



## IL MASTERPLAN DELLO STUDIO OMA DI REM KOOLHAAS E REINIER DE GRAAF

### CARATTERISTICHE DEL PROGETTO

#### COLLOCAZIONE

L'area interessata dall'intervento si trova nel quartiere Bovisa, a nord-ovest della Città, in un punto nevralgico del sistema di infrastrutture già esistenti. L'area è in prossimità delle autostrade Torino - Milano - Trieste, Milano - Varese, Milano - Como/Chiasso, ed è interessata da due stazioni ferroviarie, una gestita da LeNord, l'altra da Trenitalia, che consentono di raggiungere con una sola fermata intermedia il centro di Milano ed il polo fieristico di Rho-Pero e in poco più di 30 minuti l'aeroporto internazionale di Malpensa.

#### ACCESSIBILITÀ

Attualmente esistono due ingressi all'area: l'accesso principale a sud della stazione di Villapizzone, un sottopassaggio a doppia corsia di recente costruzione e l'entrata lungo il confine nord del sito.

Con lo scopo di compensare il limitato accesso alla zona, **il progetto viabilistico dell'area prevede di mantenere l'entrata principale di Villapizzone e di costruire due nuovi accessi**: uno a est, con una nuova entrata che passerà sopra la ferrovia a nord della stazione di Bovisa/Politecnico, e un altro all'angolo nord-ovest, che permetterà una più comoda e forte connessione con la parte nord.

#### VIABILITÀ

Il masterplan prevede solo strade di servizio, le grandi vie di attraversamento sono state evitate per eliminare il traffico. Le tre entrate saranno collegate tramite un **sistema di rotonde, per garantire una circolazione continua e fluida**. Anche i parcheggi sono stati studiati per ottenere una riduzione del traffico: sono collocati strategicamente nelle piazze centrali e prevedono percorsi di accesso molto brevi. In prossimità della zona della stazione sono previste aree di sosta temporanea, che permetteranno di evitare una congestione del traffico nelle due vie che la costeggiano.

#### IL POTENZIAMENTO DEI TRASPORTI PUBBLICI

Il collegamento con Bovisa sarà facilitato grazie **all'incremento dei mezzi pubblici**: una nuova metrotramvia che collegherà piazza Bausan con la stazione Certosa passando per la stazione Bovisa (3 fermate), il prolungamento della Linea 78 per l'accessibilità alla parte nord e alla zona dell'Università (3 fermate), e la deviazione del percorso della Linea 82 nell'area est (1 fermata).

#### LA RETE CICLABILE

In accordo con il nuovo piano previsto dalla Città di Milano, **la rete di piste ciclabili segue la logica dei percorsi pedonali attraversando la ferrovia in quattro punti**: all'interno della stazione Bovisa, parallelamente al tram, sul nuovo collegamento col Parco ex Campo dei Fiori, attraverso il sottopasso della stazione Villapizzone, e a nord ricongiungendosi con la sede tramviaria verso il Parco Certosa.

#### SPAZI PUBBLICI E PAESAGGIO

**Il sistema degli spazi verdi è garantito dalla progettazione di tre tipi diversi di aree: il parco pubblico**, che comprende il Parco ex Campo dei Fiori, le aree incluse tra le rotonde, la ferrovia e il parco di Piazzale Lugano, **il verde privato**, previsto all'interno delle residenze, **e il verde urbano**, collocato lungo i percorsi pedonali che attraversano l'intera area.



Il Parco ex Campo dei Fiori, con l'obiettivo di connettere l'area Bovisa alla Città, proseguirà al di là della ferrovia per occupare l'attuale parcheggio dell'Istituto Mario Negri e diventerà parte integrante del sistema di verde e di percorsi pedonali. Il masterplan prevede, inoltre, che il sistema di attraversamento pedonale, nella zona est del progetto, si estenda a partire dalla stazione Bovisa/Politecnico verso nord, servendo gli edifici residenziali.

Le aree di verde pubblico saranno piantumate con specie diverse, la cui densità varierà a seconda della qualità dello spazio.

### **LA STAZIONE MILANO – BOVISA/POLITECNICO**

Attualmente la stazione Milano – Bovisa/Politecnico rappresenta un importante punto di snodo per gran parte del traffico locale del nord della Regione perché si trova alla convergenza della linea per Saronno, da cui si diramano le linee per Como, Varese - Laveno e Novara – Malpensa e della linea per Seveso - Erba verso la Città. I treni che vi giungono si dividono tra quelli diretti al centro della Città verso la stazione Cadorna e quelli del Passante Ferroviario, importante ramo del sistema del trasporto pubblico milanese.

La stazione, dato il suo attuale orientamento, fronteggia e taglia il quartiere Bovisa in due parti e impedisce il traffico pedonale, sottolineando la divisione imposta dalla linea ferroviaria.

Per queste ragioni, il progetto prevede che la stazione sia connessa tra le due aree, funzionando come ponte, e che gli spazi di accesso e uscita siano radicalmente trasformati. Unendo i due lati della ferrovia, **il livello superiore della stazione diventerà uno spazio pubblico per i servizi di biglietteria, gli spazi commerciali e il ristorante**. Sarà uno dei principali punti di accesso all'area, non solo per il traffico pedonale, ma anche per quello tranviario e ciclabile.

### **PROGRAMMA PROGETTUALE**

Sulla base di criteri come l'accessibilità, la prossimità ai quartieri storici, la vicinanza ai servizi, la tipologia di inquinamento delle aree e la distribuzione dei flussi, è stata ipotizzata la collocazione delle diverse funzioni.

**Residenze:** saranno posizionate nella zona est, a completamento del quartiere Bovisa, e in prossimità della stazione ferroviaria.

**Aree commerciali:** saranno situate vicino alle stazioni, in considerazione dei maggiori flussi, e saranno visibili dal cavalcavia Bacula.

**Laboratori della ricerca:** per creare aree fertili per lo sviluppo, la ricerca e l'innovazione, saranno concentrate in un'unica zona, in modo da poter trarre un vantaggio dalla vicinanza fisica e dall'incontro delle diverse sinergie.

**Campus Universitario:** la sua espansione è stata prevista in continuità con gli edifici universitari già esistenti per poterne condividere i servizi.