

Giovanna Fossa

Robert Lane

Danilo Palazzo

Robert Pirani

Trasformare i luoghi della produzione

New York / Milano Regions - Planning Colloquia

Transforming the Places of Production



Regional Plan Association

EDIZIONI OLIVARES

Transforming the Places of Production

Trasformare i luoghi della produzione

Spazi

Robert Lane

Introduzione

All'inizio di questo lavoro è stato usato un diagramma diviso in tre parti per confrontare tra loro i paesaggi industriali urbani, extraurbani e rurali (vedi nella pagina a fianco e anche a pag. 37). Serviva come punto di partenza per una discussione più approfondita sui rapporti tra territorio, edifici produttivi e infrastruttura industriale.

Oggi, a conclusione di questo processo, si propone un'altra serie di diagrammi (a lato), fondati sulle lezioni apprese da tutti e sei i casi di studio. Per quanto questo lavoro sia diversificato e complesso, la presentazione dei temi comuni prende l'avvio da una semplice riflessione intorno a tre forme di insediamento: giardino, campus e città.

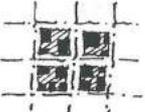
In questa matrice, i parametri associati a ogni tipologia di insediamento sono informati dai temi ricorrenti nelle discussioni, sia in America che in Italia: in particolare, il rapporto tra forma, scala e tempo.

La matrice propone le questioni più essenziali, e fondamentalmente diverse, da affrontare in ognuno dei tre ambienti insediativi.

- Negli ambienti rurali, come Cohoes e la Valtellina, la riqualificazione industriale va vista nel contesto del "genius loci": la topografia, l'orientamento, le potenzialità delle risorse naturali; e in particolare, le tradizioni culturali locali che rimangono il fondamento di una cre-

scita sostenibile. Queste sono le condizioni del contesto insediativo più fortemente caratterizzate da un "cambiamento lento", che perdureranno e devono essere conciliate con il "rapido cambiamento" associato a un riuso industriale.

- Nelle periferie urbane, come Raritan e Monza, la riqualificazione industriale deve essere letta come rapporto formale tra gli edifici industriali e gli spazi aperti che questi creano. Questi rapporti sono importanti perché formano la struttura per nuovi interventi di completamento e per nuovi sistemi di spazi aperti che colleghino il campus all'ambiente circostante.

	Settlement Pattern	Formal organizing element	Speed of Change	Scale of mixed-use	
				...in space	...in time
	Garden Cohoes Valtellina	Landscape: individual buildings	Slow change: changes in regional settlement patterns	By the region	By the season
	Campus Raritan Monza	Shared spaces: building ensembles	Moderate Change: significant industry sector changes	By the precinct	By the day
	City L. I. City Porta Genoa	Grid: blocks and buildings	Fast Change: economic cycles, political administrations	By the building	Simultaneous

The synoptic diagram of the six workshop case-studies.

Il diagramma sinottico dei sei casi affrontati nei workshop.

- Nei contesti urbani, come Long Island City o Porta Genova, i temi della riqualificazione industriale vanno inseriti in una quarta dimensione – quella del tempo. L'economia dell'agglomerato del distretto produttivo urbano presuppone il concetto più aggressivo di uso misto: attività 24 ore su 24, utilizzo degli stessi spazi e degli stessi edifici per scopi diversi in diversi orari della giornata o nello stesso momento se sono separati verticalmente; e sovrapposizione di movimenti e attività.

Ovviamente, queste distinzioni fondamentali tra i problemi urbanistici dell'ambiente rurale, delle periferie e dello spazio urbano non riguardano esclusivamente gli edifici o i distretti industriali. Il lavoro svolto sia a Milano sia a New York ha ribadito l'importanza della soluzione di vari aspetti formali che non sono limitati ai distretti produttivi o ai fabbricati industriali, ma riguardano tutte le tipologie di edifici e distretti: un rapporto positivo tra i fabbricati e gli spazi pubblici; sistemi di circolazione razionali per un'ampia gamma di modalità e di scopi; la promozione dei legami con l'ambiente circostante, sia a livello della scala degli edifici che delle connessioni con l'intorno. Dal punto di vista dell'architettura degli edifici, alcuni valori condivisi sono quelli relativi all'adattabilità della struttura a diversi usi nel corso del tempo; alla ricchezza dell'espressione architettonica che consente all'edificio di essere sia emittente che ricettore di significato culturale; al contributo apportato dal singolo edificio a complessi più vasti, soprattutto strade e spazi pubblici.

Risultati

Quali sono quindi i temi architettonici e di progettazione urbana che riguardano in particolare i distretti produttivi e gli edifici industriali?

Temi di progettazione urbana

I distretti industriali e l'ambiente.

Il lavoro sui casi di studio ha evidenziato il ruolo particolare

svolto dall'ambiente nella pianificazione dei distretti industriali, includendo una certa numero di casi di riferimento inerenti allo sviluppo di parchi eco-industriali. Il tema ricorrente del mix funzionale, che comprende l'introduzione di usi residenziali, implica l'impiego di standard ambientali di maggiore qualità, per gli edifici e per il distretto nel suo insieme, oltre alla creazione di nuove strutture di uso pubblico negli spazi aperti.

- Bonifica dei siti. La bonifica dei siti produttivi inquinati è un tema ricorrente nella pianificazione dei distretti industriali ed è stata presa in considerazione in alcuni dei progetti relativi ai casi di studio. A Raritan, un'area paludosa inquinata è entrata a far parte della strategia di spazi aperti proposta per il campus progettato. A Monza, il riutilizzo del macello dovrà partire dalla bonifica delle aree ex bollitura. Sia a Long Island City che a Porta Genova, si dovranno bonificare i siti dismessi per consentire uno sviluppo per usi misti e per riempire i vuoti nella griglia di strade e isolati.
- Sistemazione a verde dei distretti industriali. Tutti i casi di studio si fondano su nette strategie di sistemazione a verde. Nei siti urbani, la sistemazione a verde dei distretti viene considerata sia come un miglioramento della qualità della vita, in grado di aumentare la competitività del distretto produttivo, sia come strategia di mitigazione degli effetti di surriscaldamento. Nei siti ubicati nelle periferie urbane, la progettazione paesaggistica è fondamentale per completare il sistema di spazi aperti del campus, in quanto la densità intermedia di questi siti deve potersi appoggiare al "tessuto connettivo" offerto dalle piante e dai prati che definiscono gli spazi. Nei siti rurali, la sistemazione a verde dell'area industriale consente l'integrazione con il paesaggio.
- Connessioni ai greenway. Tutti i casi di studio propongono collegamenti con sistemi lineari di spazi aperti esistenti o di progetto. Questa può essere vista sia co-

Cronotopi, luoghi di tempi vissuti

Prof. Sandra Bonfiglioli
Ordinario di Tecnica e Pianificazione Urbanistica
Politecnico di Milano

La città pensata dalle politiche temporali è una città di cronotopi, luoghi fisici di architetture spaziali e temporali animate da ritmi di presenza e compresenza dei suoi cittadini e degli abitanti temporanei.

I luoghi, le zone urbane, hanno insediate delle funzioni e delle attività private o pubbliche, collettive o individuali, cui corrispondono una mescolanza di tempi ed orari caratteristici e di presenze/compresenze di persone, uomini e donne, di età diverse e di solito anch'esse caratteristiche, le quali tutte si ripartiscono, e stanno corporalmente per un tempo finito, nell'articolazione degli spazi fra pubblici e privati, collettivi o privatizzabili del luogo.

Il luogo stesso, costruito in un processo stratificato di trasformazioni e costruzioni, lascia trasparire queste molte storie e scale di presenza attraverso i materiali, gli stili e le tipologie architettoniche ed urbanistiche, i tessuti insediativi.

I segni delle temporalità complesse della città di pietra costruiscono quel sentimento del tempo caratteristico di ogni città e di ogni suo luogo. I luoghi sono pertanto anche dei cronotopi, cioè dei luoghi di temporalità caratteristiche ed irripetibili. Il concetto di cronotopo costituisce uno dei cardini concettuali di un corso di laurea in "Urbanistica dei tempi e della mobilità" del Politecnico di Milano mirato a progettare sistemi ad architettura temporale in ambiente urbano.

me strategia di qualità urbana sia come una strategia di più ampio respiro volta a migliorare la connessione tra le aree studiate e l'ambiente circostante (vedi il tema della connettività più avanti).

Infrastruttura industriale.

Il ruolo critico svolto dall'infrastruttura nel dar forma ai modelli di sviluppo industriale è decisamente il legame più forte tra i sei casi studiati. In ognuno dei siti, l'infrastruttura industriale viene in qualche modo reinventata o riutilizzata con modalità che determineranno lo sviluppo futuro di queste aree.

Infrastruttura lineare come determinante della forma.

La configurazione di ognuno dei siti studiati è intimamente legata all'infrastruttura industriale attorno alla quale si sono sviluppati. La cosa non sorprende, dato che la crescita della maggior parte delle città è stata guidata dall'industrializzazione. A Cohoes, la disposizione lineare delle fabbriche riflette la parallela configurazione dei canali che le alimentavano. In Valtellina, la strada e la ferrovia, che seguono il corso del fiume, hanno determinato lo sviluppo di una conurbazione lineare di fondovalle, in gran parte produttiva, rispetto agli originali insediamenti di versante. A Raritan, il sito della fabbrica siderurgica era stato studiato in origine per consentire l'accesso ferroviario. A Monza, la vicinanza con il canale Villoresi era importante per avere accesso all'acqua utilizzata nella macellazione delle carni. Sia a Long Island City che a Porta Genova, la disposizione degli edifici e delle strade riflette quella della ferrovia e dei corsi d'acqua (fiume e canale).

Comunque il workshop, e in particolare il caso di studio della Valtellina, ha fatto notare fino a che punto sia fondamentale diversa l'infrastruttura stradale. Le ferrovie e i canali si adattano al luogo - ovvero, l'ubicazione e la configurazione delle linee ferroviarie e dei canali tendono a riflettere la geografia locale: i percorsi ferroviari sono vincolati dalla topografia, così come i canali che possono anche seguire i corsi d'acqua esistenti. Storicamente, le ferrovie e i canali hanno promosso le concentrazioni d'uso, che fossero fabbriche o città, a causa del-

la loro funzione primaria di trasporto merci e del fatto che la loro estensione e manutenzione fosse molto costosa. La limitata occupazione di suolo, la chiara gerarchia e la relativa semplicità di questi sistemi hanno promosso un senso di connessione, su distanze discrete e comprensibili, con altri siti e con realtà politiche più ampie.

Non si può dire altrettanto delle autostrade, che per via della facile estensione a reti stradali sempre più vaste, sono il maggior fattore di diffusione dell'urbanizzazione. Il fatto che il trasporto di merci industriali sia stato affidato sempre più ai camion ha interrotto il rapporto storico tra industria localizzata e infrastruttura di trasporto. Nei siti rurali come la Valtellina (e fino a un certo punto anche Cohoes), ciò ha promosso un nuovo sviluppo insediativo scollegato dagli storici centri di attività. Nelle periferie urbane, come Raritan e Monza, questo fatto ha portato all'obsolescenza di molte delle strutture che in passato dipendevano dai canali e dalle linee ferroviarie.

L'infrastruttura reinventata.

Con il declino dell'infrastruttura come fattore di formazione delle aree industriali, si è instaurato il processo di riutilizzo e reinvenzione delle infrastrutture industriali per nuovi scopi. Alcuni dei paralleli più interessanti tra i casi di studio affrontano questo tema.

- Linee ferroviarie riutilizzate per la tecnologia informatica. Lungo la linea principale della Raritan Valley Line, le linee ferroviarie che in passato portavano i prodotti fisici vengono sovrastate dalle linee cablate che trasportano prodotti informatici. Oggi gli scambi ferroviari vengono sostituiti dai cavi di comunicazione. Questo fatto ha dato vita alla nozione di "distretto cibernetico" lineare, in grado di sfruttare l'infrastruttura delle nuove tecnologie informatiche. Incoraggiando il riutilizzo delle aree industriali lungo i binari, la linea ferroviaria potrebbe tornare a promuovere uno sviluppo concentrato.
- Riutilizzo dei canali per l'informatica. In un'affascinante similitudine con Raritan, a Monza si usa il canale

Villoresi come percorso dei cavi di accesso a internet. Quella che era una fonte d'acqua per l'irrigazione e per la produzione industriale può diventare una fonte di tecnologie informatiche.

- Riutilizzo delle linee ferroviarie per sviluppi ad uso misto e greenway. A Porta Genova e a Long Island City si riutilizzano gli scali ferroviari per creare degli ambiti di intervento. In entrambi i casi, le nuove strade e isolati fanno parte di un'ampia strategia di promozione di una maggiore connettività in tutto il distretto. A Porta Genova, lo scalo ferroviario è usato anche per creare un sistema di spazi aperti che fa parte di una più ampia strategia di greenway.
- Riutilizzo dei canali come spazi pubblici all'aperto. I canali, che un tempo erano fonte di alimentazione energetica o di comodo trasporto, oggi vengono riutilizzati come greenway: Cohoes si è sviluppata alla confluenza tra l'Erie e il fiume Hudson, e entrambi sono oggetto di progetti statali di greenway, mentre il restauro dei canali di alimentazione all'interno della città stessa è un'importante attrattiva locale; a Raritan il D & R Canal è un corridoio verde regionale; e a Monza, il canale Villoresi è inserito in una strategia territoriale di cintura verde. A Porta Genova, dove in passato il Naviglio costituiva il principale accesso delle merci a Milano, le raccomandazioni di progetto ribadiscono la destinazione d'uso di questo spazio come luogo di attrazione urbana.

Temi architettonici

Come già detto, i fabbricati industriali presentano una serie di comuni denominatori che si riferiscono a tutte le tipologie edilizie. Quali sono le considerazioni specifiche sugli edifici industriali emerse nell'esame dei casi di studio?

- Trasparenza - in senso letterale e politico. Un corollario dell'idea che "la produzione deve contare" sta nel fatto

che la produzione deve anche essere più visibile. La scarsa comprensione di questo fatto da parte dei leader politici, dell'opinione pubblica e dei residenti è un impedimento alla riqualificazione industriale. Creare edifici industriali più trasparenti è un modo di valorizzare la presenza dell'industria. Inoltre, l'apertura dei fabbricati industriali permette anche di fornire la luce solare ai lavoratori e di promuovere facciate che contribuiscano agli spazi pubblici comuni.

- Adattabilità. La possibilità di riutilizzare qualsiasi struttura per altre destinazioni d'uso può essere vista come un aspetto fondamentale di una progettazione responsabile e sostenibile, che garantisca di non sprecare gli investimenti fatti in materiali e infrastrutture. Questo vale a maggior ragione per gli edifici industriali, dove cambiano continuamente i requisiti tecnici e di spazio. L'adattabilità comprende la possibilità di suddividere e spostare i punti di accesso di materiali e prodotti. Nella maggior parte dei casi studiati, questa necessità è stata affrontata a volte proponendo un recupero di strutture esistenti (Cohoes, Raritan, Monza, Long Island City, Porta Genova), oppure tramite nuovi modelli di spazi industriali flessibili (Raritan) o nuovi edifici per uso misto (Monza, Long Island City, Porta Genova). Uno dei problemi progettuali da risolvere è che la fabbrica flessibile contemporanea tende ad essere un semplice scatolone che si relaziona a fatica con l'ambiente circostante.
- Sostenibilità. Se a livello di distretto la sistemazione a verde delle strade e degli spazi pubblici fa parte di una strategia di bonifica e valorizzazione ambientale, a livello del singolo edificio la sostenibilità si ottiene grazie a tecnologie costruttive ecologiche, tra cui l'impiego di fonti di energia alternative. In particolare, gli edifici industriali si prestano bene a queste tecnologie in quanto hanno ampie superfici sul-

le pareti e sui tetti. A Long Island City e a Porta Genova è stata proposta anche la piantumazione dei tetti, come metodo di correzione del surriscaldamento da esposizione solare. L'espressione architettonica di queste tecnologie (pannelli solari, dispositivi di schermatura, sistemazione a verde dei tetti) può anche contribuire a creare un certo interesse architettonico altrimenti assente dallo "scatolone" della fabbrica flessibile.

Sintesi

La città in movimento: la produzione in ambienti veloci e lenti

Rivedendo il lavoro complessivo, si può notare che la nuova produzione è intrinsecamente urbana, un risultato non intuitivo visto che la produzione industriale è in difficoltà a competere nei due casi di studio urbani di Long Island e Porta Genova – aree di transizione, caratterizzate dall'emarginazione dell'industria, dove la produzione va sostenuta attivamente tramite incentivi. D'altra parte, sembra che i siti urbani offrano tutte le caratteristiche urbanistiche e architettoniche necessarie al successo delle attività produttive: vicinanza con le imprese collegate e dell'indotto; ampia varietà di tipologie e dimensioni edilizie; una densa rete stradale che facilita l'accesso ai clienti, forza lavoro e infrastrutture di trasporto. A posteriori, si direbbe che molti degli interventi fatti nei siti studiati siano tentativi di trasferire questi vantaggi delle zone urbane negli insediamenti periferici e rurali.

- La suddivisione delle grandi strutture per rispondere alle esigenze di aggregazioni produttive di minori dimensioni. Questo criterio, che fa parte delle strategie di recupero e riuso dei casi di Long Island City e di Porta Genova, è stato applicato anche ai siti non centrali: il cotonificio a Cohoes, il capannone industriale e le vecchie fabbriche a un solo piano a Raritan, il macello a Monza.
- L'introduzione di nuove strutture per espandere la gam-

ma di tipologie edilizie a disposizione. Questo criterio, che fa parte della strategia di sviluppo degli spazi vuoti a Long Island City e lungo il piazzale ferroviario a Porta Genova, è stata usata anche in siti non urbani: il completamento di un "campus" a Cohoes, nuovi edifici industriali flessibili a Raritan e nuovi edifici per uso misto a Monza.

- La creazione di nuove reti di connessione – sia virtuali sia fisiche – per ottenere alcuni degli effetti di agglomerazione tipici dei siti urbani. A Porta Genova, lo scalo ferroviario è stato trasformato in una zona di scambio, facilitando una serie di nuovi collegamenti all'interno del distretto e tra il distretto e i quartieri circostanti. Il miglioramento dei collegamenti fisici deve aumentare/facilitare le sinergie tra le imprese industriali e quelle non industriali, tipiche dell'ambiente urbano. I collegamenti fisici sono complementari ai collegamenti virtuali creati dalle nuove tecnologie informatiche. Si sono usate le stesse strategie nei siti non centrali, dove si applicano in modi diversi.

Ottimizzazione dei collegamenti con la rete stradale regionale

A Cohoes, in Valtellina, e a Raritan sono state proposte delle raccomandazioni volte a migliorare il collegamento tra le aree studiate e la rete stradale regionale.

Estensione dei corridoi di collegamento dal sito all'ambiente circostante

A Raritan e a Monza, i nuovi spazi aperti che si sono venuti a creare nel "campus" ricostituito sono stati collegati ai siti adiacenti e alle reti stradali.

Il collegamento con i greenway

A Porta Genova, il Naviglio e lo scalo ferroviario sono entrati a far parte di un più esteso greenway. La stessa strategia è stata

usata anche a Cohoes, con i corridoi verdi dell'Erie Canal e del fiume Hudson, in Valtellina con il greenway lungo l'Adda, a Raritan tramite il greenway del fiume Raritan, a Monza con il greenway del canale Villoresi.

Creazione di reti virtuali e di agglomerati industriali

In tutti i casi non urbani studiati, si è tentato di collegare il sito all'economia del territorio. A Cohoes, gli edifici esistenti potrebbero essere recuperati per le nuove imprese legate alla ricerca informatica presso le università locali e a altre simili società di informatica che si stanno sviluppando nella regione; a Raritan, il riuso si fonderebbe sulla sinergia con le vicine case farmaceutiche, che si esprime tramite i nuovi collegamenti con le strutture adiacenti. A Monza, si sfrutta il collegamento con il settore culturale emergente. Naturalmente, una parte essenziale di questa strategia è l'accesso alle tecnologie informatiche.

Cambiamento veloce e lento

Si possono considerare tutti gli interventi di progettazione urbanistica come interventi di creazione dei requisiti necessari al "cambiamento rapido", che di per sé si presenta come condizione essenziale per la nuova produzione: maggiore connettività, tipologie edilizie flessibili, riutilizzo delle infrastrutture per le tecnologie informatiche. A corollario, si possono considerare la conservazione degli edifici esistenti e la creazione di nuove reti di spazi aperti (due dei temi ricorrenti in tutti i casi) come

tentativi di creazione di punti di riferimento fissi in un ambiente sempre più dinamico, dove la velocità del cambiamento sta superando la tolleranza all'assorbimento dei cambiamenti stessi (il desiderio di "battezzare" alcune parti dei distretti con nomi come SoHo o "Hunterside" a Long Island City, per creare luoghi di identità precisa in un ambiente fluido).

In città esistono già le condizioni che permettono una rapida crescita, e quindi le strategie elaborate per questi luoghi si propongono di valorizzarle. Però, quando si usano le stesse strategie – maggiore connessione, tipologie edilizie flessibili, unità produttive più piccole, riutilizzo delle infrastrutture per l'informatica – in aree non centrali e rurali, quando si impongono strategie di "crescita rapida" su ambienti a "crescita lenta", ci si può aspettare un effetto di estraniamento. L'estraniamento può manifestarsi in senso fisico: le politiche adottate a volte promuovono una concentrazione di edifici e di attività eccessive rispetto alla densità del contesto. Le politiche volte ad aumentare la connessione possono avere impatti indesiderati sul traffico.

L'estraniamento può anche essere istituzionale. Uno sviluppo aggressivo per uso misto può richiedere strumenti complessi di legislazione urbanistica che gli attori locali non sanno gestire. Le grandi reti di imprese a volte necessitano di alleanze finora sconosciute che travalicano le singole giurisdizioni politiche. L'esempio più evidente di questi fatti si trova nel caso di studio della Valtellina: la collisione tra un ambiente rurale a "cambiamento lento" e il fattore principe del "cambiamento veloce"; la collisione tra il genius loci e l'infrastruttura non legata al luogo, la superstrada.

Il luogo conta?

Il tema centrale dei workshop svolti a New York e a Milano è stato lo studio delle relazioni tra luogo e produzione. Storicamente la produzione si è adattata al paesaggio: le risorse naturali, la disponibilità di energia idrica, l'accessibilità alle reti di trasporto hanno determinato l'idoneità all'attività industriale di un particolare sito. Le comunità umane di lavoratori e di imprenditori si sono sviluppate attorno a queste aree – a volte secondo un piano, altre no – ma sempre in modi che legassero in maniera inestricabile il destino della produzione a quello delle persone che lavoravano o possedevano gli impianti.

Ma in un'era di globalizzazione della rete economica, di produzione basata sull'informazione, di drammatica diminuzione del numero di occupati nell'industria manifatturiera, di possibilità di grandi spostamenti, il luogo della produzione conta ancora?

Ovviamente, la scelta localizzativa delle attività produttive è sempre importante. La localizzazione di qualsiasi impresa economica è sempre sensibile sia ai mercati di approvvigionamento sia di vendita (per un mobilificio è la vicinanza alle materie prime o per un tipografo l'accessibilità ai clienti). La localizzazione continua a guidare le decisioni sui beni immobili, come ha sempre fatto. Ma il luogo è qualcosa di differente? Un luogo è storicamente la somma di tutti i fattori localizzativi che creano il vero valore dei beni immobili. È un insieme di relazioni che si sviluppa tra popolazione e territorio. È il genius lo-

ci, la qualità intrinseca che in ultima analisi definisce come un luogo del mondo sia diverso dall'altro.

La questione che qui si discute è se il luogo rappresenti ancora una variabile nella pianificazione della produzione e, se così è, in che modo il pianificatore e i progettisti possono rispondere alla sfida della tutela dell'unicità e delle diversità: questione ormai imprescindibile in un mondo caratterizzato da un'omogeneizzazione sempre più crescente.

I luoghi oggetto dei workshop forniscono molteplici esempi delle relazioni storiche tra territorio e produzione. In Valtellina la produzione del formaggio tipico era basata sui ritmi stagionali del pascolo dalle valli agli alpeggi e la stagionatura del formaggio avveniva nei grotti scavati nei dintorni dei villaggi ai limiti delle pareti vallive. La città di Cohoes è cresciuta alla confluenza dei fiumi Mohawh, Hudson e dell'Erie Canal, dove l'ampia disponibilità di energia idrica e il facile accesso alle vie di comunicazione, rappresentate dai fiumi, ha favorito l'industrializzazione. I navigli di Porta Genova e l'affaccio sulla darsena di Newtown Creek di Long Island City hanno favorito il rapido imporsi del carattere manifatturiero alle zone circostanti. Un carattere che si è consolidato grazie alla costruzione dei cantieri ferroviari e di altre infrastrutture.

Le comunità che sono cresciute in questi luoghi devono molto del proprio carattere alla tradizione manifatturiera. Gli alloggi dei lavoratori si sono estesi dagli edifici industriali che caratterizzano Cohoes fino alla collina, dando luogo a una comunità

Luoghi

Robert Pirani



Historic picture of Manhattan towards the East River, with the Queensborough Bridge on the background.

Foto storica di Manhattan verso l'East River, con sullo sfondo il Queensborough bridge.

interamente dipendente da un'unica fabbrica. Più si è in alto sulla collina, maggiore è il prestigio e il livello nella fabbrica: una scala gerarchica che culmina, sulla cima, con la più grande delle abitazioni, quella del dirigente superiore, fiancheggiata da scuola e chiesa. Le comunità di altri casi di studio hanno forse un carattere più organico, ma anch'esse rivelano una evidente integrazione tra abitazione e lavoro. In Valtellina i piccoli laboratori artigiani hanno affiancato i caseifici, mentre la produzione agricola è venduta nei negozi del villaggio. A Long Island City, Porta Genova e Monza le zone a uso misto rendono elevata la connessione tra i lavoratori, le loro famiglie e i luoghi di produzione.

D'altronde, le correlazioni che storicamente si stabilivano tra luogo e produzione sono diventate sempre più critiche. A partire dai primi anni del 20° secolo la possibilità di movimentare, con sempre maggiore facilità, l'energia sotto forma di elettricità o di combustibili fossili, le materie prime e i prodotti finiti da e verso i luoghi di produzione, ha permesso una sempre maggiore libertà alla localizzazione degli impianti produttivi. Nei primi anni del secolo appena trascorso si è assistito a una crescita di scala della produzione, in seguito alle richieste di maggiori volumetrie da parte degli imprenditori. Questo ha causato impatti sempre più forti sulle popolazioni residenti, le quali hanno richiesto che le produzioni fossero spostate verso le periferie delle aree residenziali esistenti.

Il rinnovamento degli edifici industriali nei più maturi distretti produttivi pone considerevoli difficoltà a chiunque voglia adeguare questi spazi ai moderni standard di mercato, analoghi a quelli offerti dalle nuove costruzioni, basati su convenienza economica e flessibilità. I regolamenti edilizi e altri standard normativi hanno reso problematico il recupero degli edifici più vecchi, specialmente per usi industriali di scarso valore. Anche i grandi edifici di recente realizzazione hanno evidenziato una limitazione della loro utilizzabilità, dal momento che il mercato cerca spazi più piccoli e flessibili. Di conseguenza è risultato economicamente più attraente realizzare nuove costruzioni in luoghi non

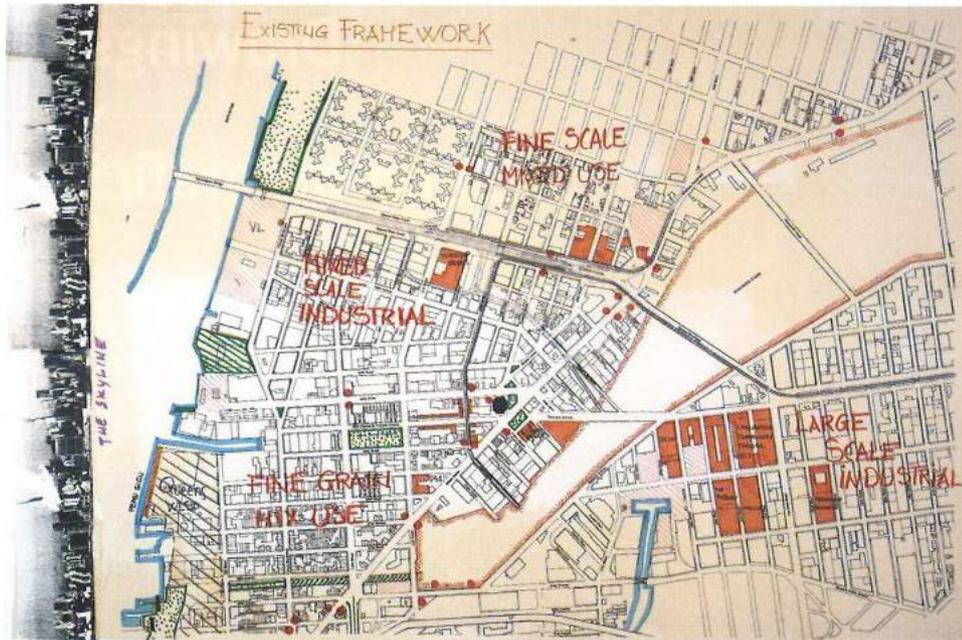
costruiti esterni alle tradizionali aree produttive (Lane, 1998).

Lo sviluppo dei "parchi industriali" è divenuta una pratica comune sia in Italia che negli Stati Uniti. Questi campus si sono sviluppati con propri caratteri distintivi e con una propria vita. Ma alcuni esempi recenti, come molta architettura aziendale, rispondono meno alle specificità del "luogo" di quanto corrispondano, invece, ad altre esigenze del mercato, come le superfici flessibili dei piani, l'elevata accessibilità di mezzi pesanti e la limitazione del disturbo alle popolazioni residenti.

Forse persino più importante, rispetto alla separazione fisica della fabbrica dalla comunità, è la drammatica riduzione del numero di addetti alla produzione. La crescente automazione, combinata (specialmente a New York) allo spostamento delle produzioni verso aree a costi più bassi in paesi meno sviluppati, ha improvvisamente ridotto il numero di persone per le quali la produzione è fonte di sostentamento. A New York il numero di occupati nella produzione si è ridotto di circa 1/3 dal 1980. Come l'agricoltura per le generazioni precedenti, una vita guidata dal lavoro in fabbrica è diventata anacronistica per molte famiglie e comunità. Questo trend è evidente in molte delle più vecchie comunità industriali delle cosiddette "rust belt" (la "cintura della ruggine") del nord-est degli Stati Uniti dove i lavori e il capitale si sono spostati verso sud, lasciando sobborghi, città e persino aree metropolitane come Detroit, a lottare per la propria sopravvivenza (Harvard Graduate School of Design, 1996). Queste macro-tendenze difficilmente spariranno, così come gli impatti che esse producono sulla società. Lo spostamento della produzione verso le periferie dei tradizionali centri urbani, lontano dai conflitti con gli usi residenziali e commerciali, non è una tendenza recente, essa risale, infatti, alla pianificazione delle città del 19° secolo che portò alla nascita dello zoning. Questi workshop hanno però evidenziato che in molti casi il luogo ancora conti. Il carattere della produzione a New York e a Milano, e forse in altre aree metropolitane del mondo sviluppato, possiede molti aspetti rilevanti, che rendono un'area urbana maggiormente attraente.

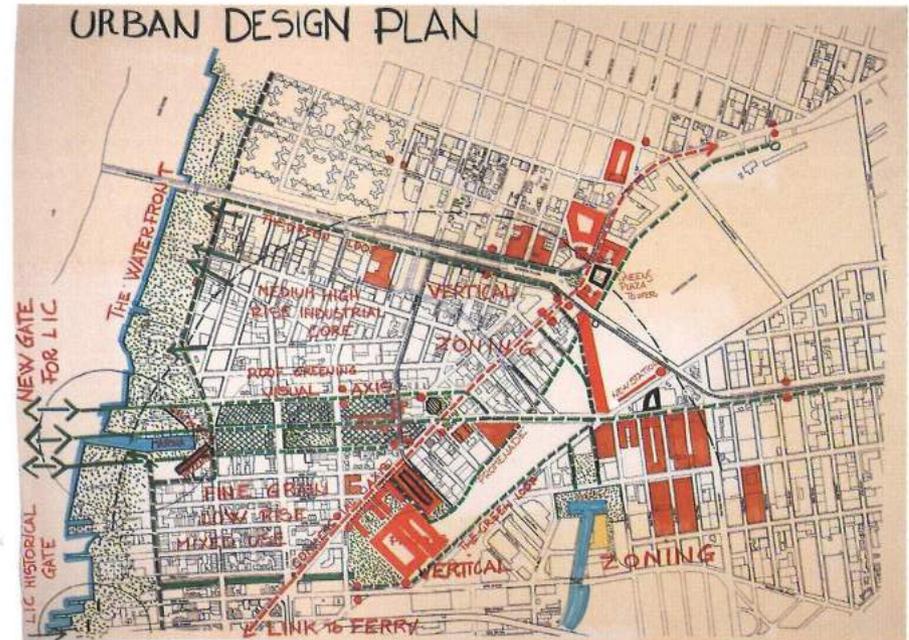
Drawings

Elaborati grafici



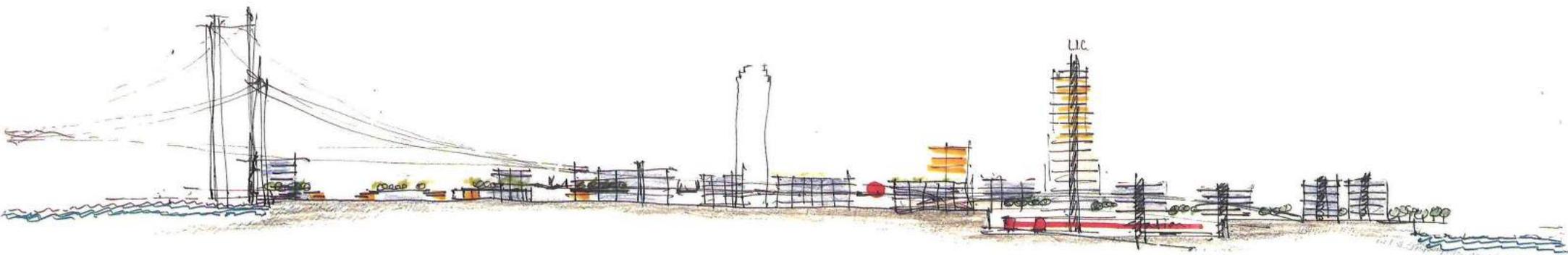
Long Island City: existing conditions. Industrial and mixed use neighborhoods with varying scales surround Queens Plaza at the end of the Queensborough Bridge and the diagonal spines of Jackson Avenue and the Sunnyside rail yards.

Long Island City: condizioni esistenti. Quartieri industriali e a uso misto di diverse dimensioni circondano Queens Plaza alla fine del Queensborough Bridge e le direttrici diagonali di Jackson Avenue e dello scalo di Sunnyside.



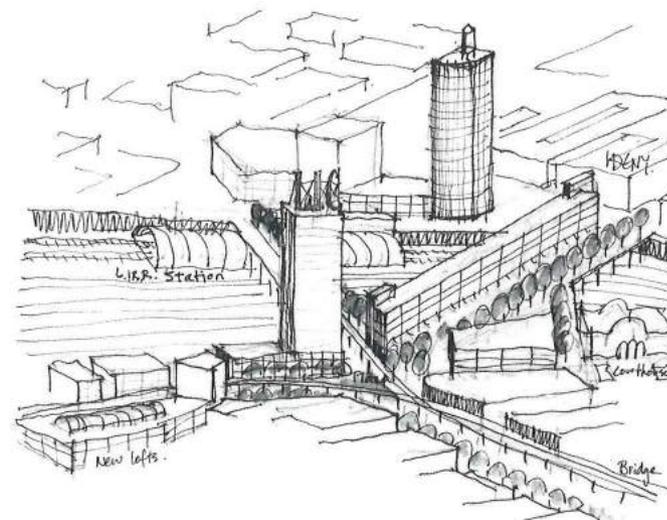
Long Island City: urban design proposals. A new mixed industrial center is proposed at the southwestern end of the Sunnyside yards; Queens Plaza is reinforced and linked to the industrial district across the yards; and a waterfront parkway is created and connected to these centers by planted boulevards, view corridors, and an improved street system.

Long Island City: proposte di progettazione urbana. Viene progettato un nuovo centro industriale per uso misto sul margine sud-occidentale dello scalo di Sunnyside; Queens Plaza viene valorizzata e collegata al distretto industriale dall'altra parte dello scalo ferroviario, e si crea una parkway prospiciente la riva del fiume, collegata a questi centri tramite viali alberati, corridoi panoramici e un sistema stradale riqualificato.



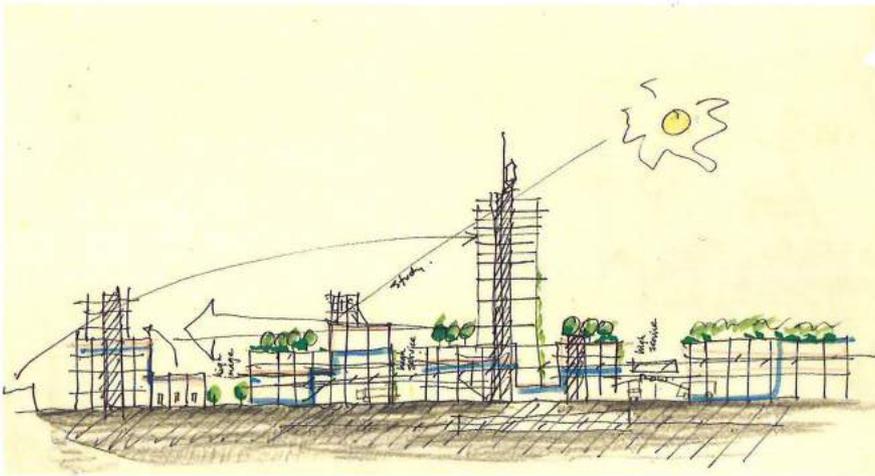
Circular section through Long Island City, from the Queensborough Bridge to Newtown Creek, showing vertical zoning related to viaduct and subway infrastructure.

Sezione circolare attraverso Long Island City, dal Queensborough Bridge a Newtown Creek, che indica lo zoning verticale correlato all'infrastruttura dei viadotti e della metropolitana.



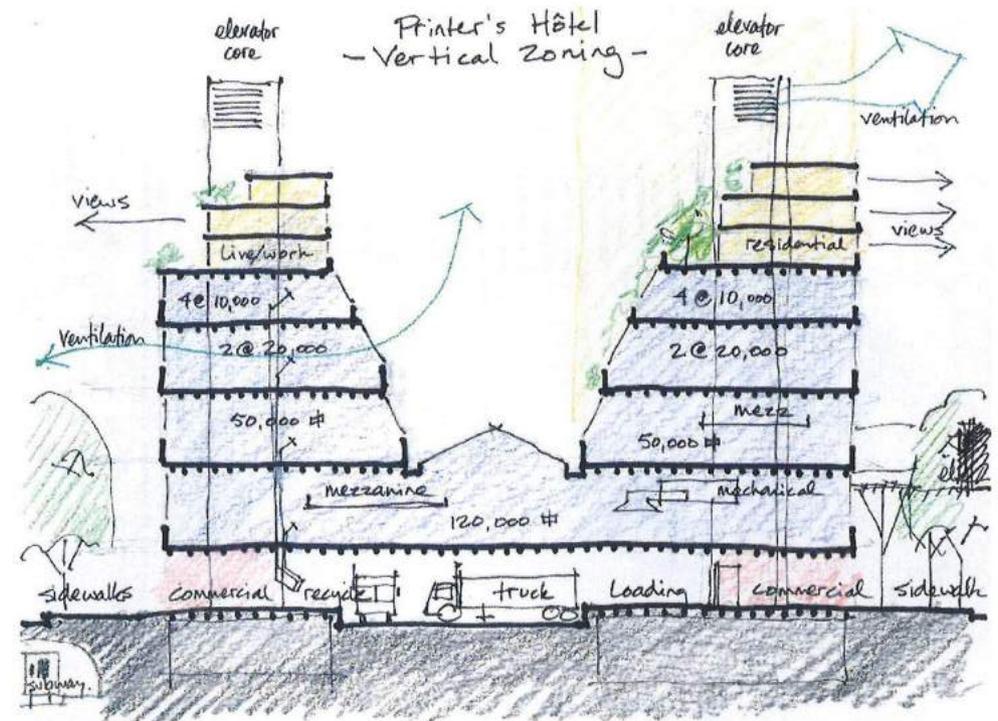
A proposed building bridges the Sunnyside yards at Queens Plaza, with new skyscrapers at both ends.

Viene proposto un edificio che scavalca lo scalo di Sunnyside a Queens Plaza, con nuovi grattacieli su entrambe le estremità.



Conceptual section in central Long Island City, showing development rights transfers, view and solar access, roof greening, and servicing.

Sezione concettuale, al centro di Long Island City, che indica i trasferimenti dei diritti di edificazione, l'accesso alla vista e alla luce solare, la piantumazione a verde dei tetti e i servizi.



Block section through the proposed hotel industrial for printers in the lower section of Sunnyside yards.

Sezione dell'isolato attraverso il proposto hotel industriali per gli stampatori nella parte inferiore dello scalo di Sunnyside.

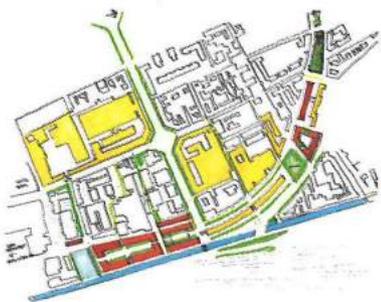


Concept plan. Notes during the first days of the workshop, collect the necessary elements to arrange the context and to explain the first points for the successive planning phase. The physical and connecting elements which characterize the area, evidenced with colored markers, were compared with the ideas for the project proposed by the workshop participants. Porta Genova was proposed as a center for creative production, interpreting in innovative terms the evolutive tendency of the historic mix of uses of the place.

The metropolitan station at Porta Genova and the Piazzale delle Milizie, in correspondence with the ring road, are considered the main accesses to the area. In correlation to access for vehicles underground parking are planned at the former CGE (access from the Piazzale delle Milizie) and at the station (access from Via Bergognone). In the area of intervention mixed mobility oriented to pedestrians is foreseen. The paths enhance the courtyards which characterize the historic urban fabric, the potential greenway of the Naviglio Grande and the reclaim of the waterfront. The renewal of the area of the station is the key to connecting public and green spaces and to networking quality functions emerging in the neighborhood.

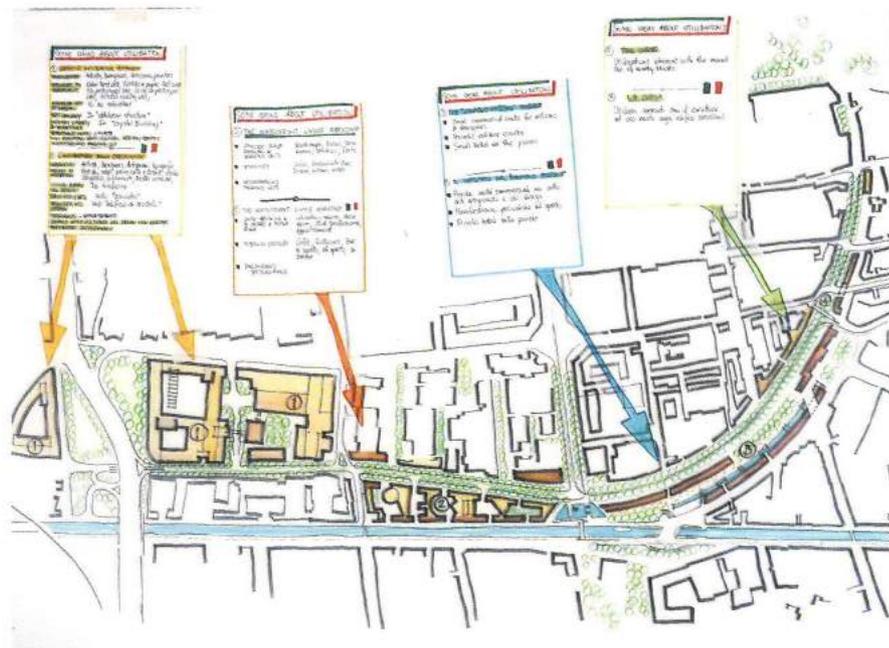
Concept plan. Messo a punto durante le prime giornate del workshop, raccoglie gli elementi di inquadramento del contesto e l'elaborazione dei primi spunti per la successiva fase di progettazione. Gli elementi fisici e di connessione che caratterizzano l'area, evidenziati con grossi pennarelli colorati, sono stati messi in relazione con le idee di progetto proposte dai partecipanti al workshop. Porta Genova viene proposta come centro per la produzione creativa, interpretando in termini innovativi la tendenza evolutiva dello storico mix di usi del luogo.

Quali principali accessi all'area si considerano la stazione della metropolitana di Porta Genova e il piazzale delle Milizie, in corrispondenza della circonvallazione. In correlazione all'accesso veicolare si prevedono parcheggi sotterranei in corrispondenza dell'ex CGE (accesso dal piazzale delle Milizie) e dello scalo (accesso da via Bergognone). Nell'area di intervento si prevede una mobilità mista ad orientamento pedonale. I percorsi valorizzano i cortili caratterizzanti lo storico tessuto urbano, il potenziale greenway del Naviglio Grande e la riconquista del waterfront. La riqualificazione dell'area dello scalo costituisce la chiave di volta per la connessione degli spazi pubblici e a verde e la messa in rete delle funzioni di eccellenza emergenti nel quartiere.



A design alternative emerged during the workshop.

Una delle alternative emerse durante il workshop.

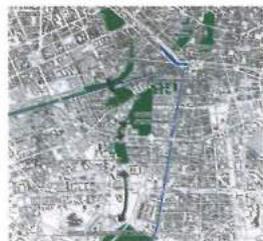


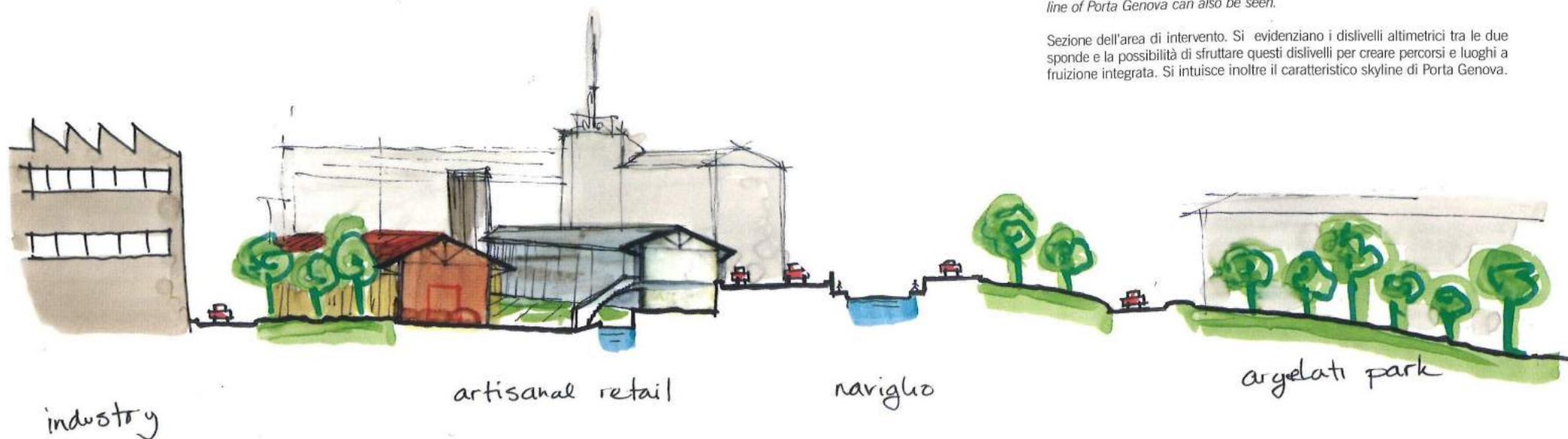
The mixed use proposed includes: a creativity incubator with laboratories, libraries, galleries and art bookstores; residences and hotels; a center for design specialized in extra-European cultures; a waterfront living workshop, that is units for work and housing on a small scale (contemporary interpretation of the traditional "home and shop", which is at the base of the famous Lombard districts of small and medium-sized businesses); a market at the station, with small commercial and craft activities; a visitor center, with commercial activities, located in the railroad station, in connection with the metro station.

Il mix funzionale proposto comprende: un incubatore della creatività con laboratori, biblioteche, gallerie e librerie d'arte; residenza e attività ricettive; un centro del design specializzato in culture extraeuropee; un waterfront living workshop, cioè unità abitative e di lavoro a piccola scala (interpretazione contemporanea della tradizionale tipologia "casa e bottega", che è alla base dei famosi distretti di piccole e medie imprese lombarde); un mercato dello scalo, con piccole attività commerciali e artigianali; un visitor center, con attività commerciali, localizzato nell'edificio della stazione ferroviaria, in connessione con la stazione della metropolitana.

Green and public space systems. The master plan calls for the renewal of the railroad station which is the key to redesigning the green and public place systems in the entire neighborhood. The proposals were: a green loop which winds along the unused railroad tracks, between Piazzale delle Milizie and Solari Park, connecting the tree-lined streets of the 19th century plan; a foot bridge in axis with via Bergognone, which connects the two sides of the Naviglio; the South extension of the bicycle/pedestrian promenade along the Naviglio, taking advantage of the availability of the trace of the old tracks; the continuity of pedestrian paths in the green area between the station and the Argelati and Sieroterapico parks. In this way an articulated greenway is formed, connecting Parco Agricolo Sud Milano and the central urban parks (Parco Solari, Parco dell'Arena Romana and Parco delle Basiliche), set along the axis of Naviglio Grande to the station and the dock.

Sistema del verde e degli spazi pubblici. Il progetto di massima prevede la riqualificazione dello scalo ferroviario quale chiave di volta per il ridisegno del sistema degli spazi pubblici e a verde dell'intero quartiere. Si propone: un green loop che si snoda lungo i binari dismessi, tra il piazzale delle Milizie e il Parco Solari, connettendo i viali alberati di impianto ottocentesco; un ponte pedonale in asse con via Bergognone, che colleghi le due sponde del naviglio; il prolungamento verso sud della passeggiata ciclo-pedonale lungo il naviglio, sfruttando la disponibilità del tracciato dei binari dismessi; la continuità di percorsi pedonali nel verde fra l'area dello scalo e i parchi Argelati e Sieroterapico. Si viene così a configurare un greenway articolato, che connette il Parco Agricolo Sud Milano e i parchi urbani centrali (Parco Solari, Parco dell'Arena Romana e Parco delle Basiliche), innestato sull'asse del Naviglio Grande, attraverso lo scalo e la darsena.



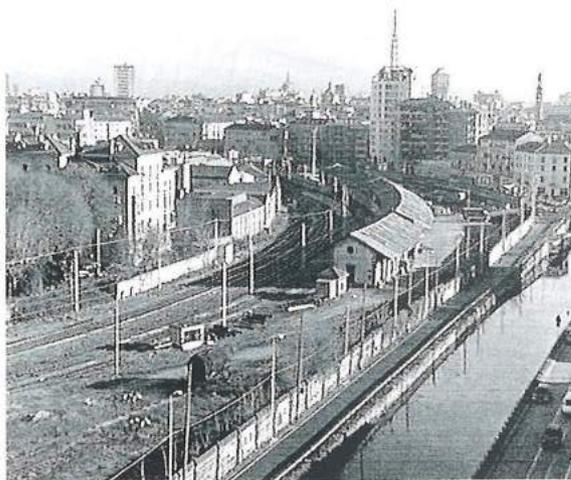


Section of the area of intervention. The difference in height between the two banks of the canal can be seen and it is possible to take advantage of this difference to create paths and places of integrated use. The characteristic skyline of Porta Genova can also be seen.

Sezione dell'area di intervento. Si evidenziano i dislivelli altimetrici tra le due sponde e la possibilità di sfruttare questi dislivelli per creare percorsi e luoghi a fruizione integrata. Si intuisce inoltre il caratteristico skyline di Porta Genova.

Overhead view of the area of the former station. In the area of the railway station, near the tree-lined street being proposed, the long curved building of the merchandise station stands out, called "the smile building" by the team. This building should be saved because of its historic value and for the characteristic type of architecture of high permeability, fit for public services; near the existing road on the edge of the station a new, transparent building has been inserted, which repeats the same building type and is to be used for the market, micro-commercial and craft activities; along the waterfront, behind a tree-lined bike path, some new volumes have been inserted which repeat the continuity of the façade built along the Naviglio (Waterfront Living Workshop).

Veduta dall'alto dell'area dell'ex scalo. Nell'area dello scalo ferroviario spicca, accanto all'arco del viale alberato proposto, il lungo edificio curvo dello scalo merci, dal team soprannominato "smile building". Tale edificio viene preservato per il suo valore storico e per la caratteristica tipologia architettonica ad elevata permeabilità, adatta ai servizi pubblici; a ridosso della strada esistente a margine dello scalo è stato inserito un edificio di nuova costruzione, trasparente, che riprende la stessa tipologia edilizia ed è adibito ad attività di mercato, micro-commerciali e artigianali; lungo il waterfront, dietro ad una passeggiata ciclo-pedonale alberata, sono stati inseriti nuovi volumi che riprendono la continuità del fronte costruito lungo il naviglio (Waterfront Living Workshop).





Station square. The new square becomes one of the focal points of the proposed project. The railroad building, interpreted in monumental terms inside a wide, shady square, besides being a metro stop, would maintain its role of "entrance station" also in respect to the flux of virtual communications, above all for cultural/business tourism, and for city users. It would increase the connected commercial spaces, especially those underground, and would assume the character of visitor center for the canal area. A hotel is also planned which would mark the wing of the square on the opposite side of the station. The landmark iron pedestrian bridge in back of the station would be saved.

Piazza della stazione. La nuova piazza della stazione diviene uno dei nodi focali del progetto proposto. L'edificio ferroviario, interpretato in termini monumentali all'interno di un'ampia piazza alberata, oltre che per l'attuale fermata della metropolitana, manterrebbe il ruolo di "stazione di ingresso" anche rispetto ai flussi delle comunicazioni virtuali, rivolte soprattutto al turismo culturale/d'affari e ai city-user, incrementando gli spazi commerciali annessi, soprattutto sotterranei, e assumerebbe il carattere di visitor center per l'area dei navigli. È previsto inoltre un albergo che segni la quinta della piazza sul lato opposto allo scalo. Viene conservato quale landmark il ponte pedonale in ferro alle spalle della stazione.



Photo-composition of the existing façades along the station square.

Fotocomposizione dei fronti sulle piazza della stazione.

The prospect of the renewed waterfront. The new renewed waterfront on the Naviglio Grande begins in correspondence with the freight yard and extends towards the south as far as the church of San Cristoforo, which would be enhanced as an historic landmark of the canal area. A shady walk would go along the entire waterfront, at first on the background of the new buildings, continuing along the existing artisans' buildings and beyond the bridge of the Milizie and the characteristic iron railway bridge which stands behind it. The banks of the Naviglio would become places to walk, to ride bikes, to stop in bars and restaurants and would extend towards the south the many types of recreative activities which are already present in the "central" area of the Navigli, near the dock.

Il prospetto del waterfront riqualificato. Il nuovo waterfront riqualificato del Naviglio Grande inizia in corrispondenza dello scalo merci e si estende verso sud fino alla chiesa di San Cristoforo, che verrebbe valorizzata quale landmark storico del naviglio. Una promenade ombreggiata da alberi costeggia tutto il waterfront, dapprima sullo sfondo delle nuove volumetrie, continuando poi lungo le attività artigianali esistenti e proseguendo oltre il ponte delle Milizie e il retrostante caratteristico ponte in ferro della ferrovia. Le sponde del Naviglio diventano luoghi dove passeggiare, andare in bicicletta, intrattenersi in bar e ristoranti, estendendo verso sud le molte attività di tipo ricreativo già presenti nell'area "centrale" dei navigli, in corrispondenza della darsena.

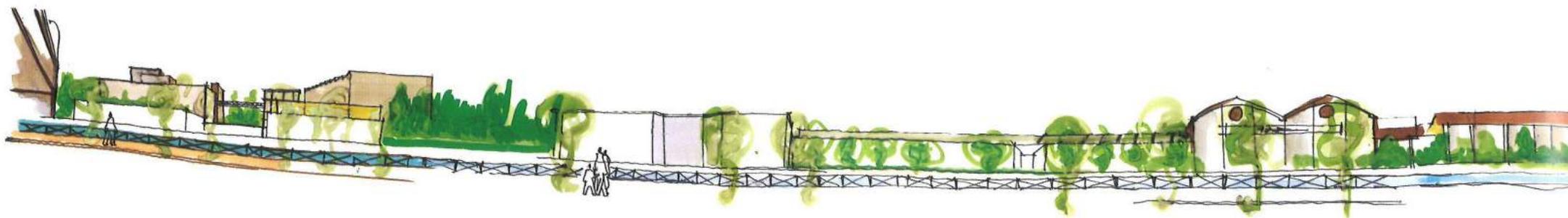
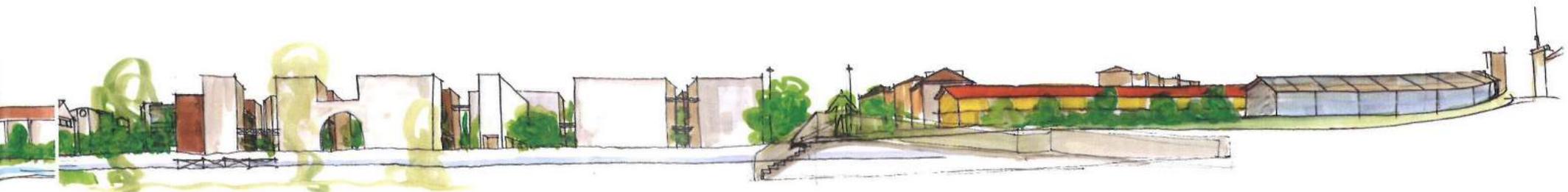


Photo-composition of the existing waterfront.

Fotocomposizione del waterfront esistente.



Raritan: the Regional Context and the Criteria of Intervention

Maria Cristina Treu

Full Professor of Planning, Politecnico di Milano

The settlement pattern along the Raritan Valley Rail Line is that of a long line of compact buildings, to a large extent underutilized and/or obsolete, which is now and again interrupted by a limited number of poor residential buildings or railroad-oriented downtowns. Very few spots are redeveloped. Because the railroad is for the most part on an elevated embankment with a major arterial road on both sides of the tracks, the corridor divides the communities and, significantly for this study, there are a very limited number of crossing points. This linear system separates the most recent settlement system which, over time, has surrounded the traditional river front urban centers on one side and has reached the new road (Route 202) on the other side (which connects the region with New York and along which new industrial, tertiary and commercial activities have developed). Three strategies are pointed out, with spatial and temporal programming of the interventions in order to promote the revaluation of the entire system of run-down buildings.

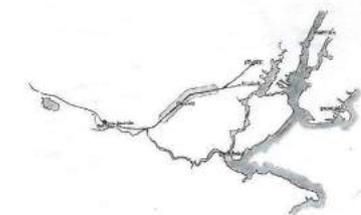
Strategy 1. Connect underutilized and/or obsolete industrial areas with regional roads and highways and, at the same time, with the local network of economic, social and natural resources, which can play a key and immediate role in increasing the value of the real estate. Reinforce or create a connecting axis between a first group of obsolete industrial facilities with the new activities that have grown along the regional highways. Make connections with other non-industrial resources such as other commercial concentrations and various natural resources such as parks and greenways. Also, reinforce the connections between train stations and the activities around them which could include new mixed-use settlements of high-quality residences and high-tech production facilities.

Strategy 2. Integrate the upper level connection network with other connection possibilities and to create investment opportunities. Create an interconnecting system of roads, pedestrian ways and bicycle ways to connect different neighborhoods and view corridors. It is suggested that some

areas along the railway corridor be cleared to create open space to be used either by the community or by the adjacent industrial businesses to marshal materials and trucks. Selected redevelopment areas along the rail line will become mixed-use concentrations with variable percentages of housing, high-tech activities and commercial and service areas for people and industries. Prepare a rebuilding program of some of the existing urbanized areas. The object is to redesign the morphology of these zones by interrupting the linear shape of the settlement system. The program should foresee a mix of settlement functions with a variable percentage of residences, high-tech activities, services for the population and for businesses. There are many possible solutions and they may correspond to different levels of investment and to different evaluations of convenience and cost on part of the local community and private operators.

Strategy 3. Break the linear barrier of the rail corridor through a multi-level interconnecting network between industrial/commercial areas, residential cores, technical and social services and parks and natural areas. The rigidity of the railways and of the highway system is blurred into the network of the neighborhood interconnections and of the visual axis.

These strategies demand a global perspective and a point of reference for evaluating on-going incremental improvements.



Raritan. Regional context. Contesto territoriale.

Raritan: il contesto regionale e i criteri di intervento

Prof. Arch. Maria Cristina Treu

Ordinario di Tecnica e Pianificazione Urbanistica
Politecnico di Milano

La Raritan Valley Rail Corridor è caratterizzata da un sistema di industrie che si è sviluppato lungo un asse ferroviario prevalentemente sopraelevato e che è servito e chiuso ai due lati da due assi di mobilità su gomma che corrono paralleli alla ferrovia. L'insieme costituisce un lungo nastro di manufatti compatti, in gran parte dismessi, intervallati da episodi marginali di residenze povere, da limitati interventi di riqualificazione e, soprattutto, da pochi attraversamenti.

Questo sistema lineare separa l'espansione insediativa più recente che, nel tempo, ha inglobato da un lato i centri urbani che erano localizzati verso il fiume e, dall'altro, ha raggiunto la nuova strada di scorrimento (la strada 202) che collega la regione con New York e lungo la quale si sono attestate nuove attività industriali, terziarie e commerciali.

Si sono individuate tre strategie di programmazione spaziale e temporale degli interventi al fine di promuovere la rivalorizzazione dell'intero sistema di manufatti dismessi.

Strategia 1. Interconnettere i manufatti industriali dismessi con la rete di comunicazione su gomma di livello superiore e, contestualmente, con il sistema delle risorse economiche, sociali e naturali locali che possono entrare più immediatamente in gioco per valorizzare il mercato insediativo. Potenziare un asse di collegamento che interconnetta un primo insieme di manufatti industriali dismessi con le nuove attività sviluppatesi lungo la strada 202 e che promuova investimenti per la rivitalizzazione degli stessi manufatti industriali dismessi. Interconnettere le emergenze sociali e culturali con le risorse naturali più significative che possono contribuire alla valorizzazione del sistema economico nel suo complesso. Queste sono da un lato i centri urbani consolidati e le aree a parco lungo il fiume o altre aree collinari o boscate con caratteri di forte naturalità, dall'altro, le stazioni ferroviarie nell'ipotesi di una possibile rifunzionalizzazione delle ferrovie per il trasporto di persone, e le aree urbanizzate, a esse contigue, che possono indurre nuovi insediamenti misti di residenze di qualità e di attività produttiva high-tech.

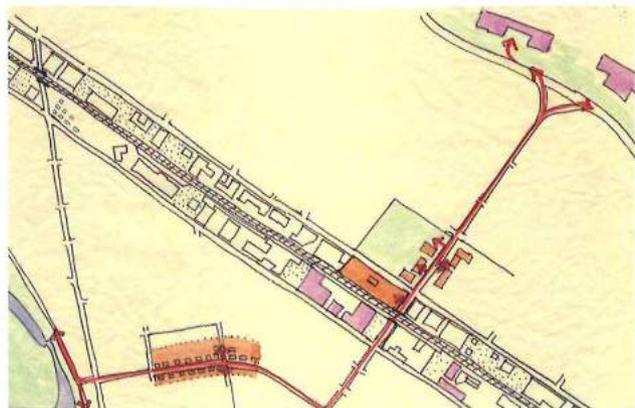
Strategia 2. Integrare la rete di interconnessione di livello su-

periore con altre modalità di collegamento e sviluppare le opportunità di investimento. Creare un sistema di interconnessioni che può essere costituito da una viabilità interquartiere su gomma, da percorsi di tipo pedonale o ciclabili, da aperture di natura percettiva. In quest'ultimo caso l'indicazione è quella di liberare dalle costruzioni alcuni tratti della ferrovia e di valorizzare il manufatto con riparti di terreno degradanti, con piantumazioni e con soluzioni di arredo urbano. Questo sistema di interconnessioni è finalizzato a mettere in gioco ulteriori manufatti dismessi e a collegare i quartieri residenziali e i servizi urbani separati dal "nastro" lineare del sistema delle infrastrutture e dei manufatti industriali.

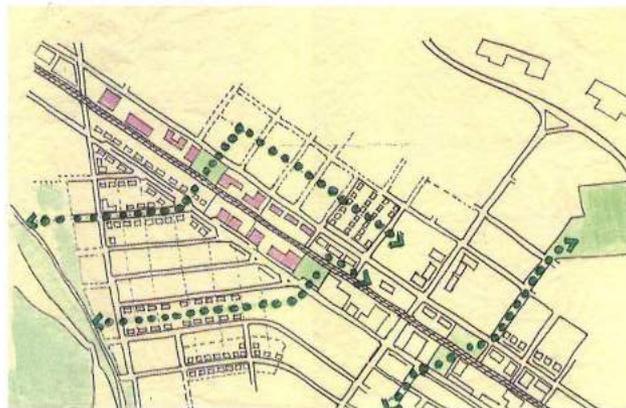
Preparare un programma di ricostruzione di alcune zone urbanizzate che comprenda sia i manufatti industriali, dismessi lungo la ferrovia, sia le aree residenziali contigue che sono spesso degradate e povere. L'obiettivo è ridisegnare la morfologia di queste zone interrompendo la linearità del sistema insediativo. Il programma dovrebbe prevedere mix di funzioni insediabili con percentuali variabili di residenza, di attività high-tech, di servizi alla popolazione e alle imprese di commercio. Le soluzioni possibili sono molte e possono corrispondere a diverse soglie di capacità di investimento e a differenti valutazioni di convenienza e di costo da parte delle comunità locali e degli operatori privati.

Strategia 3. Rompere la barriera costituita dal "nastro" di infrastrutture e di manufatti industriali attraverso la realizzazione di una rete di relazioni a più livelli tra attività economiche, insediamenti residenziali, servizi tecnici e sociali, parchi e aree naturali. La stessa rigidità dell'asse ferroviario e della mobilità su gomma si stempera nella rete delle interconnessioni dei collegamenti interquartiere e dei canocchiali percettivi.

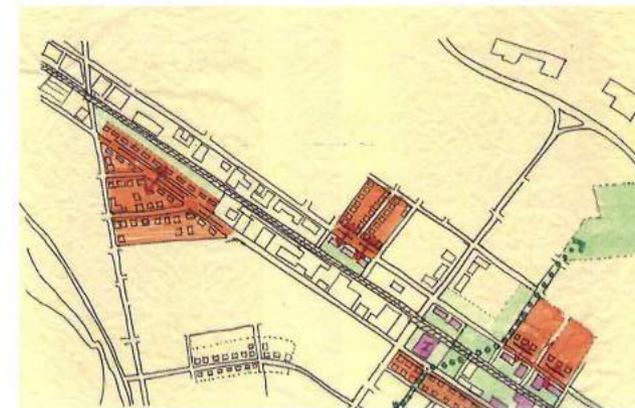
Tali strategie presuppongono un "disegno" d'insieme, un quadro di riferimento che permetta di valutare le diverse soluzioni possibili e di controllare, quando si interviene, gli esiti attesi e, eventualmente, quali sono i nuovi problemi e i miglioramenti successivi.



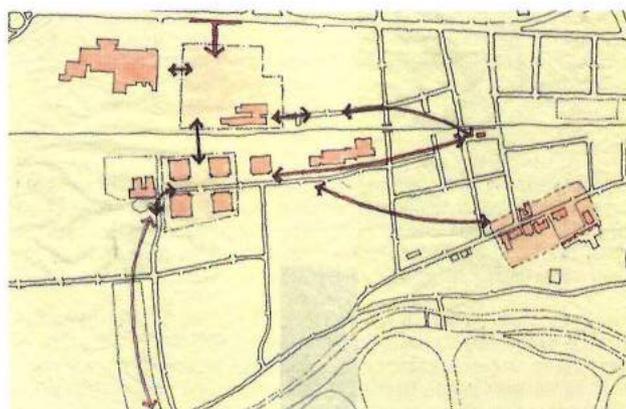
Rail corridor strategy 1 – first phase.
Strategia 1 per il corridoio ferroviario – prima fase.



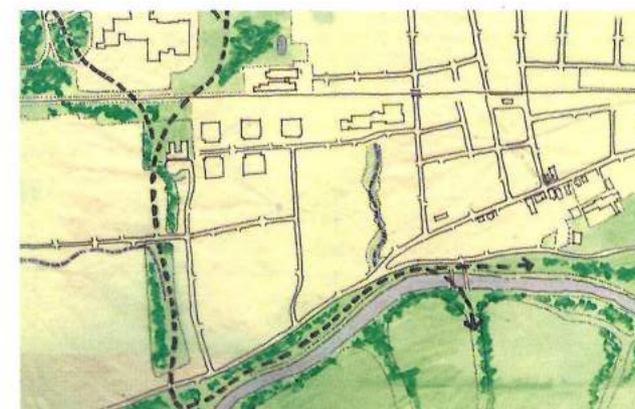
Rail corridor strategy 2 – second phase.
Strategia 2 per il corridoio ferroviario – seconda fase.



Rail corridor strategy 3 – third phase.
Strategia 3 per il corridoio ferroviario – terza fase.



Connections.
Connessioni.



Green infrastructure.
Sistema del verde.



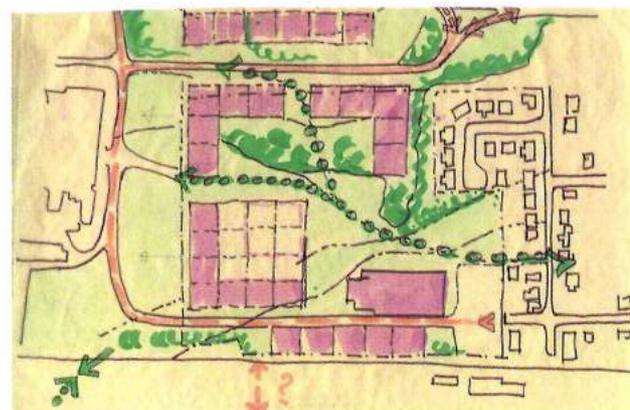
Federal Steel site, proposal 1: Garden City. This is the true eco-industrial park: a new system of streets and blocks assures a flexible and incremental redevelopment process. In addition, wherever possible, streets are made with permeable materials and development blocks are green parterres.

Area Federal Steel, proposta 1: città giardino. Questo è il vero parco eco-industriale: un nuovo sistema di strade e di isolati garantisce un processo di riqualificazione flessibile e incrementale. Inoltre, dovunque è possibile, le strade sono fatte di materiali permeabili e gli isolati edificabili sono parterre a verde.



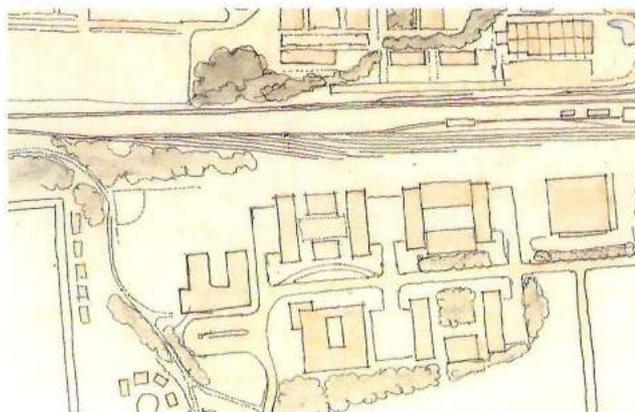
Federal Steel site, proposal 2: Edge and Core. The site is developed by extending into the site the uses and physical characters of the edges – residential uses to the east, small scale industry to the south, highway scale office development along the highway to the north. The center of the site remains green.

Area Federal Steel, proposta 2: margini e centro. Il sito viene sviluppato portando al suo interno gli utilizzi e le caratteristiche fisiche presenti ai suoi margini – destinazione residenziale a est, industrie di piccole dimensioni a sud, grandi complessi per uffici lungo il percorso dell'autostrada a nord. Il centro del sito resta sistemato a verde.



Federal Steel site, proposal 3: Campus. Here a single, large institutional use occupies a significant portion of the site, fulfilling the need for a conference and training center for the nearby pharmaceutical companies. Businesses synergistic with this program infill the edges of the site over time.

Area Federal Steel, proposta 3: campus. In questa proposta una parte significativa del sito è occupata da un'unica destinazione istituzionale di grandi dimensioni, che risponde all'esigenza di dotare le società farmaceutiche del circondario di un centro per conferenze e formazione. Nel corso del tempo, le attività sinergiche con questo programma andranno a installarsi negli spazi liberi ai margini del sito.

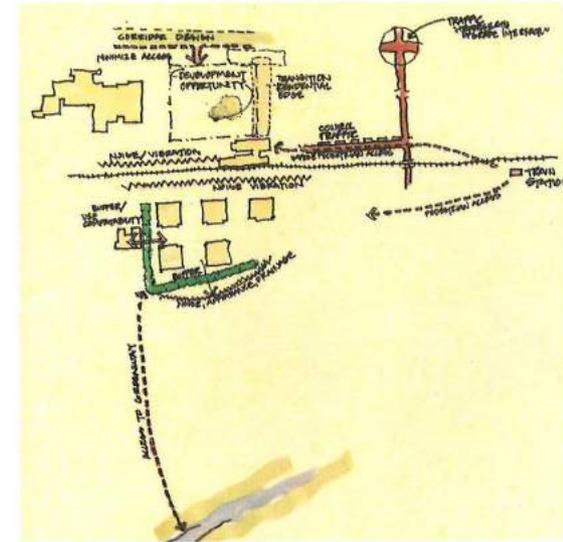
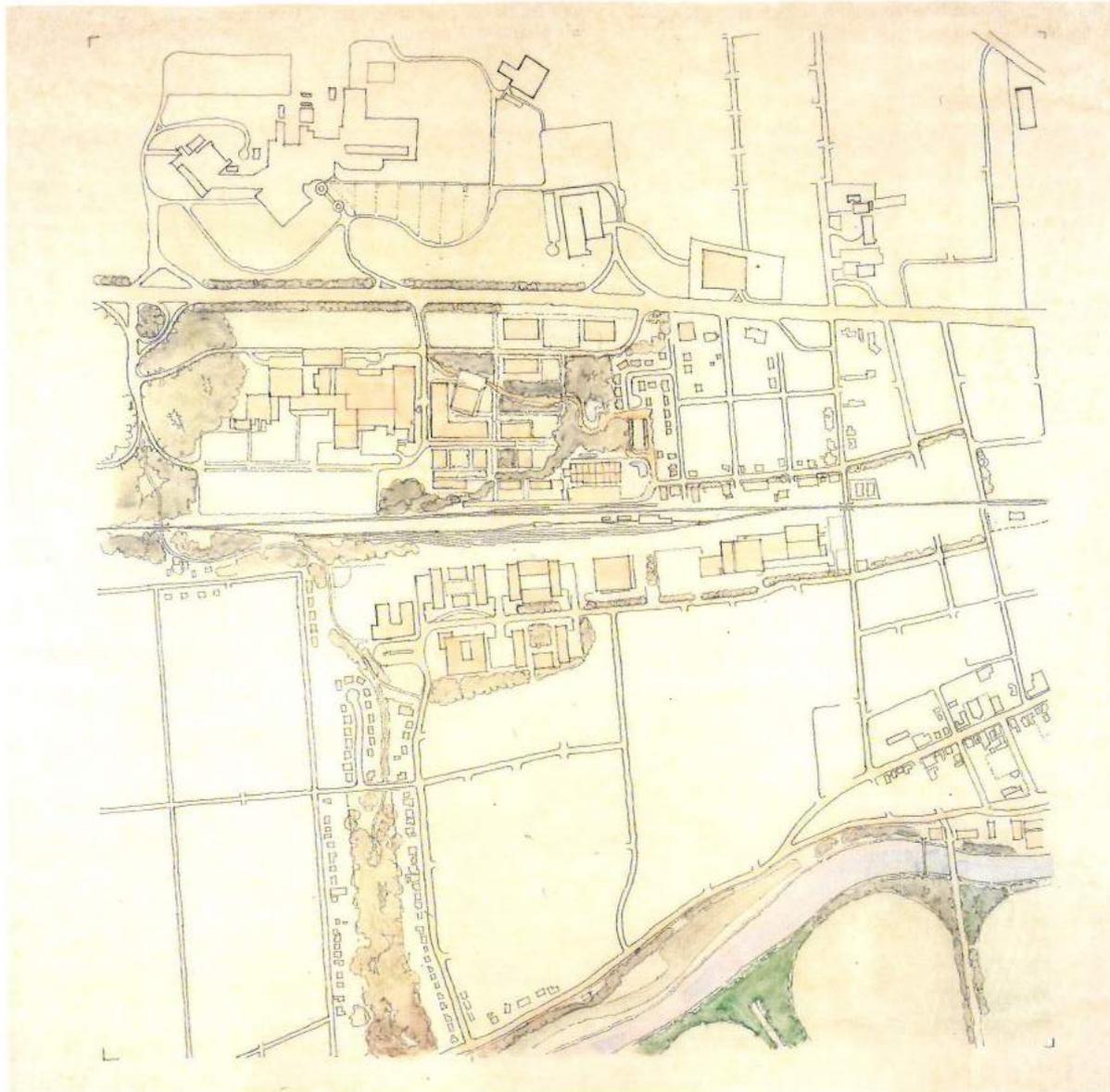


Plan image. The Raritan Industrial Park Site is transformed over time as buildings are subdivided, converted, clipped on to, but the original 4-square plan is still legible. Single entrances are replaced by multiple entrances; uses become lighter, cleaner, technology-based; impermeable surfaces are replaced by new green areas. Greater integration with the adjacent community is the result.

Planimetria. Il sito del Raritan Industrial Park si è trasformato nel corso del tempo con la suddivisione, la conversione, l'aggiunta di parti esterne agli edifici, ma resta leggibile l'impianto originale in 4 quadranti. Gli ingressi singoli vengono sostituiti da ingressi multipli; gli utilizzi sono più leggeri, più puliti e tecnologici; le superfici impermeabili lasciano il posto a nuove aree a verde. Il risultato è una maggiore integrazione con il contesto.

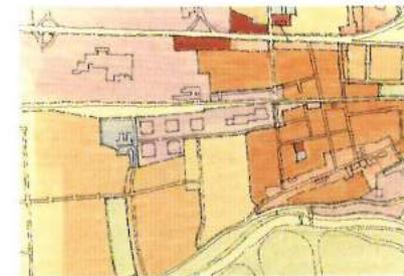
Illustrative Plan (front page). The illustrative plan has elements of each of the three propositions, but relies most heavily on the "edge and core" strategy (extending adjacent land use patterns into the center of the site). Other priorities include: creating connections across the site; responding to natural features; promoting incremental redevelopment.

Planimetria descrittiva (pagina a lato). La planimetria descrittiva riporta elementi di ognuna delle tre proposte, ma si fonda soprattutto sulla strategia "margini e centro" (l'estensione degli utilizzi del territorio adiacente verso il centro del sito). Tra le altre priorità si notano: la creazione di connessioni trasversali al sito; l'adattamento alle caratteristiche naturali; la promozione di una riqualificazione incrementale.



Issues and Opportunities. Issues and opportunities include: highway access, rail access, completion of the edge of a neighborhood, integration with context, storm water management, mitigation of noise from the railroad yard, adaptive reuse of the industrial shed, environmental constraints (wetlands, topography), greenway connections.

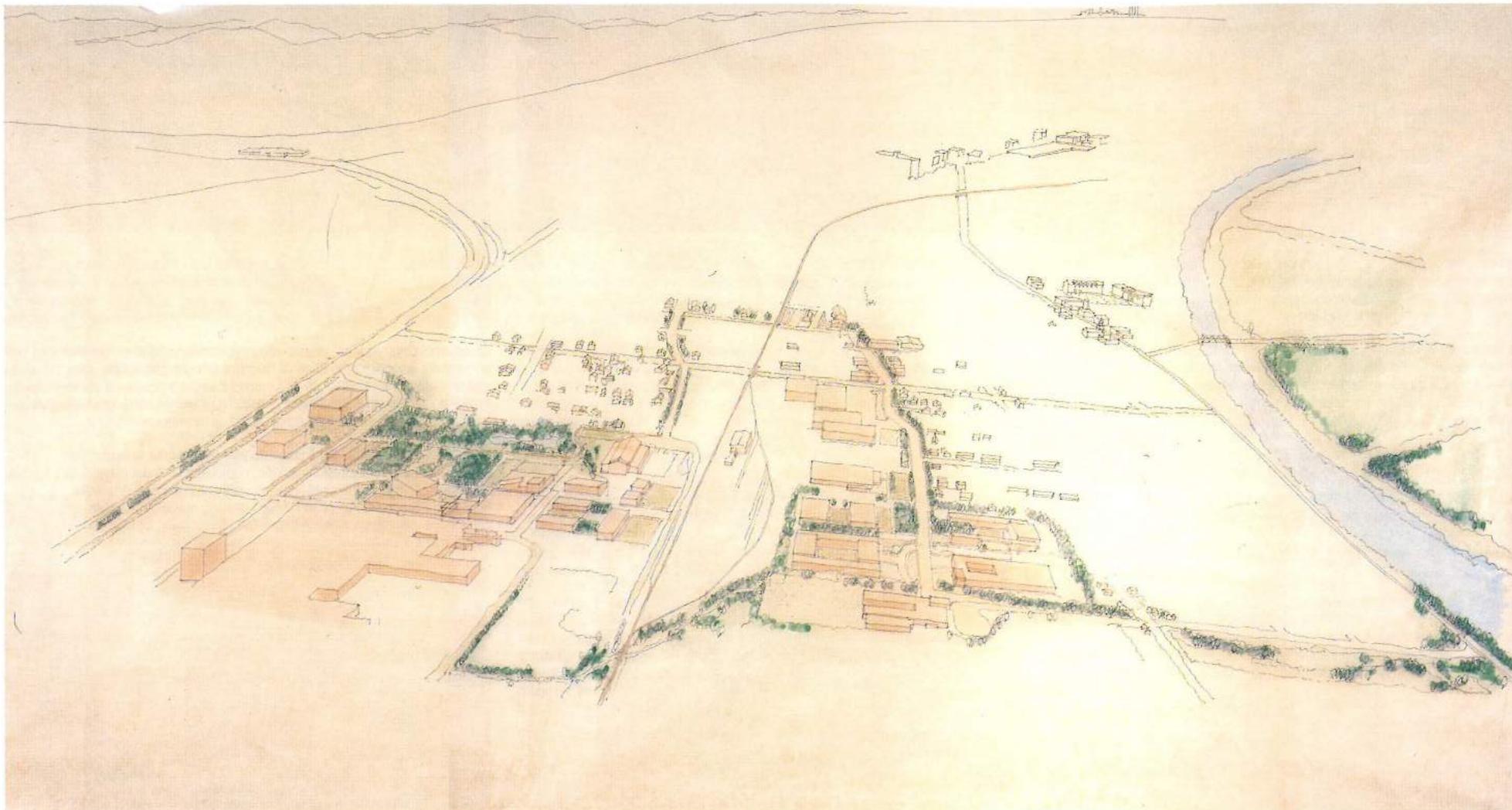
Problemi e opportunità. Tra i problemi e le opportunità figurano: accesso autostradale, accesso ferroviario, completamento dei margini di un quartiere, integrazione nel contesto, gestione delle acque piovane, attenuazione del rumore prodotto dallo scalo ferroviario, recupero del capannone industriale, vincoli ambientali (aree paludose, topografia), collegamenti tramite greenway.



Land use.
Uso del suolo.

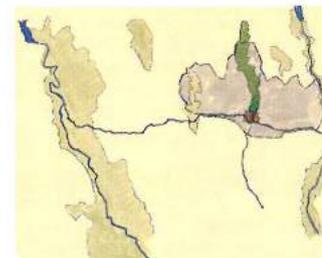
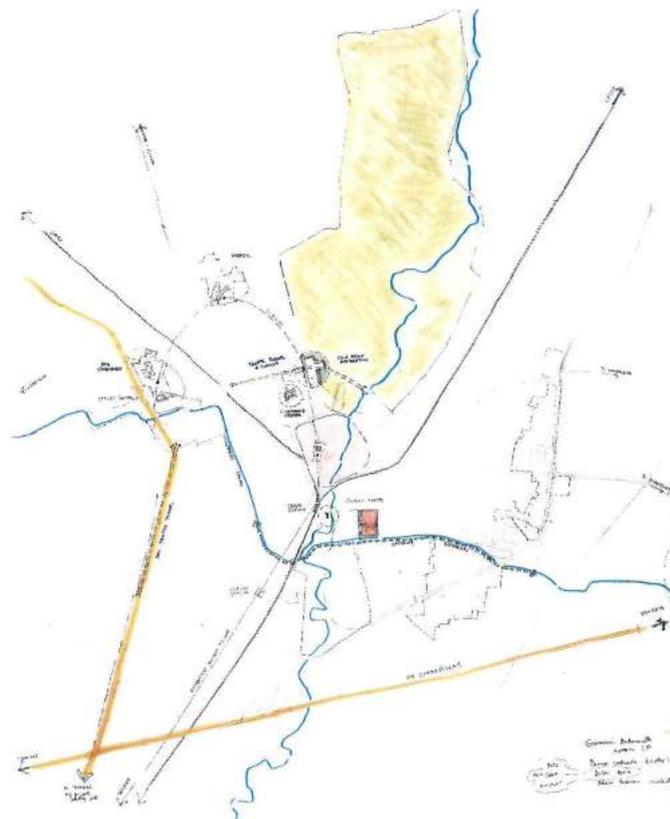
Aerial perspective of redevelopment proposal. This view emphasizes the reintegration of the two sites by reestablishing connections to highways, railroads and greenway infrastructure.

Vista aerea della proposta di riqualificazione. Questa vista sottolinea la reintegrazione dei due siti ottenuta ricreando le connessioni all'autostrada, alla ferrovia e al sistema di greenway.



The area of study in the context of urban projects in Monza. Some projects through which the city projects its own development regarding both the realization of infrastructures related to mobility – metropolitan train lines connecting with Milan – and cultural – the restoration of Villa Reale and minor buildings – as well as service buildings – the new Palace of Justice.

L'area di studio nel contesto dei progetti urbani di Monza. Alcuni dei progetti attraverso i quali la città proietta il proprio sviluppo riguardano la realizzazione sia di infrastrutture di mobilità – linee metropolitane di collegamento con Milano – sia culturali – la sistemazione della Villa Reale e di edifici minori – sia di servizi – il nuovo Palazzo di Giustizia.



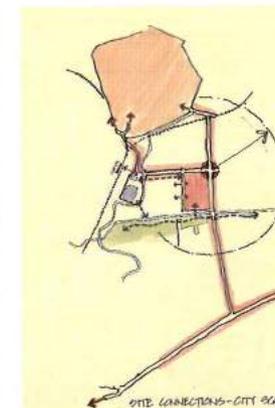
The system of regional parks on the axis of the Villoresi Canal, the great hydraulic engineering feat conceived by Eugenio Villoresi in the first half of the 19th century and built around 1880, to irrigate and promote agriculture north of Milan. The canal brings water from the Ticino to the Adda connecting minor river systems and regional parks which could become potential greenways on a regional scale. The study area is at the intersection between the Villoresi Canal and the Lambro River.

Il sistema dei parchi regionali sull'asta del canale Villoresi, la grande opera di ingegneria idraulica concepita da Eugenio Villoresi nella prima metà dell'800, ed eseguita attorno al 1880, per irrigare e promuovere l'agricoltura nel Nord Milanese. Il canale porta le acque derivate dal Ticino all'Adda collegando sistemi fluviali minori e parchi regionali, ponendosi come potenziale greenway di scala regionale. L'area di studio è all'incrocio tra il canale Villoresi e il fiume Lambro.



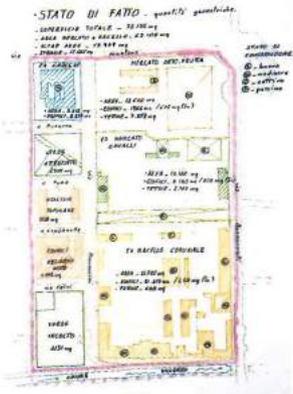
The predominant land use. The fabric around the area of study is, on two of the three sides, mainly residential, but with the presence of small artisan studios and commercial services, while in the western part, which is closer to the railroad and the river Lambro, a mixed fabric with an industrial-artisan use is more relevant.

L'uso prevalente dei suoli. Il tessuto intorno all'area di studio si caratterizza per essere, su due dei tre lati, prevalentemente residenziale, ma con la presenza di piccoli artigiani e servizi commerciali, mentre nella parte ovest, più a ridosso della ferrovia e del corso del fiume Lambro, prevale un tessuto misto il cui uso più rilevante è quello industriale-artigianale.



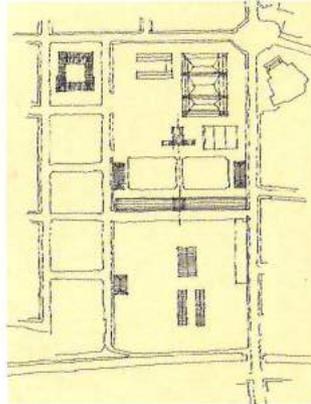
The connections between the site and the city. The area of study is well connected by pedestrian paths to the historic center and is served by streets which come from the highway system to the south. Along the Villoresi Canal there is a bike path which could, once a bridge over the Lambro is built, conveniently connect the area to the railroad station.

Le connessioni tra il sito e la città. L'area di studio è ben collegata pedonalmente al centro storico e servita da strade che provengono dal sistema autostradale a sud. Lungo il canale Villoresi corre una pista ciclabile che potrebbe, una volta realizzata una passerella sul Lambro, collegare agevolmente l'area alla stazione ferroviaria.



The existing conditions of the buildings in the study area. The total surface of the study area is more than 18.8 acres. The area of the fruit and vegetable market alone, the former slaughterhouse and the animals market, is 15.3 acres. The town of Monza owns about 90% of the surface area here considered.

Lo stato di fatto degli edifici nell'area di studio. La superficie totale dell'area di studio è di oltre 7,6 ettari. La sola area del mercato ortofrutticolo, quello del bestiame e dell'ex macello è di 6,2 ettari. Il Comune di Monza è proprietario di circa il 90% della superficie qui considerata.

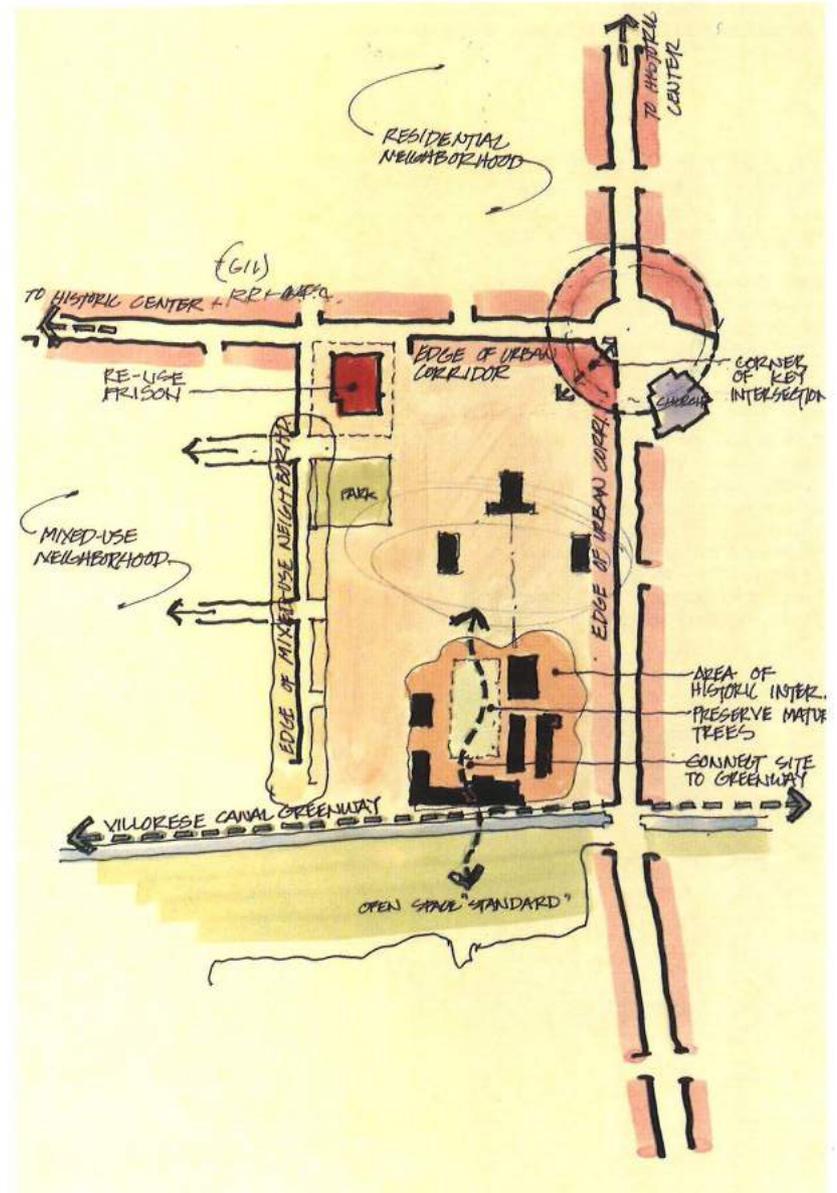


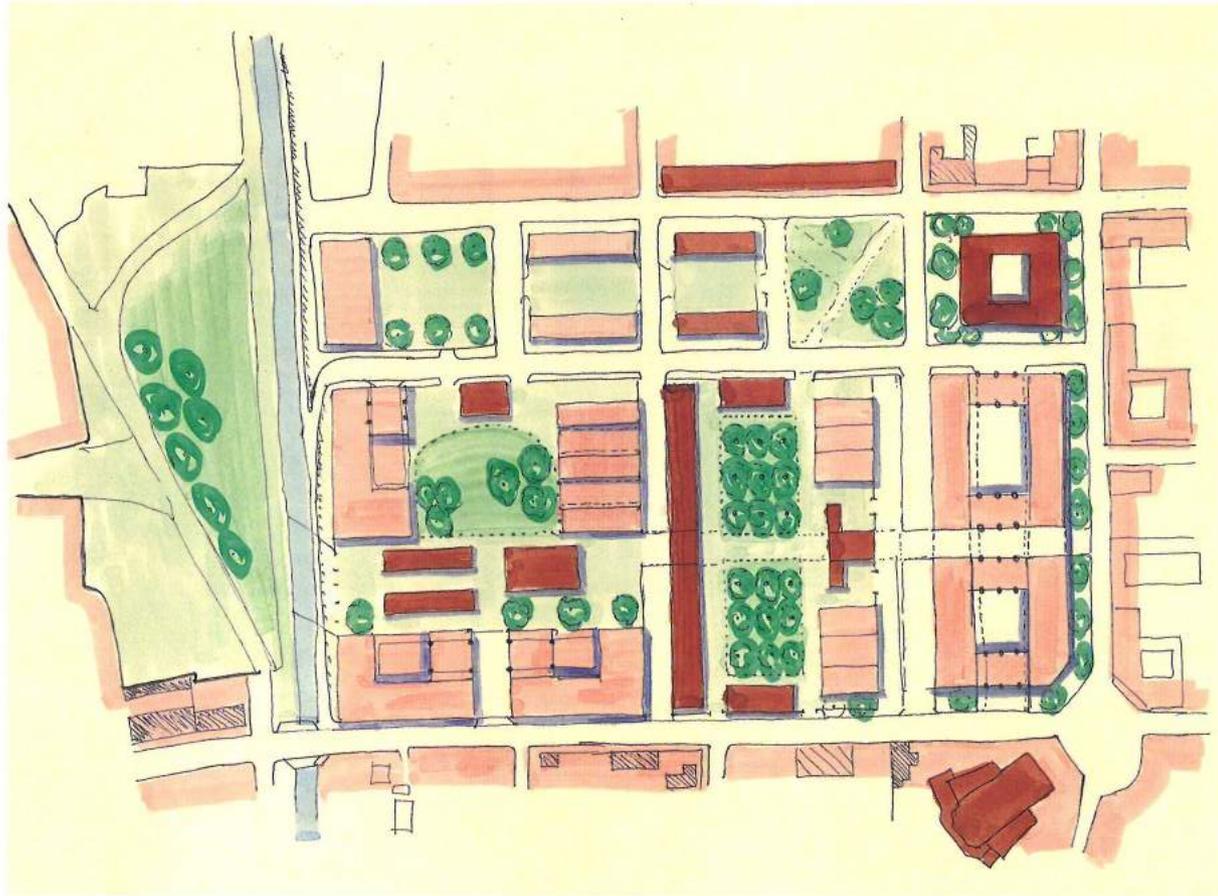
The high quality buildings in the area for which the team have considered the conservation and the re-use.

Gli edifici di maggiore qualità dell'area di cui si stima la conservazione e il riuso.

The concept plan. The diagram emphasizes some of the aspects that characterize the area determining the form of the proposals to improve it and the successive plan. The principal connections to the historic center and the railroad station and, in a minor way, those to the neighborhoods are evidenced. The Villorosi Canal, which is next to the study area, would be considered a greenway on a regional level. A bridge crossing the canal would connect the area of the former slaughterhouse to the open spaces to the south. As far as the internal part of the area is concerned, the plan emphasizes the buildings and the green spaces of quality and historic value that should be preserved in the transformation project.

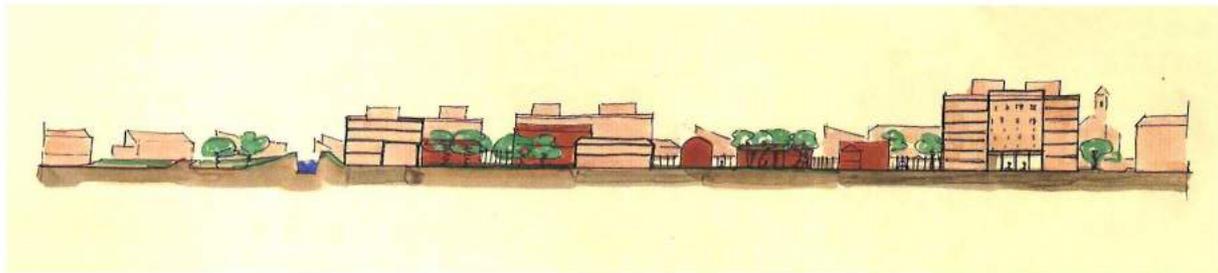
Il concept plan. Lo schema fa risaltare alcuni degli aspetti caratterizzanti l'area che determineranno la forma delle proposte di assetto e di piano successive. In evidenza sono messe le connessioni principali al centro storico e alla stazione ferroviaria e, di carattere minore, quelle al tessuto di quartiere. Il canale Villorosi, su cui si affaccia il sito di studio, si configurerebbe come greenway di livello regionale. Il superamento del canale, con una passerella, collegherebbe l'area dell'ex macello agli spazi aperti a sud. Per quanto riguarda l'interno dell'area, lo schema fa emergere gli edifici e gli spazi verdi di qualità e di valore storico che dovrebbero essere preservati nell'ambito del progetto di trasformazione.

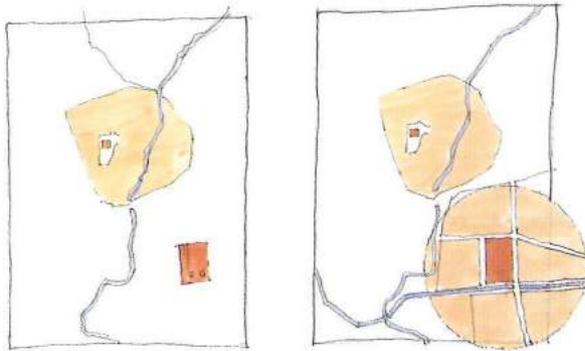




A planivolumetric hypothesis. The mixed uses which were studied have been translated in proposals for new volumes, buildings to be saved, green spaces to be redeveloped or to be design, pedestrian walks, connections, parking lots. In order to evaluate the impact on the urban landscape a section has also been made.

Un'ipotesi planivolumetrica. I mix funzionali studiati sono stati tradotti in proposte di nuovi volumi, edifici da conservare, spazi verdi da riqualificare o da progettare, percorsi pedonali, collegamenti, parcheggi. Per valutare l'impatto sul paesaggio urbano è stata anche eseguita una sezione.

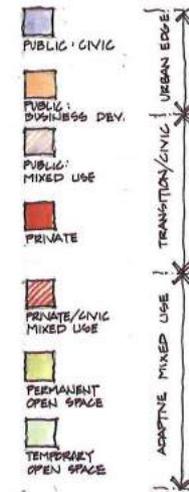
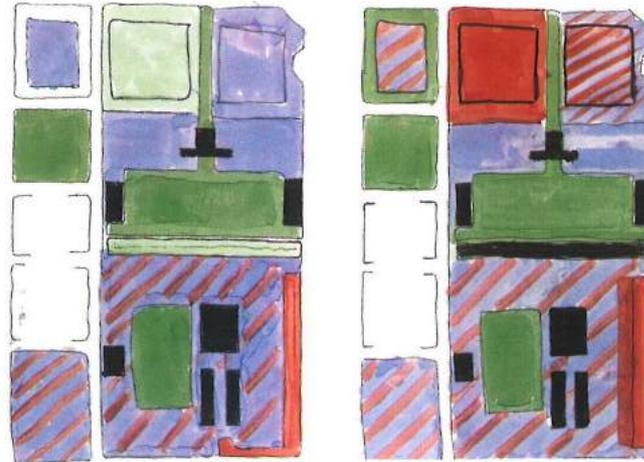




The historical evolution of the site relating to the city center.

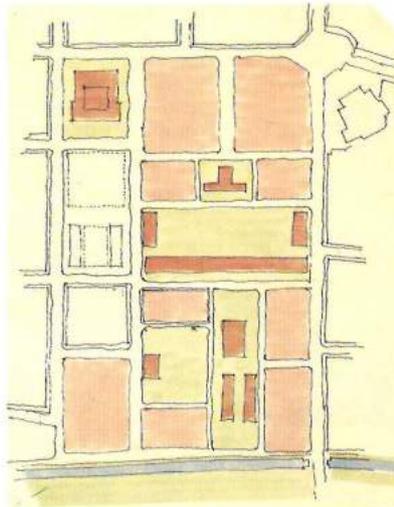
L'evoluzione storica del sito di studio rispetto al centro urbano.

PHASE I LAND USE



The design phasing diagram.

Lo schema di sviluppo spaziale e progettuale articolato in fasi temporali.

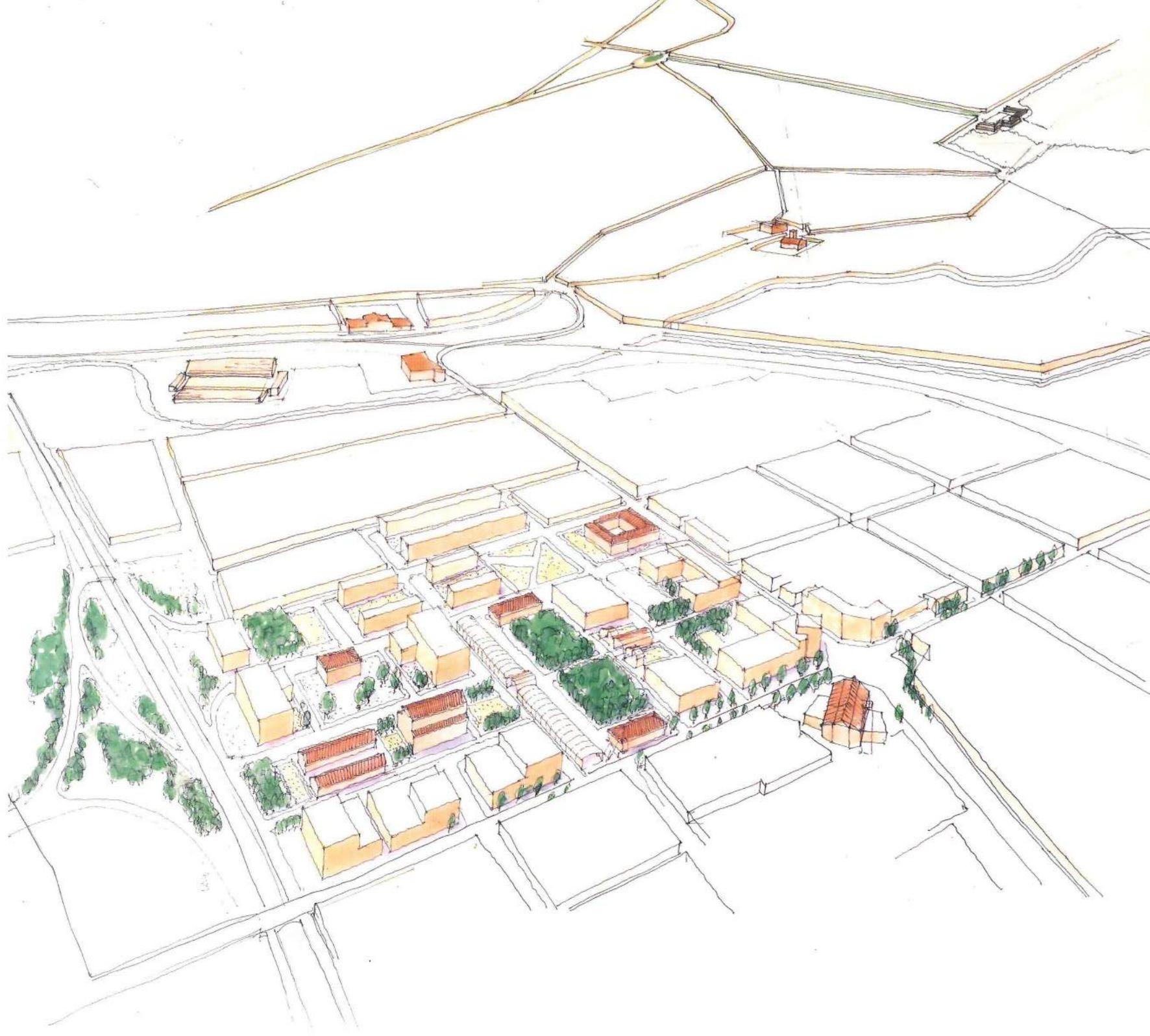


Interim project drawings.

Elaborati intermedi di progetto.

Bird's eye view of the final instant plan.

Prospettiva a volo d'uccello dell'istant plan finale.



Organization of circulation and service core

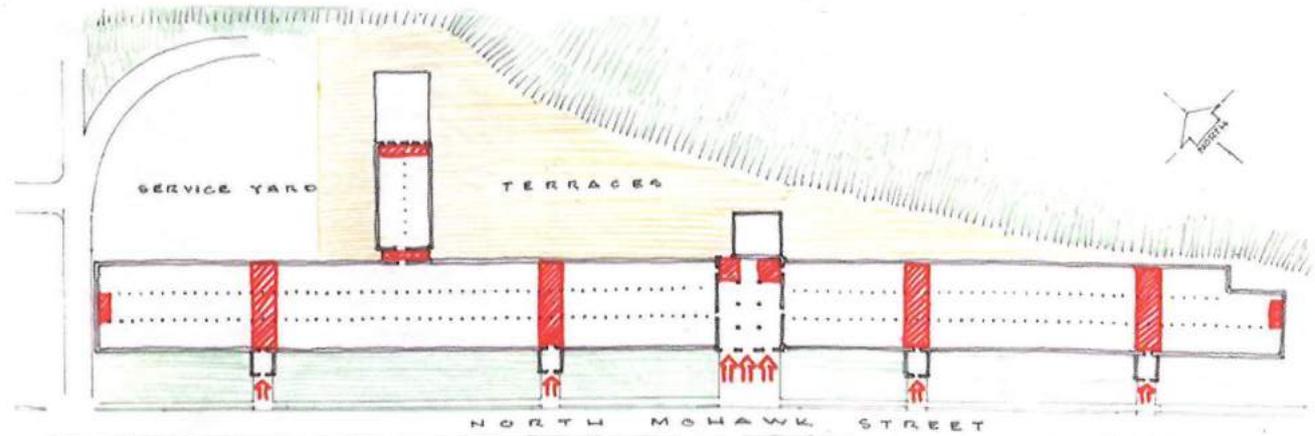
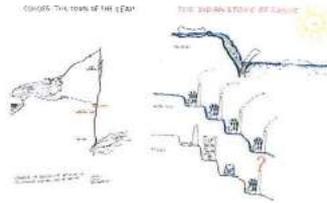
- Building code requirements for fire control (separation into fire areas) subdivides building into large spatial segments.
- At these points of segmentation vertical circulation (stairways & elevators) can be introduced.
- Satisfactory conversion of the historic mill buildings to contemporary use is dependent upon efficient retro-fitting of required circulation and building service systems (stairways, elevators, toilets, HVAC equipment shafts).
- At Mill 3 the historic pattern of horizontal and vertical circulation can be re-used by placing service cores adjacent to each of the projecting towers fronting North Mohawk Street.
- With pedestrian access confined to the street front, vehicle service traffic will be relocated to the northwestern corner of the site where a widened street front could provide access to a new service drive leading down into a service yard.
- The balance of the site northeast of Mill 3 will be freed for quiet activities in a newly landscaped setting overlooking the river.

Organizzazione della mobilità e dei nuclei servizi

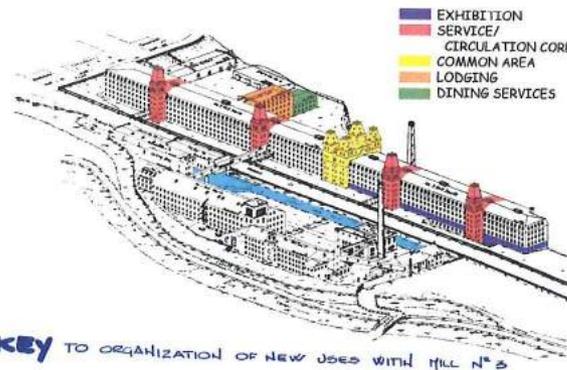
- Le prescrizioni edilizie antincendio (separazione in diverse zone di fuoco) suddividono gli edifici in grandi segmenti spaziali.
- Su questi punti di suddivisione, si può introdurre la mobilità verticale (scale e ascensori).
- Una riuscita conversione degli edifici storici del cotonificio per usi contemporanei dipende da un'efficiente conversione dei necessari sistemi di mobilità e di servizio (scale, ascensori, toilette, condutture per il condizionamento).
- Al Mill 3 si può riutilizzare il modello storico di mobilità orizzontale e verticale collocando dei nuclei servizi vicino a ogni torre prospiciente North Mohawk Street.
- Limitando l'accesso pedonale al fronte strada, il traffico dei veicoli di servizio verrà spostato all'angolo nord-ovest del sito, dove un fronte strada ampliato può permettere l'accesso a una nuova strada di servizio che porta a un cortile di servizio.
- Il resto del sito a nord-est del Mill 3 resterà libero per attività non rumorose in una nuova ambientazione verde che guarda sul fiume.

Concept diagram.

Quadro concettuale.



ORGANIZATION OF CIRCULATION & SERVICE CORES



KEY TO ORGANIZATION OF NEW USES WITH MILL N° 3

Program of uses for Harmony Mills building 3

- High tech oriented firms – An internet company or other high tech industry that would be attracted to the site's unique environment.
- Housing/residential – Single apartments, lofts, and/or a residential hotel that cater to the employees of the new industry.
- Light manufacturing – These (largely) existing tenants would be transferred to Mill building 1 over time.
- Historic interpretation – Located primarily in a restored Turbine Room.

Funzioni di progetto per l'edificio 3 degli Harmony Mills

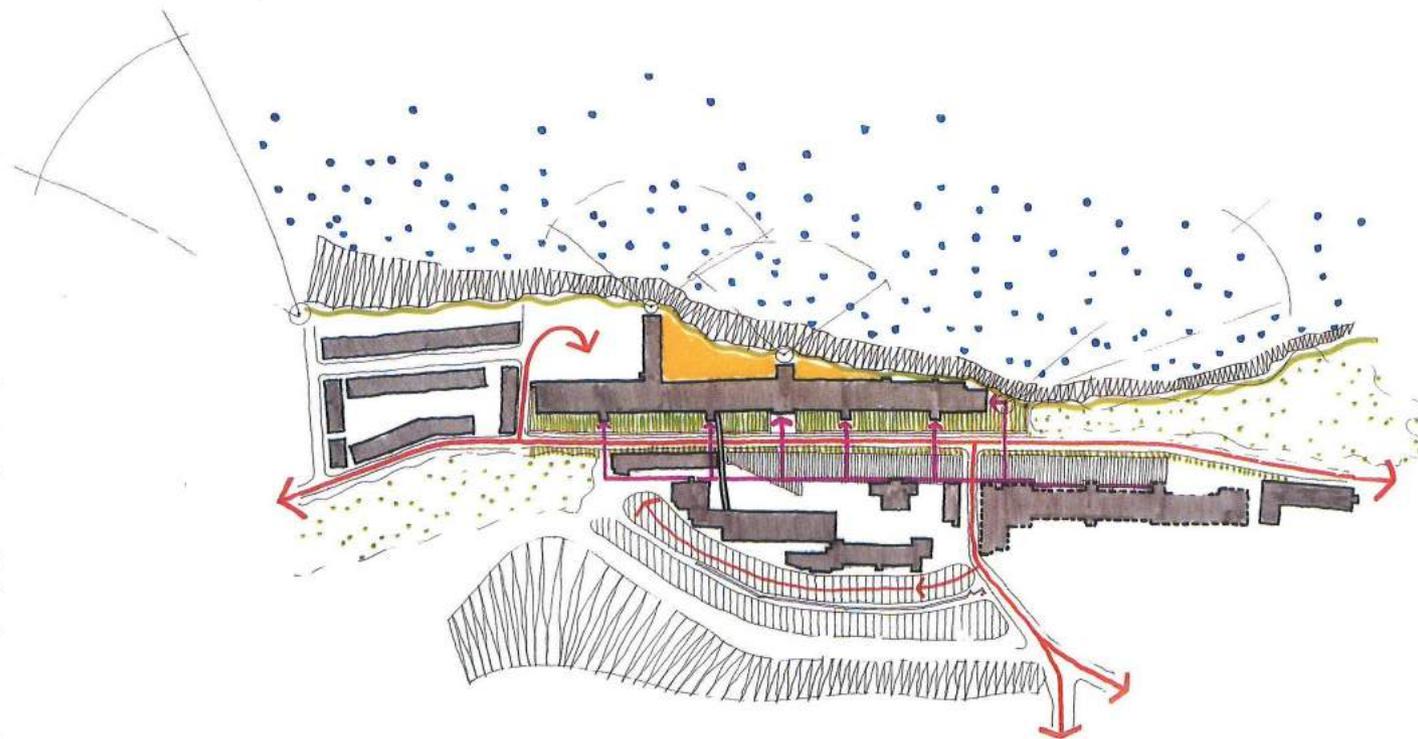
- Società high-tech. Una società di Internet o altra industria high-tech attratta dall'ambiente unico del sito.
- Alloggi/Residenza. Appartamenti singoli, loft e/o un residence che risponda alle esigenze degli addetti delle nuove industrie.
- Industria leggera. Questi inquilini già (in gran parte) presenti verrebbero trasferiti nel corso del tempo nell'edificio 1 dei Mills.
- Museo (interpretazione storica). Ubicata soprattutto nella Sala Turbine restaurata.

Site development guide lines

- Preserve and adaptively reuse all buildings designated as contributing to the National Landmark Historic District.
- Reestablish, preserve remnants and otherwise make visible the historic canal system.
- Preserve workers housing.
- Protect historic streets.
- Develop service/access for buildings.
- Develop parking garage on footprint of Mill 2.
- Reestablish historic streetscape of N. Mohawk Street including fences, curbs, lights, and trees.
- Maintain overhead walkway.
- Protect and enhance public parkland.
- Establish vista points of Mohawk River, especially behind building 3.
- Stabilize steep slopes and manage the forest surrounding the site.
- Connect pedestrian path to base of escarpment to provide access to river's edge.

Linee guida di sviluppo del sito

- Mantenere e riutilizzare in modo compatibile tutti gli edifici che sono stati designati come appartenenti al National Landmark Historic District.
- Valorizzare, tutelare i resti o comunque rendere visibile il sistema storico dei canali.
- Tutelare le abitazioni degli operai.
- Proteggere le strade storiche.
- Realizzare servizi / accessi agli edifici.
- Realizzare un garage per il parcheggio sull'area attualmente occupata dal Mill 2.
- Valorizzare il paesaggio stradale storico di N. Mohawk Street, compresi recinzioni, cordoli, illuminazione e piante.
- Mantenere il passaggio pedonale sopraelevato.
- Proteggere e valorizzare i parchi pubblici.
- Creare dei punti panoramici sul fiume Mohawk, soprattutto dietro all'edificio 3.
- Stabilizzare le sponde ripide e gestire il bosco intorno al sito.
- Collegare il sentiero pedonale alla base della scarpata, per fornire l'accesso alla sponda del fiume.



SITE DEVELOPMENT GUIDE LINES

Development principles for the City of Cohoes

- Restore Harmony Mills
- Conserve workers housing
- Conserve workers village
- Protect archeology of Erie Canal
- Protect Mill structures downtown
- Strengthen link between downtown and Harmony Mills
- Establish open space network along both sides of Mohawk River
- Reestablish water over falls
- Maintain historic street pattern
- Restore/recreate canals
- Spark revitalization of downtown
- Develop parkland on East side of Harmony Mills
- Revitalize wedge South of Mills
- Protect neighborhood parks
- Establish vista points and pedestrian connections to Mohawk River
- Develop pedestrian bicycle routes downtown to Mills and beyond
- Recognize "Hub" of Harmony Mills/Cohoes

Criteri di intervento per la città di Cohoes

- Restauro degli Harmony Mills
- Conservazione delle abitazioni degli operai
- Conservazione del villaggio degli operai
- Tutela del patrimonio archeologico dell'Erie Canal
- Tutela delle strutture dei Mills nella zona di Downtown
- Rafforzamento del legame tra Downtown e gli Harmony Mills
- Creazione di una rete di spazi aperti su entrambe le sponde del fiume Mohawk
- Ripristino dell'acqua sulle cascate
- Mantenimento della griglia storica delle strade
- Restauro/ripristino dei canali
- Avvio della riqualificazione della zona di Downtown
- Realizzazione di parchi sul lato est degli Harmony Mills
- Rivitalizzazione del triangolo a sud dei Mills
- Tutela dei parchi di quartiere
- Creazione di punti panoramici e collegamenti pedonali al fiume Mohawk
- Realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili da Downtown ai Mills e oltre
- Riconoscimento dello stato di "Hub" di Harmony Mills/Cohoes



PRINCIPLES TO GUIDE FUTURE DEVELOPMENT

LANDSCAPE PLAN

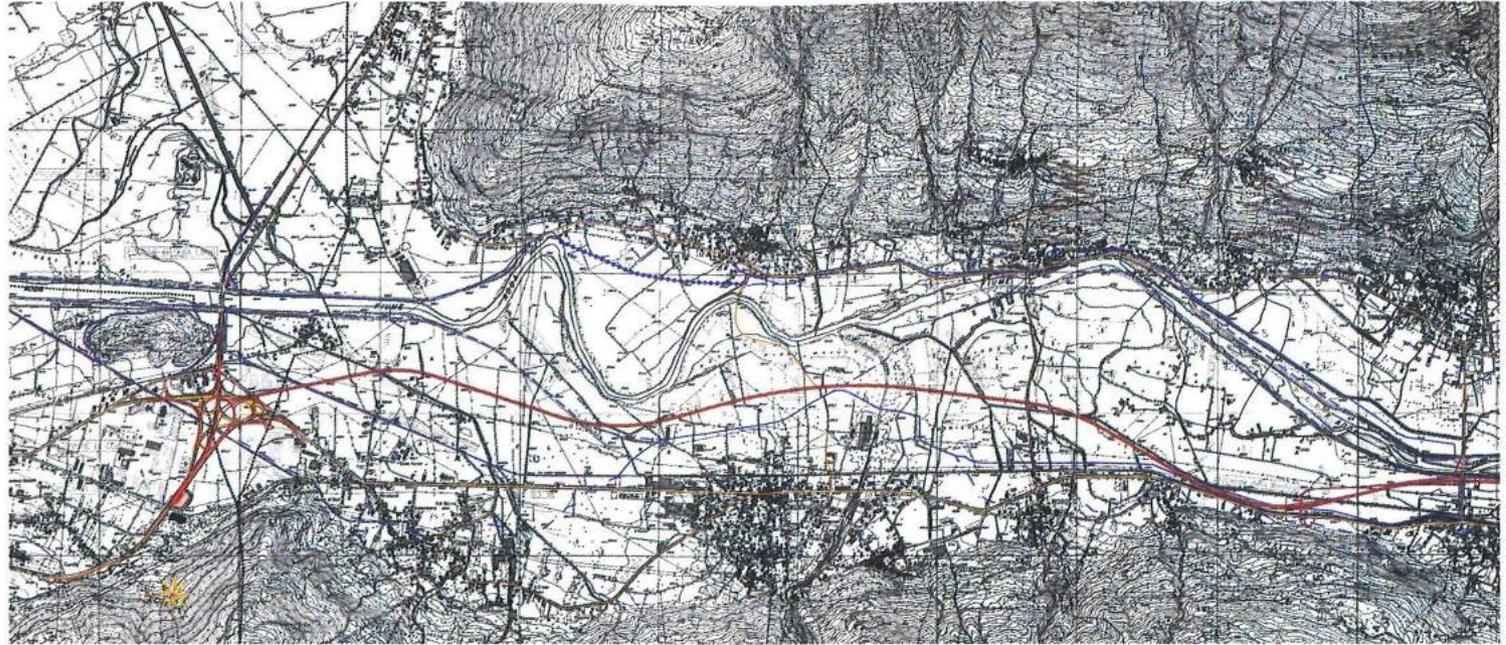


Landscape Plan.

Progetto del paesaggio.

Bolgia area. The new state road 38 is indicated in red; the main existing roads in brown; the flooding areas in blu. Some themes such as expansion and regulation of the urban zone (residential and productive), the protection of river banks and agricultural areas, the relationship with the river floodplain buffer are evident.

Area della Bolgia. Il tracciato di progetto per la SS 38 è indicato in rosso; in marrone la principale viabilità esistente e in blu le fasce di esondazione. Sono evidenti alcuni temi come l'espansione e la regolazione dell'urbanizzato (residenziale e produttivo), la tutela delle zone ripariali e di quelle agricole, il rapporto con le fasce fluviali di esondazione fluviale.



Sassella area. A series of functions at a provincial level are present (e.g. the landing strip and the golf course). A new road means the opportunity for greater access towards a large area and, at the same time, expresses the landscape design for new functions and related interventions.

The area of Sassella is noted for its terraced vineyards, for the fortress (the Rocca) and

for the Sanctuary of the same name, and for the urban morphology of the settlements on the slopes which make up a unique landscape. In this part, the actual SS38 becomes a commercial road with many commercial and craft buildings crowding the roadsides.

Area della Sassella. Le tematiche di pianificazione sono relative alla presenza di una serie di funzioni di livello provinciale (aviosuperficie, golf) che trovano nella nuova strada un'occasione di maggior accessibilità per essere proiettate verso un territorio più ampio, e al contempo esprimono una istanza di inserimento paesistico.

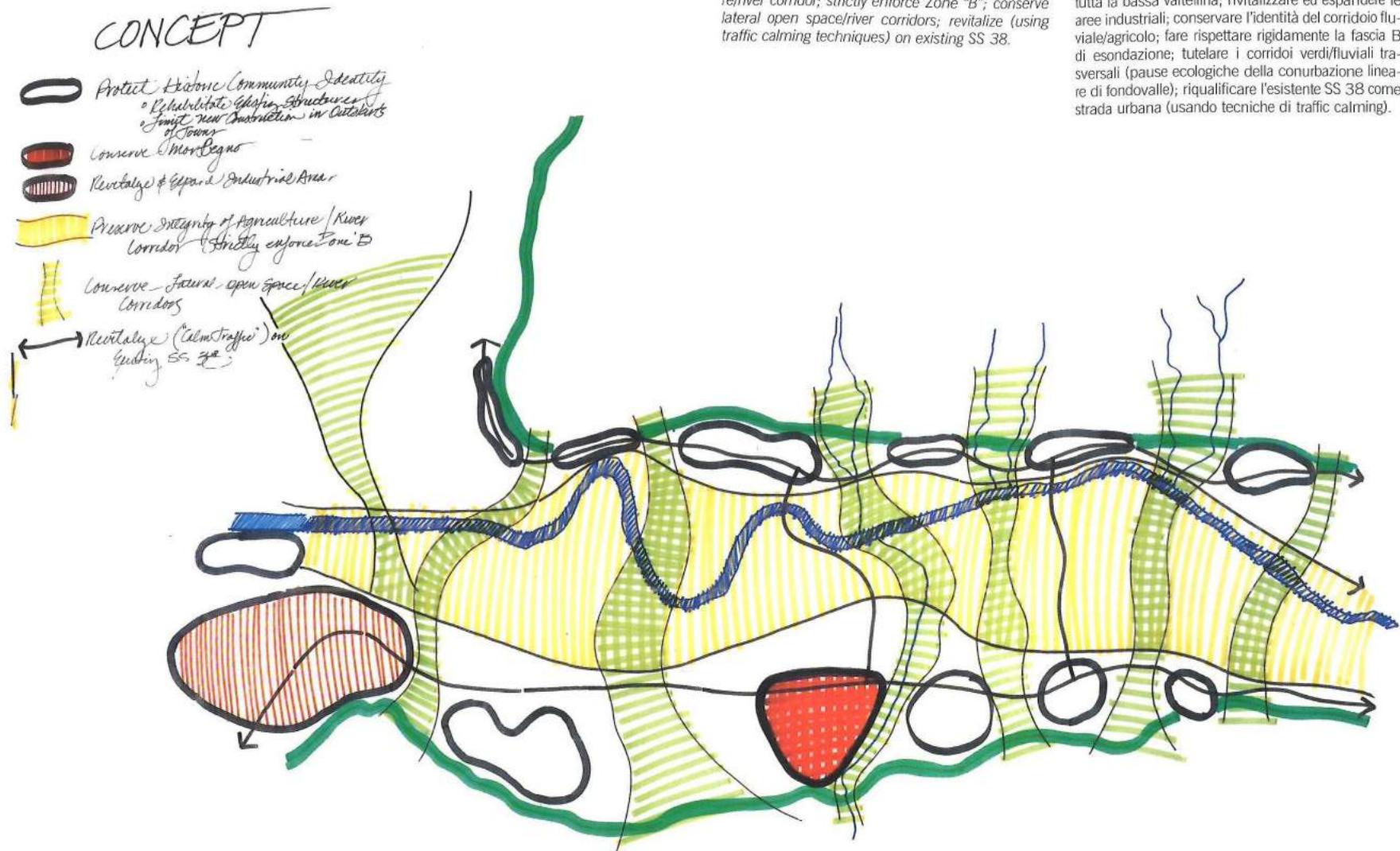
L'area della Sassella presenta un notevole va-

lore paesaggistico per i terrazzamenti a vigneto, per la Rocca e il Santuario omonimi e per la morfologia urbana degli insediamenti di versante che compongono un quadro paesistico unico. In questo tratto, inoltre, l'attuale SS 38 assume le caratteristiche di una strada commerciale per l'intensità di contenitori commerciali e artigianali che si affollano lungo il tracciato.



View of the landscape from the new SS 38.

Viste prospettiche del paesaggio visto dall'osservatore in moto lungo la nuova SS 38.



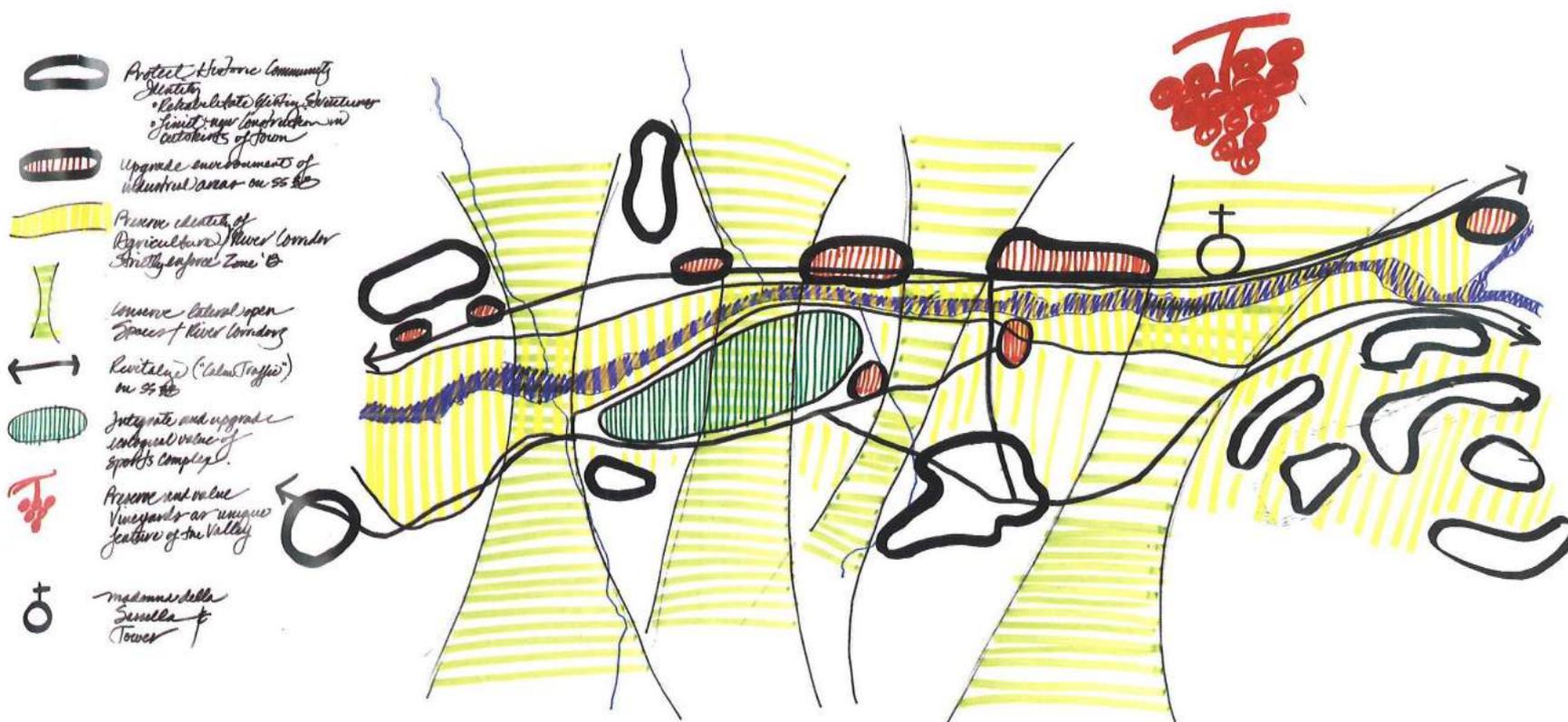
Bolgia: concept plan. Design criteria are shown: protect historic community identities (rehabilitate existing structures, limit new construction in outskirts of towns); conserve Morbegno; revitalize and expand industrial areas; preserve identity of agriculture/river corridor; strictly enforce Zone "B"; conserve lateral open space/river corridors; revitalize (using traffic calming techniques) on existing SS 38.

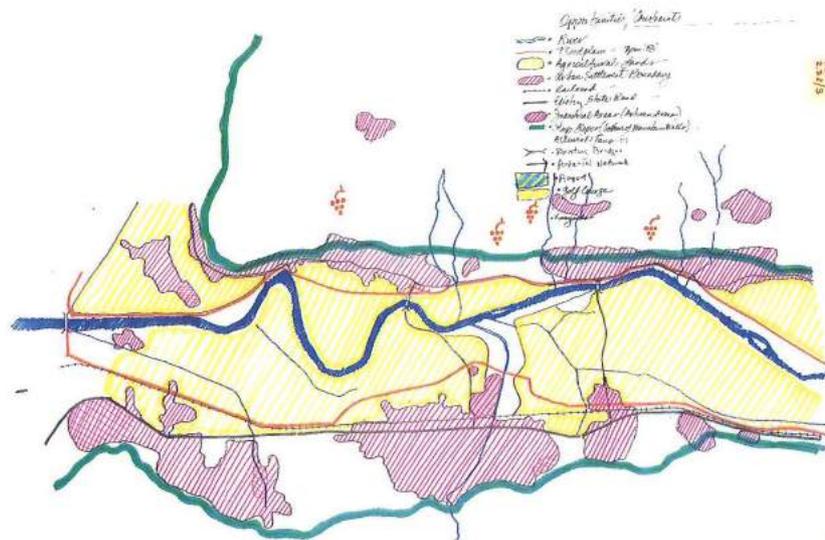
Bolgia: criteri. Nella tavola sono evidenziati i principi guida per la progettazione: tutelare l'identità dei nuclei storici (recuperare gli edifici esistenti, limitare le tendenze espansive e conurbative); salvaguardare Morbegno come nucleo urbano di riferimento per tutta la bassa valtellina; rivitalizzare ed espandere le aree industriali; conservare l'identità del corridoio fluviale/agricolo; fare rispettare rigidamente la fascia B di esondazione; tutelare i corridoi verdi/fluviali trasversali (pause ecologiche della conurbazione lineare di fondovalle); riqualificare l'esistente SS 38 come strada urbana (usando tecniche di traffic calming).

Sassella: concept plan. Design guidelines are shown: protect historic community identities (rehabilitate existing structures, limit new construction in outskirts of towns); upgrade environment of industrial areas on SS38; preserve identity of agricultural/river corridor; strictly enforce Zone "B"; conserve lateral open spaces/river corridors; revitalize (using traffic calming techniques) on SS 38; integrate and upgrade ecological value of sports complex; preserve and value vineyards as unique feature of the valley; preserve and value Sassella sanctuary and fortress.

Sassella: criteri. Nella tavola sono evidenziati i principi guida per la progettazione: tutela dell'identità dei nuclei storici (recupero delle strutture esistenti, contenimento delle tendenze espansive e conurbative); riqualificazione ambientale delle aree industriali lungo la SS38; salvaguardia dell'identità del corridoio fluviale/agricolo; rigido rispetto della fascia B di esondazione; tutela dei corridoi verdi/fluviali trasversali; riqualificazione (con tecniche di traffic calming) della SS38 esistente; integrazione e valorizzazione delle valenze ecologiche dei complessi sportivi; conservazione e valorizzazione dei vigneti quale caratteristica specifica della valle; conservazione e valorizzazione della rocca e del santuario della Sassella.

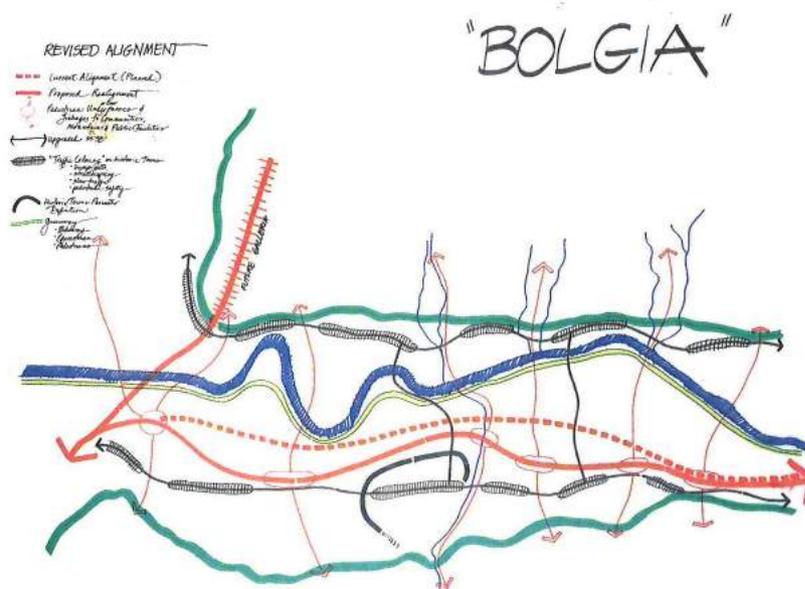
CONCEPT





Bolgia. Opportunities and constraints. Bolgia area potentialities and constraints are shown: river; floodplain-zone B; agricultural lands; urban settlements boundary; railroad; existing state road; industrial areas (artisan areas); steep slopes (bottom of mountain walls), alluvial fans; existing bridges; arterial network; airport; golf course; vineyards.

Bolgia. Opportunità e vincoli. Nella tavola sono evidenziate le potenzialità e le criticità emerse dalla lettura del territorio: il fiume; le fasce di esondazione (definite dal piano di assetto idrogeologico); le aree agricole; l'inviluppo dell'urbanizzato; la ferrovia; la Strada Statale 38 esistente; le aree industriali e artigianali; la linea morfologica di confine fra versante e piana di fondovalle; i coni di deiezione; i ponti esistenti; la rete stradale; l'aviosuperficie; il campo pratica per il golf; i vigneti.



Bolgia. Alignment revision. This table concentrates on the revision of the road alignment for the project of the new SS38. The following items are shown: current alignment (planned); proposed realignment; pedestrian under or overpasses and linkages to communities, mountains and public facilities; upgraded SS 38; "traffic calming" in historic towns (bump outs, streetscape design, slow traffic, pedestrian safety); historic town perimeter definition; greenway (bikeway, equestrian, pedestrian). In synthesis, the proposal foresees a road nearer the settled areas in order to maintain the integrity of the agricultural areas on the valley floor and to leave them enough space (especially in the central area); their presence is important for the entire chain of local cheese production of lower Valtellina. The transfer of the future SS 38 towards south protects the river areas, leaving space and opportunity to define a greenway which would improve aspects of the valley floor connected to environmental fruition, local agricultural production and tourism.

Bolgia. Revisione allineamento. La tavola di progetto si concentra sulla revisione dell'allineamento stradale rispetto a quanto previsto dal progetto della nuova SS38. Sono evidenziati: il tracciato del progetto regionale; il riallineamento proposto dal workshop; i sottopassi e sovrappassi pedonali e i collegamenti con i nuclei insediativi, con i versanti ed i servizi pubblici; la SS 38 riqualificata; gli interventi di traffic calming nei nuclei storici (cunette, progettazione del paesaggio visto dalla strada, traffico lento, sicurezza dei pedoni); definizione del perimetro dei nuclei storici; greenway (biciclette, cavalli, pedoni).

In sintesi la proposta prevede un tracciato più aderente alle aree urbanizzate in modo da mantenere il più possibile integre e sufficientemente ampie le aree di produzione agricola del fondovalle, la cui presenza è rilevante nell'intera catena del prodotto caseario locale in cui si riconosce una parte della bassa Valtellina. Lo spostamento a sud del tracciato della futura SS 38 consente inoltre di salvaguardare le aree fluviali, lasciando spazio e opportunità per la definizione di un greenway attrezzato in grado di valorizzare gli aspetti del fondovalle legati alla fruizione ambientale da un lato e quelli connessi alla produzione agricola locale e all'agriturismo dall'altro.

Sassella. Opportunities and constraints. Opportunities and constraints of the Sassella area are shown: river; floodplain-zone B; agricultural lands; urban settlements; railroad; state road 38; steep slopes (base of the mountain), bridges; arterial roads, airport; golf course; vineyards/terraces.

Sassella. Opportunità e vincoli. Nella tavola vengono evidenziati, quali potenzialità o criticità: il fiume; la fascia B di esondazione; le aree agricole; l'urbanizzato; la ferrovia; la strada statale 38 esistente; la linea morfologica di separazione fra piano di fondovalle e versante; i ponti esistenti; la rete stradale, l'aviosuperficie; il golf; i terrazzamenti con i vigneti.

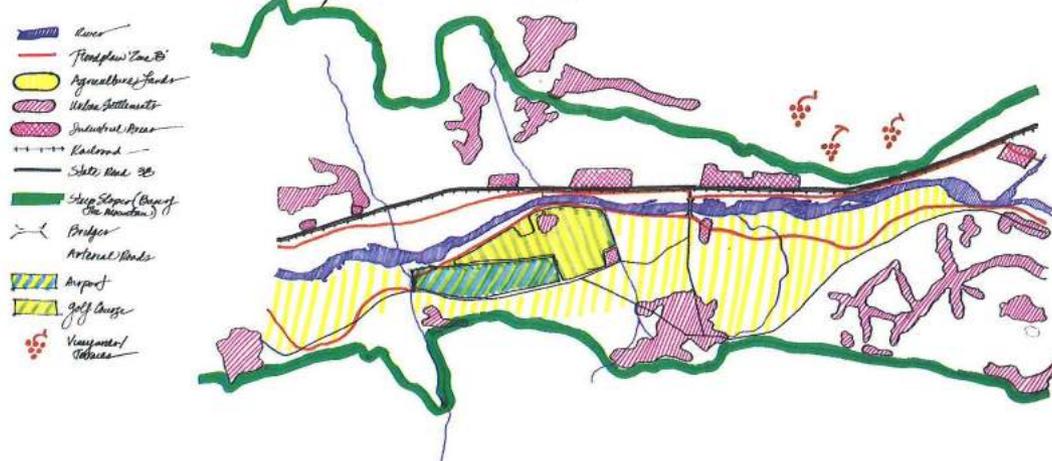
Sassella area. Alignment revision. The table focuses on the revision of the road alignment foreseen by the new SS 38. In the figure are shown: current alignment (planned); proposed realignment; pedestrian underpasses and linkages to communities, mountains and public facilities; upgraded SS 38; "traffic calming" in historic towns (bump outs, streetscape design, slow traffic, pedestrian safety); greenway (bikes, equestrians, pedestrians, cultural interpretation); new intersection and new bridge.

The road design in the project would only be retouched in the final part, in correspondence with the fortress of Sassella. By moving the road slightly towards the orobico slope the bike-pedestrian path would be protected. Approaching Sondrio, it would be possible to cross the Adda river with a less-invasive solution, more perpendicular to the river. The skyline in prospective towards the east is important in the overall landscape and should be preserved as far as possible. It is necessary even in this part of the valley to guarantee the continuity of the greenway on the valley floor.

Sassella: revisione allineamento. La tavola di progetto si concentra sulla revisione dell'allineamento stradale previsto dal progetto della nuova SS38. Nella tavola di progetto sono evidenziati: Il tracciato attuale del progetto regionale; il tracciato proposto; i sottopassi pedonali e i collegamenti con i nuclei insediativi, i versanti e i servizi pubblici; la riqualificazione della SS 38 quale strada urbana; traffic calming nei nuclei storici (cunette, progettazione del paesaggio visto dalla strada, traffico lento, sicurezza dei pedoni); greenway (biciclette, pedoni, cavalli, percorsi culturali); nuovo svincolo e nuovo ponte di progetto.

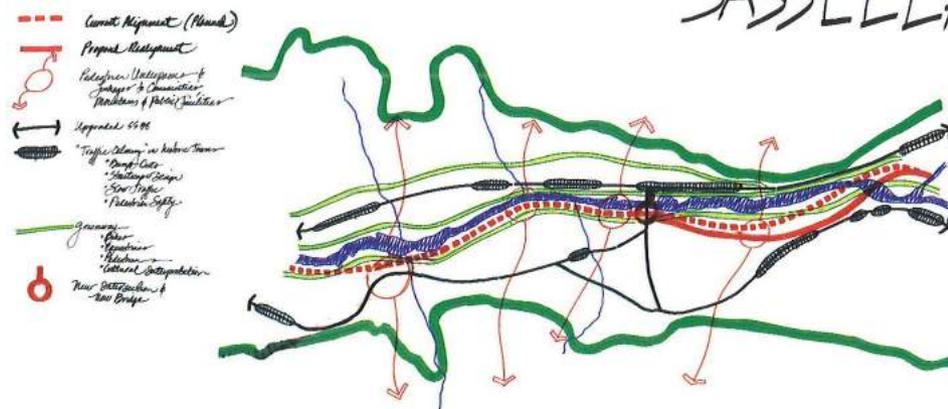
Il disegno del tracciato di progetto è ritoccato solo nella parte finale, ovvero in corrispondenza della rocca della Sassella: spostando leggermente il tracciato verso il versante orobico si ottiene la possibilità di salvaguardare maggiormente l'attuale percorso ciclopedonale ma, soprattutto, si riesce, in prossimità di Sondrio, ad attraversare l'Adda con una soluzione perpendicolare e non diagonale rispetto al fiume, meno invadente dal punto di vista percettivo. Lo skyline prospettico verso est ha un peso rilevante nel quadro paesaggistico globale e va conservato il più possibile. Anche in questo tratto di valle occorre garantire la continuità del greenway di fondovalle.

OPPORTUNITIES/CONSTRAINTS



REVISED ALIGNMENT

"SASSELLA"



Transforming the Places of Production was organized by Regional Plan Association of New York and Politecnico di Milano.

The Planning Colloquia were supported by: German Marshall Fund of the United States, Italian Academy for Advanced Studies at Columbia University, Italian Cultural Institute NY, Regione Lombardia, Comune di Milano, Comune di Monza, Fondazione Cariplo, Centredil, Metropolis, Apilombarda, Associazione Interessi Metropolitan, Edizioni Olivares and other American and Italian private and public institutions.

Politecnico di Milano and Regional Plan Association of New York jointly undertook this unique cultural exchange on the transformation of the places of production.

This international program was organized around participatory workshops in the regions of Milano (Porta Genova, Milano; Monza, MI and Lower Valtellina, SO) and New York (Long Island City, New York; Raritan, NJ and Cohoes, NY).

In each workshop, an interdisciplinary team of Italian and American experts worked with local partners and public and private stakeholders to design renewal plans. These proposals were then presented and discussed at public town meetings and at final plenary sessions in academic settings.

This publication contains the plans and designs produced over the course of these workshops as well as the larger concepts and ideas that emerged from this experience.

It offers our reflection on both the thematic issues (such as post-industrial manufacturing in urban centers, mixed-use zoning, productive greenways, public/private partnerships) and the methodological issues (participatory workshops) that were at the heart of this exchange.

Il Politecnico di Milano e Regional Plan Association di New York hanno dato vita a uno scambio culturale sul tema della trasformazione dei luoghi della produzione.

Tale programma internazionale si è basato sulla sperimentazione di workshop di progettazione urbanistica partecipata, organizzati su casi paradigmatici nelle regioni metropolitane di Milano (Porta Genova, Milano; Monza, MI e il fondovalle valtellinese, SO) e di New York (Long Island City, New York; Raritan, NJ e Cohoes, NY). Per ogni workshop, un team interdisciplinare di esperti italiani ed americani ha lavorato con i rappresentanti delle comunità locali e degli interessi pubblici e privati coinvolti per produrre un progetto di massima di riqualificazione urbanistica. Gli esiti dei lavori sono stati presentati e discussi pubblicamente nell'ambito di town meeting e di conferenze accademiche.

Il libro raccoglie i progetti elaborati durante i workshop e le considerazioni emerse da tale esperienza, offrendo una riflessione critica comparata sulle questioni tematiche (produzione post-industriale in ambiti centrali, mix funzionale, greenway produttivi, rapporto pubblico-privato) e metodologiche (workshop di progettazione urbanistica partecipata) al centro dello scambio culturale.

€ 23,00

ISBN 88-85982-67-0



9 788885 982673 >



CORE

Porta Genova, Milano

CENTER

Raritan, NJ

Monza, MI

LANDSCAPE

Cohoes, NY

Lower Valtellina, SO