



innovation Design District
MILANO | PORTANUOVA | PORTAVOLTA

MILANO FUTURE CITY Corso Venezia- Corso Buenos Aires- Via Padova 2020

Un progetto di Idd innovation Design District e Volvo Car Italia
a cura di Metrogramma e Mobility in Chain

“Credere in un’utopia ed essere contemporaneamente realisti non è una contraddizione. Un’utopia è per eccellenza realizzabile.”

Yona Friedman, *Utopie realizzabili*, Quodlibet 2003

Milano Future City è un progetto ambizioso nato da uno studio effettuato da Metrogramma (studio di Architettura ed Urbanistica con a capo Andrea Boschetti) e Mobility in Chain (società che si occupa di servizi di consulenza su mobilità e trasporti in tutto il mondo), che nasce con lo scopo di fornire una visione strategica per il futuro di Milano coerente con il nuovo Documento di Piano del PGT2030, adottato da qualche mese dal Comune di Milano.

Lo studio è stato sviluppato come una ricerca concreta sul capoluogo lombardo e, come tale, si compone di una serie di fasi al compimento delle quali si realizza un piano di ridisegno e rigenerazione di tutte le infrastrutture carrabili della città le quali, ad oggi, occupano una superficie del 25% rispetto all’intero ambito amministrativo del Comune.

Milano Future City è l’utopia - realizzabile e possibile - di restituire ai cittadini di Milano 10 grandi assi viari carrabili ad intenso scorrimento a partire da un nuovo senso collettivo di utilizzo e da una rinnovata qualità urbana.

Questi importanti raccordi stradali, pensati con piglio ingegneristico esclusivamente a favore dell’auto privata, alla luce delle necessità odierne risultano anacronistici e devono essere oggetto di una radicale riorganizzazione: oltre ad essere simbolo di traffico e quindi anche di inquinamento, escludono o penalizzano la cosiddetta *mobilità gentile*, costituita da pedoni e biciclette.

Gli assi stradali il cui ripensamento sarebbe strategico nella revisione della mobilità milanese sono undici:

1. Asse Carlo Farini;
2. Asse Corso Sempione;
3. Asse Via Novara;
4. Asse Via Giambellino;
5. Asse Corso San Gottardo;
6. Asse Melchiorre Gioia;
7. Asse Buenos Aires;
8. Asse Ventidue Marzo;
9. Asse Corso Lodi;
10. Asse Viale Ripamonti.

Il primo capitolo di Milano Future City analizza uno degli assi più critici e vissuti della città: l’asse **Corso Venezia - Corso Buenos Aires - Via Padova**. Oltre ad essere uno degli assi commerciali più lunghi d’Europa, questo tratto ospita infatti 50.000 residenti, 100.000 lavoratori e oltre 300 attività commerciali.

Dallo studio effettuato da Metrogramma e Mobility in Chain su questa importante area della città, sono emerse diverse criticità e dati che il progetto Milano Future City vuole sovvertire: infatti, se oggi oltre il 75% dello spazio che costituisce questo asse è destinato al traffico su ruote, nel progetto Milano Future City oltre il 75% del totale dei marciapiedi diventano più larghi di 4mt, lo spazio destinato alle macchine “pulite” arriva al 40%, e il 35% dello spazio viene destinato alla mobilità dolce ed ai pedoni.



MEDIAMOND
CONTENT | DATA | PEOPLE

☎ 02 21025914 ✉ info@innovationdesigndistrict.it

Mediamond S.p.A. _ Palazzo Cellini - Milano 2 _ 20090 _ Milano

GRUPPO  MONDADORI



innovation Design District
MILANO | PORTANUOVO | PORTAVOLTA

Per ciò che concerne l'importante snodo di Piazzale Loreto, se i dati attuali evidenziano come lo spazio totale sia occupato per il 56% dalle macchine, il 19% dai pedoni mentre il 25% è inutilizzato, con la visione di progetto avanzata da Milano Future City lo spazio totale viene ripartito in modo completamente diverso: se il 49% dello spazio rimarrebbe destinato allo scorrimento del traffico, il 36% verrebbe restituito ai pedoni, mentre un 10% sarebbe dedicato alle ciclabili.

L'obiettivo finale che il progetto si propone è di trovare una nuova armonia tra auto e città, immaginando spazi di qualità capaci di essere più ospitali e antropocentrici.

Introducendo sistemi condivisi di mobilità pulita elettrica, eliminando il più possibile segregazioni funzionali e barriere architettoniche tra aree funzionali differenti (shared surface), digitalizzando, automatizzando e connettendo auto e città per favorire una mobilità sicura, si risolverebbe il problema di congestione dell'area e al contempo si realizzerebbe la rigenerazione della stessa.

Il progetto è semplice ma anche sofisticato nella caratterizzazione. Prevede la riduzione dei flussi veicolari ad una sola corsia per senso di marcia da Piazza San Babila fino alla fine di via Padova in entrambi i sensi di marcia e l'introduzione di due passerelle per lo scorrimento di mezzi ciclo – elettrici. Si introduce un tetto al numero di auto inquinanti per favorire la transizione alla completa mobilità elettrica ed al tempo stesso ridurre drasticamente i fattori inquinanti. I marciapiedi divengono larghi ed accoglienti e i posti parcheggio predisposti per ricarica elettrica: una proposta che lo studio avanza, è l'introduzione di prezzi calmierati nei costi di ricarica, proporzionalmente alla domanda durante le ore della giornata.

Lungo i lati dell'asse stradale, sono state immaginate baie di parcheggio dedicate ai servizi "last mile", per ottimizzare e ridurre il flusso di prodotti e materiali in consegna. Vengono introdotti sistemi di illuminazione e segnaletica intelligenti in grado di comunicare con tutti i mezzi in scorrimento ma soprattutto vengono immaginate oasi verdi e piazze a tempo a secondo delle ore e dei giorni della settimana.

Nel progetto, non sono immaginati solo i servizi e non viene studiato unicamente il flusso di auto, bici e persone: un'ampia riflessione è dedicata a materiali e design urbano.

Milano Future City anticipa un futuro in cui, grazie alle nuove tecnologie ed una nascente predisposizione al consumo collaborativo, il rapporto tra auto e città possa essere rifondato.

Milano Future City è un teaser del progetto che mostrerà tutti gli obiettivi della sperimentazione attraverso alcune visualizzazioni delle criticità e delle opportunità: Il video è solo l'anticipazione di una ricerca molto più articolata, complessa e partecipata i cui risultati verranno presentati all'inizio del 2020, anno in cui potrebbe attuarsi una prima sperimentazione operativa su alcuni tratti dell'asta Corso Venezia - Corso Buenos Aires - Via Padova.

Perché iDD innovation Design District?

Parlare di innovazione e ricerca significa parlare di persone, di nuove comunità, di valori. Ma soprattutto perché se si vuole concretamente diventare un riferimento virtuoso per molte altre città, alcune idee e riflessioni bisogna metterle in pratica e ci vuole un abile regia capace di mettere a sistema, in modo propositivo, la complessità.

Perché Volvo?

Volvo ha creduto da subito in questo progetto perché in linea con le ricerche che l'azienda di Göteborg sta effettuando.

Infatti, se il 2020 potrebbe essere l'anno per una prima sperimentazione concreta del progetto Milano Future City a Milano, per quello stesso anno l'azienda svedese si è posta un obiettivo molto importante: quello di azzerare il numero di persone che restano uccise o gravemente ferite all'interno di un'automobile Volvo.

La ricerca tecnologica intorno all'auto è attualmente molto avanzata ma le nostre città non sono assolutamente pronte e ricettive rispetto a queste innovazioni. Occorrono esempi virtuosi in grado di indurre una "revolution" della mobilità privata su gomma e Milano Future City potrebbe essere il *case study* attorno a cui costruire città migliori, in cui l'auto da bene diventa servizio.



innovation Design District

MILANO | PORTANUOVA | PORTAVOLTA

“Abbiamo e ci teniamo ad avere un rapporto stretto con la città di Milano,” afferma Michele Crisci, Presidente Volvo Car Italia. “Per noi Milano è esempio di urbanismo avanzato e per questo abbiamo realizzato proprio a Milano il primo Volvo Studio, un progetto innovativo che parla di mobilità sostenibile. Attraverso le attività in programma quest’anno e il progetto Milano Future City intendiamo raccogliere i frutti di quanto seminato lo scorso anno. Nel 2018 gli incontri ospitati al Volvo Studio nel corso della Design Week hanno sottolineato la necessità di cooperazione fra auto e ambiente urbano come esempio di pensiero avanzato per un futuro sostenibile; ora passiamo a mostrare nella pratica come questo possa avvenire.”

Per Metrogramma e Mobility In Chain, ma anche per iDD e per Volvo che hanno fortemente voluto questo progetto, la politica degli spazi aperti pubblici carrabili e non, la loro rilevanza formale, il senso significativo di collettività che promuovono, significa ricerca intorno *al principio fondamentale di qualità urbana*. E' infatti intorno al disegno ed al progetto della città pubblica, essenza irrinunciabile per la “civitas” di qualsiasi epoca, che ruota la possibilità di ricominciare finalmente a parlare di un nuovo senso di comunità, aprendo alla possibilità di disegnare concretamente ancora progetti illuminanti per il futuro. La sfida di MFC è tutta culturale ed etica. Per tutto questo anche un’ambiziosa visione.

MILANO FUTURE CITY sarà presentato:

PRESS PREVIEW

Mercoledì 10 Aprile alle ore 20.30

VOLVO STUDIO

Via Melchiorre Gioia angolo Via della Liberazione

Andrea Boschetti, Metrogramma

Federico Parolotto, MIC Mobility In Chain

Chiara Angeli, Sales & Marketing Director, Volvo Cars Italia

Roberto Lonardi, Public Relation

Jacopo Loredan, giornalista e moderatore

MASTERTALK/ICON DESIGN TALKS

MILANO FUTURE CITY

Giovedì 11 Aprile ore 18.30

Fondazione Riccardo Catella, Via Gaetano de Castillia 28

Pierfrancesco Maran, Assessore Urbanistica, Verde e Agricoltura, Comune di Milano

Andrea Boschetti, Metrogramma

Federico Parolotto, MIC Mobility In Chain

Chiara Angeli, Sales & Marketing Director, Volvo Cars Italia

Andrea Ruckstuhl, Director EMEA at Lendlease

Maurizio Melis, giornalista e moderatore



MEDIAMOND
CONTENT | DATA | PEOPLE

☎ 02 21025914 ✉ info@innovationdesigndistrict.it

Mediamond S.p.A. _ Palazzo Cellini - Milano 2 _ 20090 _ Milano

GRUPPO  MONDADORI