura data in concessione dal Comune di Milano al Politecnico e che concluderà questo nuovo pezzo di Bovisa ampliando l'offerta dei servizi per il quartiere.



Sopra, l'edificio Pk appena ultimato.

Sotto, prospetti e sezioni del nuovo edificio che ospiterà la piscina.

Nell'area immediatamente a ovest della stazione Bovisa delle Ferrovie Nord e del Passante Ferroviario, tra le vie Lambruschini e La Masa, alcuni grandi capannoni industriali, tra cui quello della Fbm Hudson (costruzioni meccaniche) e quelli dell'Ivi-Ppg (vernici), sono stati riconvertiti all'attività didattica e come laboratori sperimentali. In particolare qui sono oggi ospitati i Corsi di laurea in Ingegneria Aerospaziale e Meccanica.

Le strutture dell'ex Fbm vengono cedute in comodato d'uso al Politecnico nel 1989, segnando l'inizio dell'insediamento a Bovisa del nuovo polo universitario, dapprima con la Facoltà di Architettura. Nel 1992 il Politecnico acquista il complesso e solo cinque anni più tardi, dopo lo spostamento di Architettura nel Campus di via Durando, vengono avviati i corsi della Facoltà di Ingegneria di Bovisa in via La Masa.

I capannoni originari dell'ex Fbm sono stati recuperati con un progetto dell'Ufficio Tecnico del Politecnico e, con le loro strutture metalliche dipinte in giallo vivo, rappresentano oggi un'immagine simbolo del nuovo polo universitario di Bovisa e della rinascita dell'intero quartiere.

Negli anni successivi, nella parte più prossima alla stazione di Bovisa, è avvenuto il recupero anche dei capannoni della ex Ivi-Ppg, che oggi ospitano la Presidenza della Facoltà, la Biblioteca didattica, alcune sale studio, il Centro di calcolo e alcuni dei nuovi laboratori, tra i quali spicca la Galleria del vento.

Nelle aree industriali dismesse limitrofe al Campus La Masa, nei capannoni dell'ex Broggi-Izar e dell'ex Origoni, è oggi in fase di realizzazione un ulteriore ampliamento della Facoltà di Ingegneria (pag. 24).

Anche nel Campus La Masa sono localizzati importanti laboratori per la ricerca e la didattica: qui troviamo in particolare la Galleria del vento, i laboratori di ricerca nei settori aerospaziale, meccanico ed energetico e i laboratori sperimentali per la didattica.

La Galleria del vento rappresenta uno degli impianti più significativi dei nuovi laboratori in Bovisa. La sua particolare configurazione, che permette allo stesso tempo un'estrema compattezza ed economicità e alti livelli qualitativi, consente una grande varietà di applicazioni di ricerca e industriali, sia in campo aeronautico che in campo civile e ambientale. È composta da un circuito chiuso con due camere di prova disposte a quote differenti, che agiscono a velocità diverse e consentono differenti applicazioni, tra le quali la simulazione aeroplastica di modelli di ponti sospesi, cavi dell'alta tensione, strutture civili e parti di agglomerati urbani. È possibile inoltre sperimentare il comportamento di modelli di imbarcazione a vela e altri natanti.

I laboratori di ricerca nel settore aerospaziale sono dotati di attrezzature per lo studio della dinamica e dell'aerodinamica e consentono diverse prove strutturali. I laboratori del settore energetico dispongono di celle di combustione, stazioni di pompaggio e accumulo aria, banchi prova e attrezzature per lo studio della propulsione aerospaziale.

Nei laboratori del settore meccanico, moderne macchine di prova consentono la ricerca nei campi della resistenza dei materiali e delle strutture della trasmissione di potenza meccanica, della ricerca e certificazione di materiale ferroviario.



Sopra, l'edificio che ospita le aule della Facoltà di Ingegneria Industriale.
Sotto, veduta aerea del Campus La Masa Lambruschini.

Sopra, l'interno del Laboratorio di turbo macchine.
Sotto, interno della Galleria del vento.

Progetto Bovisa, cantieri aperti

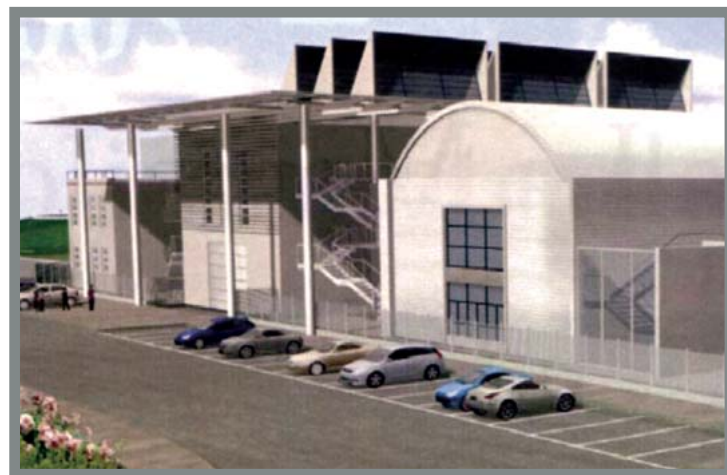
Il Politecnico in Bovisa non si ferma agli attuali due Campus di via Durando e via La Masa, ma è in continua fase di espansione. Dell'ampliamento del Campus Durando si è già parlato in precedenza (pag. 21), ma anche il polo di Ingegneria prevede importanti progetti di ampliamento, alcuni di essi già in fase di realizzazione. Si tratta in particolare di due interventi, in cui progetto e realizzazione sono sviluppati dalla società EuroMilano, che prevedono la riconversione di due aree ex industriali: l'area ex Broggi-Izar, tra l'attuale Campus La Masa e l'area dei gasometri, e l'area ex Origoni, a sud di via La Masa, nei pressi dell'ex Ivi-Ppg, dove oggi è in corso di realizzazione la nuova sede dell'Istituto ricerche farmacologiche Mario Negri (pag. 30).

Il progetto di riconversione delle ex aree industriali prevede la costruzione per il Politecnico di nuovi dipartimenti, aule didattiche, una biblioteca, laboratori, uffici, un bar e spazi studio. L'intervento, che si sviluppa su una superficie di circa 60.000 mq, è attento anche all'integrazione con una residenza temporanea per studenti, negozi, piazze e luoghi di aggregazione. Il progetto tiene in considerazione il passato industriale dell'area, riprendendo per gli edifici di nuova costruzione materiali utilizzati precedentemente, come pannelli metallici e grandi vetrate. Nell'area antistante la ferrovia sorgeranno le nuove aule didattiche

per 3.000 studenti, le aule studio per 1.000 posti e un bar ristorante riservato agli studenti; il tutto sarà collegato al campus con passerelle aeree che confluiranno in una piazza alberata con bar, spazi commerciali, una fermata di bus con relativa biglietteria e un parcheggio sotterraneo per 600 posti auto. Sulla piazza si affaccerà la nuova biblioteca, caratterizzata da una architettura che riprende nella forma quella dei vicini gasometri; sarà costituita da otto piani, di cui cinque interamente vetrati che per copertura avranno un vero e proprio giardino. Sull'area un tempo occupata dalle industrie Broggi, accanto alla biblioteca, sono previste le sedi del Dipartimento di Ingegneria Gestionale e del MIP (Consorzio per l'innovazione nella gestione d'azienda), su una superficie rispettivamente di 12.500 e 4.800 mq. A completare il complesso, un edificio di circa 14.000 mq destinato alle aule.

Sempre sull'area delle ex officine metallurgiche Broggi sono previsti due nuovi edifici e una palazzina a uffici, per un totale di circa 9.500 mq, destinati al Dipartimento di Energetica.

Più a sud, sull'area dell'ex Origoni, industria che un tempo produceva lamiere e tubi, è prevista la nuova sede del Dipartimento di Meccanica: si tratta di un intervento di 10.000 mq costituito da due edifici nei quali troveranno posto aule, spazi studio e laboratori didattici.



Sopra: veduta giardini interni del Dipartimento di Ingegneria Gestionale.
Sotto: rendering dell'edificio delle aule.

Sopra: rendering della nuova sede del Dipartimento di Meccanica.
Sotto: nuovi laboratori del Dipartimento di Energetica.

La "Città Politecnica" nell'area gasometri

L'area della ex Officina del Gas sarà oggetto nei prossimi anni di importanti interventi di ampliamento del Politecnico, in attuazione dell'Accordo di Programma sottoscritto dall'Ateneo con Comune di Milano, Regione Lombardia e AEM.

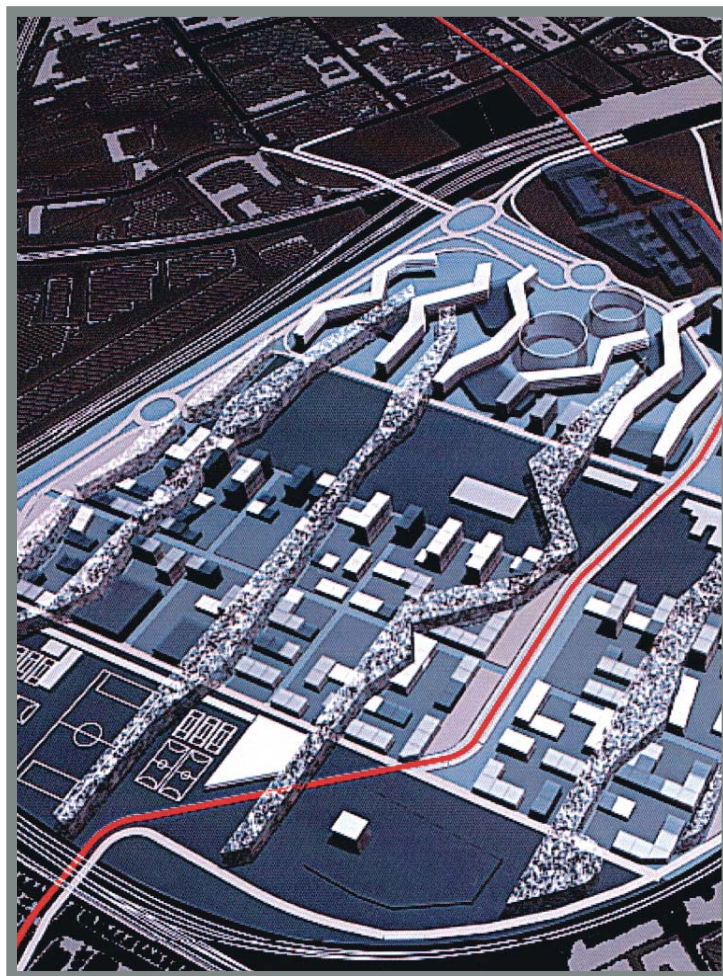
Tali interventi mirano alla creazione di significative sinergie attraverso la realizzazione di un vero e proprio parco scientifico e tecnologico, così da qualificare Bovisa come punto di riferimento per l'attività scientifica, luogo centrale e significativo anche dal punto di vista del lavoro.

L'ipotesi più concreta è quella di far nascere, accanto alle nuove strutture di ricerca che si insedieranno nell'area, una "Città Politecnica" che si giovi della presenza dell'Ateneo condividendone i medesimi spazi urbani e in alcuni casi gli stessi edifici.

Il Politecnico, una volta completato il suo insediamento in Bovisa, totalizzerà una popolazione di 20.000 studenti, a cui dovranno aggiungersi gli studenti della nuova sede dell'Accademia di Brera e i giovani ricercatori dell'Istituto Mario Negri. La presenza in Bovisa di questa popolazione giovanile suggerisce di prevedere l'insediamento di strutture residenziali sia per uso temporaneo, che come abitazioni prioritariamente per giovani coppie.

A queste dovranno essere affiancate strutture per attività ricreative e culturali destinate specificamente ai giovani, che consentirebbero alla zona di rimanere viva anche in ore in cui le attività didattiche e scientifiche sono chiuse, attirando utenti da zone diverse della città.

Schema metaprogettuale dell'area.



Residenze universitarie Baldinucci

La presenza in Bovisa di un tale complesso universitario determina l'urgente necessità di creare nuove residenze per studenti per soddisfare l'elevata domanda di locazioni temporanee. Oltre a un importante progetto residenziale per studenti in via Lambruschini, riveste particolare rilievo il progetto della Residenza Universitaria di via Baldinucci, che si inserisce nel programma avviato dal Comune di Milano per il rilancio dell'edilizia residenziale pubblica. Il progetto, localizzato su un'area di quasi 5.000 mq data in concessione al Politecnico dal Comune di Milano e attualmente occupata dagli ex magazzini del Teatro alla Scala (situata a 100 metri da Piazzale Bausan e a 200 metri dal Campus via Durando), prevede una residenza universitaria con 218 letti, per una SIp complessiva di 12.050 mq. Il progetto si pone l'obiettivo di realizzare un episodio urbano che possa essere riconosciuto nel contesto di via Baldinucci quale elemento eccezionale e rappresentare un riferimento urbano per il quartiere.

Sono previsti quattro edifici lineari, ortogonali rispetto a via Baldinucci, per evitare l'edificazione sul margine della strada e dilatare lo spazio aperto del marciapiede. I quattro edifici, ciascuno di sei piani, appoggiano parzialmente su una "piastra" di un piano che crea una "piazza alta" dalla quale si accede ad ogni edificio. Al di sotto, una piazza aperta al pub-

blico ospiterà spazi commerciali e servizi pubblici. Il complesso, progettato da un gruppo di lavoro del Dipartimento DIAP guidato dal prof. Francesco Infussi per conto dell'Area Progetti Speciali Edilizi del Politecnico di Milano, potrebbe essere utilizzato già a partire dall'anno accademico 2007-2008.

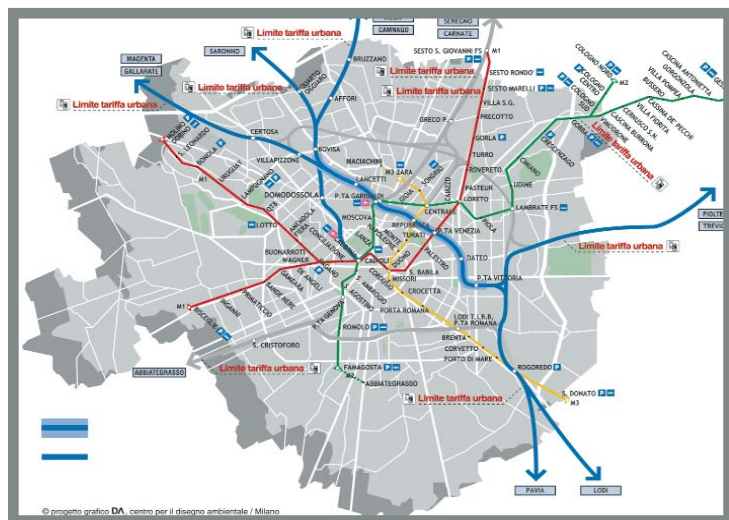


Rendering delle residenze progettate in via Baldinucci.

I collegamenti ferro viari

Il Passante Ferroviario

Le profonde trasformazioni che sta vivendo oggi il quartiere di Bovisa sono legate anche all'accessibilità garantita dal Passante Ferroviario, che costituisce una grande potenzialità per lo sviluppo presente e futuro della zona. Il Passante si presenta infatti come l'elemento cardine del Servizio Ferroviario Regionale, garantendo un collegamento diretto tra le principali direttrici regionali. Inoltre, da maggio 1999, la stazione di Bovisa è anche la stazione di interconnessione tra il Passante Ferroviario e il Malpensa Express, il servizio ferroviario che collega l'aeroporto internazionale di Malpensa e il centro di Milano (stazione Cadorna).



La Stazione di Bovisa

Bovisa è la stazione che connette il Passante con la rete delle Ferrovie Nord Milano e quindi con le linee ferroviarie verso Saronno, Novara, Varese, Como e la Brianza. La stazione, snodo fondamentale del Servizio Ferroviario Regionale, il cui progetto architettonico con tipologia "a ponte" fu realizzato dall'arch. Segrè, è stata aperta al servizio nel 1991 in sostituzione della vecchia stazione a 4 binari. La struttura è ancora incompiuta in quanto concepita come prima fase di un piano di sviluppo urbano ancora in corso di definizione. In particolare l'accesso dal piazzale sud verrà integrato da un simmetrico accesso sul lato nord dove è prevista la realizzazione dell'interscambio con la nuova metrotranvia. Dalla stazione di Bovisa si accede alle due sedi del Politecnico di Milano di via Durando e via La Masa.



La Stazione di Lancetti

Lancetti è nel contempo la prima stazione sotterranea che si incontra provenendo da ovest e la prima stazione che consente l'interscambio tra i treni della Ferrovie dello Stato provenienti da Villapizzone e delle Ferrovie Nord, provenienti da Bovisa. L'area in cui è situata si trova immediatamente a sud di Bovisa, ma con questa in stretta relazione. Anch'essa sta vivendo una fase di rilancio, indotta sia dall'apertura del Passante e dall'accresciuta accessibilità, che dalle trasformazioni in atto proprio in Bovisa. Sempre più evidenti sono i fenomeni di trasformazione e di riqualificazione, dei servizi e del settore terziario. Tra questi risalta il complesso direzionale Bodio Center, mentre in alcuni capannoni industriali sono nati spazi per concerti ed eventi, tra i più frequentati delle serate milanesi.



La Stazione di Villapizzone

Villapizzone è stata inaugurata nel luglio 2002 ed è l'ultima stazione in superficie provenendo da Certosa prima che i binari scendano sotto la città verso la stazione di Lancetti. La stazione presenta un atrio unico, interamente in sotterraneo e dotato di ampi spazi, pensato per l'elevato numero di studenti che frequenteranno la stazione una volta completato il Campus La Masa del Politecnico di Milano. L'architettura della stazione è caratterizzata dalle strutture delle pensiline, progettate dall'arch. Mangiarotti, che riprendono il disegno delle stazioni di Certosa e di Rogoredo. Insieme alla stazione del Passante è stato realizzato l'intervento del sottovia Lambruschini, che permette di passare sotto i binari, in sostituzione del preesistente cavalcaferrovie.



Un altro rilevante intervento che si inserisce nel processo di rinascita di Bovisa è il progetto della nuova sede dell'Istituto di Ricerche Farmacologiche Mario Negri. L'Istituto, una fondazione senza scopi di lucro, realizza ricerche biomediche in campo cardiovascolare, sistema nervoso centrale e tumorale. Si occupa della formazione di nuovi ricercatori, cui conferisce il titolo di PhD, e contribuisce alla diffusione di informazioni ai medici e al pubblico.

La nuova sede del Mario Negri si localizza in via La Masa 19, su un'area di 42.000 mq di forma triangolare compresa tra due rami delle ferrovie e il Campus del Politecnico. Qui un tempo vi erano gli stabilimenti per la produzione di vernici Ivippg: per tale ragione la prima operazione prevista è, accanto alla demolizione dei fabbricati industriali dimessi, un'importante intervento di bonifica del sito.

L'intervento, progettato dall'arch. Giovanni Remuzzi, prevede la ristrutturazione dell'edificio situato lungo via La Masa, che sarà destinato ad alloggi per i ricercatori, e la costruzione di un nuovo edificio. Il nuovo fabbricato si articolerà su quattro piani fuori terra e un piano interrato e sarà destinato a laboratori di ricerca (tra i quali alcuni laboratori speciali, come stanze sterili e laboratori che utilizzano radioisotopi), uffici e servizi di pertinenza all'attività di ricerca. Tra questi, sale riunione per i vari dipartimenti, una sala conferenza da 400 posti, una biblioteca scientifica e una mensa.

La scelta dell'Istituto di ubicare in Bovisa la sua nuova sede è stata indotta dalla buona dotazione di infrastrutture viabilistiche dell'area e soprattutto alla prossimità con le nuove strutture del Politecnico di Milano, in un polo scientifico in fase di consolidamento: anche ciò dimostra la dinamicità e la rinascita che sta vivendo Bovisa.

A completare il polo universitario di Bovisa sarà la ricollocazione sull'area di via Durando dell'Accademia di Belle Arti di Brera. Un sito strategico per l'Accademia, in quanto le permette di ritrovare sinergie operative con altri istituti che hanno obiettivi complementari di formazione e ricerca in settori affini come quelli dell'architettura, del design e dell'ingegneria.

La nuova struttura sorgerà in via Durando 5, lungo via Andreoli, nella parte ancora dismessa del complesso industriale ex Ceretti & Tanfani, esattamente di fronte all'attuale Campus di Architettura e Design. Il progetto del prof. Luigi Chiara, autore della riqualificazione di tutto il Campus di via Durando, fa capo alla società Andumor srl, già realizzatrice a Bovisa di edifici in uso oggi al Politecnico.

La nuova struttura dovrà garantire un'estrema flessibilità per poter ospitare le grandi aule didattiche, i laboratori specialistici e gli atelier tagliati secondo le specifiche esigenze dei corsi e degli insegnamenti previsti.

Nei piani interrati sono previsti spazi di deposito e parcheggi, mentre nei piani superiori spazi per l'amministrazione e le attività didattiche, di documentazione, di ricerca e di servizi amministrativi ed espositivi; in totale, parcheggi esclusi, la superficie dell'intervento è di 15.700 mq.

Grande ruolo hanno nel progetto le aree a verde, concepite come spazio pubblico di ritrovo e contatto in grado di costituire al tempo stesso la piazza centrale del nuovo quartiere di Bovisa, con possibilità di uso diurno e serale delle strutture prospicienti. Potrà infine essere valutata e concertata con l'Amministrazione comunale la realizzazione di una struttura polivalente, con spazi e attrezzature a disposizione anche del quartiere, compresa nello stesso complesso.



Bodio Center

Un altro importante episodio di trasformazione urbana testimonia il cambio di vocazione di Bovisa e del territorio immediatamente circostante, una trasformazione anche in questo caso favorita dalla maggiore accessibilità dovuta all'apertura del Passante Ferroviario. Stiamo parlando del Bodio Center, il nuovo grande centro direzionale situato lungo viale Bodio e che caratterizza il confine sud di Bovisa. Il nuovo centro sorge sulle aree un tempo occupate dagli impianti produttivi dell'Alcatel, un complesso che si componeva di fabbricati destinati agli uffici e capannoni per l'assemblaggio degli apparecchi telefonici. L'area, acquistata nel 2000 da Doughty Hanson & Co Real Estate e sviluppata sotto la gestione di Europa Risorse, a partire dal 2001 e in soli tre anni, è stata trasformata in un vasto complesso di uffici che oggi ospita varie società tra cui il gruppo Unicredit, il broker assicurativo Marsh e la società farmaceutica Sanofi-Aventis. Nel settembre del 2003, Bodio Center è stato venduto al fondo tedesco Degi. L'intervento di rifunzionalizzazione dell'area ha richiesto un'importante operazione di bonifica, oggi considerata un esempio particolarmente riuscito nel panorama milanese, mentre la realizzazione del progetto si è articolata in due fasi successive.

La Prima Fase ha comportato la ristrutturazione dei tre immobili che avevano ospitato gli uffici Alcatel: questi sono stati completamente svuotati, dotati di nuovi impianti tecnologicamente avanzati e riprogettati in modo da potersi adattare con la massima flessibilità alle richieste dei locatari. Sono nati così Bodio 1, Bodio 2 e Bodio 3, il cui aspetto esteriore ripropone con ottica conservativa le facciate originarie. Molto suggestivi sono gli ingressi di Bodio 2 e 3, realizzati creando volumi aggiuntivi in cristallo e acciaio esterni ai palazzi originari, che nella totale trasparenza lasciano intravedere la cura degli spazi interni e lo studio dell'illuminazione. Un edificio di nuova costruzione interamente adibito a ristorazione è la Vela, che prende il nome dalla suggestiva tensostruttura bianca collo-

cata davanti alla facciata principale che si affaccia sulla Piazza, dove sono organizzati anche eventi all'aperto.

La Seconda Fase ha visto il completamento del progetto con la realizzazione di tre nuovi edifici: Bodio 4 e Bodio 5 ospitano ancora uffici e attività direzionali, mentre la Stilo è uno spazio destinato a ristorazione e servizi. Bodio 4 e 5 sono stati realizzati riutilizzando la medesima cubatura dei capannoni demoliti e ripropongono le caratteristiche degli altri palazzi ad uffici: ampie campate consentono agli utilizzatori la massima flessibilità nell'uso degli spazi interni. Gli esterni sono facciate continue in vetro e granito grigio chiaro. Gli spazi comuni tra gli edifici sono costituiti da percorsi pedonali, corti e giardini, le cui essenze sono state studiate dalla progettazione per meglio inserirsi nel contesto. Bodio Center ospita oggi oltre 4.000 dipendenti.



Porsche Haus

La ricerca che ha guidato Porsche nell'individuazione di un "posto giusto" per la propria sede a Milano è stata ispirata dall'idea che quella sede avrebbe dovuto essere un punto di riferimento per i clienti, non una tipica concessionaria di auto, bensì un luogo dove incontrarsi per scambiare reciproche esperienze e idee.

E' nata Porsche Haus. In una zona che è stata giudicata proprio adatta a questo progetto, la Bovisa, che già da qualche anno accennava a segnali di profondo cambiamento, con concreti casi di sviluppo a breve e medio periodo.

Quindi la scelta, caduta sull'edificio attuale sede Porsche in viale Vincenzo Lancetti 46, non è stata casuale. Molti gli elementi che hanno portato a questa decisione finale: la vicinanza al centro città, l'esistenza della stazione Lancetti del Passante ferroviario con relativo progetto di sviluppo; il fatto che la zona fosse facilmente raggiungibile da viale Certosa e Zara per i clienti fuori città e che si trattasse di zona in espansione grazie alla realizzazione del nuovo polo fieristico di Pero; infine la vicinanza con le due importanti stazioni ferroviarie, la Stazione Centrale a 1,5 km e la Stazione Garibaldi. L'edificio, costruito alla fine degli anni sessanta, ospitava la Ditta Egidio Cattaneo (ingrosso e dettaglio materiale di cancelleria) con una superficie di 4.000 mq.

Per realizzare una struttura adatta alle attività di vendita e riparazione delle vetture Porsche, ma che allo stesso tempo conservasse quel poco di architettura industriale dell'edificio originale, ormai storicizzata, è stato sviluppato uno studio accurato da parte dell'arch. Marco Molinari incaricato della realizzazione del progetto.

Per lavorare sui quattro piani dell'edificio è stato necessario

sventrare completamente la struttura mantenendo solo i pilastri e le travi di cemento armato, razionalizzare gli spazi creando due piani di showroom per esposizione auto, un piano interrato per officina e ricambi e da ultimo, al secondo piano, realizzare lo spazio dedicato ai clienti Porsche che esaudisse il desiderio di "un luogo ove ritrovarsi per parlare di Porsche". In una seconda fase, a seguito dei lavori di bonifica per la rimozione di eternit, è stato aggiunto all'edificio un terzo piano trasformato in terrazza aperta con una superficie di 1.000 mq che offre un colpo d'occhio eccezionale sulla città di Milano. Materiali tecnologici quale alluminio e vetro hanno caratterizzato la fisionomia architettonica della struttura.

"Volevamo creare uno spazio unico per i nostri clienti: ci siamo riusciti. Oggi a distanza di quasi sei anni dall'inaugurazione, offriamo ai nostri "amici" eventi culturali, musicali, di arte e di costume; infinite occasioni e momenti in cui ci troviamo a parlare di Porsche. (Luigi Menin - Amministratore Unico Porsche Haus Srl)".



Bovisa nell'arte

Il paesaggio industriale e popolare di Bovisa, i suoi abitanti e i suoi lavoratori, le sue fabbriche, i gasometri e le case a corte hanno rappresentato per tutto il Novecento una fonte di grande ispirazione per artisti di tutte le discipline.

Nel 1920 Mario Sironi inizia a ritrarre nei suoi quadri paesaggi urbani che somigliano da vicino a quelli della Bovisa: ciminiere, officine e persino gasometri, case, ferrovie, strade, tram e camion. Negli anni cinquanta Giovanni Testori avvia la scrittura dei cinque volumi che saranno raccolti sotto il titolo de "I segreti di Milano". I personaggi che egli tratteggia, con le loro vicende drammatiche e così umane, si muovono in una periferia, quella di Bovisa, Novate, Roserio e Mac Mahon, che è in fondo la vera protagonista dei suoi racconti. Nel 1960 Luchino Visconti realizza una memorabile trasposizione cinematografica di alcuni dei personaggi descritti da Testori e gira alcune scene di "Rocco e i suoi fratelli" proprio a Bovisa.

Nella seconda metà degli anni ottanta Ermanno Olmi torna a parlare della sua città dopo "Milano '83" e lo fa in un modo forse inatteso, trasformando in racconto quella che avrebbe dovuto essere la sceneggiatura di un film che non si poté girare. Il suo romanzo "Ragazzo della Bovisa" sorprende ed emoziona raccontando con sguardo affettuoso storie quotidiane nella Bovisa lacerata dalla seconda guerra mondiale.

Negli anni più recenti la pittura ha tornato ad occuparsi di Bovisa con l'opera di Jonathan Guaitamacchi e così ha fatto anche la fotografia che, dopo i grandi "Ritratti di fabbriche" di Gabriele Basilico, con Luigi Bussolati propone scenari notturni di grande suggestione.



Mario Sironi "Il Gasometro" 1944.

BIBLIOGRAFIA

AEM - Azienda Energetica Municipale (1995), *Milano tra luce e calore. Storia, costume e tecnologia del gas manifatturato*, AEM, Milano
Borgese G., Colonnello I. (1987), *Dove era la fabbrica. Milano 1987*, Mazzotta, Milano
Campodall'Orto S. (1996), *Innovazione e sviluppo a Milano. Dal 1860 ad oggi le conquiste della ricerca tecnologica che hanno fatto grande l'industria milanese*, Abitare Segesta - AIM, Milano
Caputo P., Fiorese G. (a cura di) (1999), *Politecnico Bovisa. Progetti per l'area dei gasometri*, Abitare Segesta - Politecnico di Milano, Milano
Della Peruta, F. (1987), *Milano lavoro e fabbrica 1815-1914*, Franco Angeli, Milano
Erba V., Molon M., Morandi C., (2000) *Bovisa. Una riqualificazione possibile*, Ed. Unicopli, Milano
Fiorese G., Deimichei M. (a cura di) (1984), *MZ 7 - Milano Zona sette Bovisa-Dergano*, Comune di Milano
Masoero A. (a cura di) (2004), *I musei civici di Milano. Presente e futuro*, Abitare Segesta - AIM, Milano
Olmi, E. (2004), *Ragazzo della Bovisa*, Arnoldo Mondadori Editore, Milano
Documentazione specifica messa a disposizione da:
Politecnico di Milano, EuroMilano, Istituto Mario Negri, Studio di Architettura Luigi Chiara, Porsche Italia