



Regione Lombardia



Comune di Arese



Comune di Lainate

ABP S.r.l.

AGLAR S.p.A.

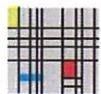
TEA S.p.A.

PARTICOM UNO S.p.A.

# Valutazione Ambientale dell'Accordo di Programma per la ripermetrazione, riqualificazione e la reindustrializzazione dell'area ex Fiat Alfa – Romeo, di cui alla D.g.r. del 29 dicembre 2010, n. 9/1156

## Allegato al Rapporto ambientale Studio storico - architettonico Aprile 2012

La società consulente



**ITER**  
Ingegneria del Territorio s.r.l.

Il Responsabile del Settore  
Pianificazione Urbanistica, Edilizia  
Privata, Suap, Ecologia ed Ambiente  
Ing. Giorgio Favarato



Responsabile  
Area Territorio e Sviluppo  
(geom. Sergio Milani)



## INDICE

1. INQUADRAMENTO STORICO .....	3
2. LA CHIUSURA DELLA FABBRICA .....	9
3. LE TRASFORMAZIONI RECENTI .....	9
4. CRITICITÀ CONNESSE ALLA RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA.....	13

*[Handwritten signatures and initials in blue ink]*

2

## 1. Inquadramento storico

La prima fabbrica dell'Alfa (Anonima Lombarda Fabbrica Automobili) nasce al Portello di Milano nel 1910, con una produzione di 300 automobili al giorno.

Con l'avvento della prima guerra mondiale la fabbrica inizia a occuparsi di commesse militari mettendo da parte il settore corse, che riparte negli anni Venti: nel 1929 questo settore viene separato con la nascita della scuderia Ferrari.

Nel 1932 la proprietà di Alfa passa all'Istituto per la ricostruzione Industriale; negli anni '50 si inizia la produzione in serie con l'inaugurazione della catena di montaggio. Il Portello di Milano diventa inadeguato a soddisfare le esigenze della fabbrica e viene così individuata un'area fuori dalla città per la realizzazione di un nuovo stabilimento industriale, che dista soli 15 chilometri dal Portello ed è collocata nei pressi dell'autostrada Milano-Laghi.

Nel 1960 inizia la realizzazione dello stabilimento di Arese che entra in funzione nel 1963; la costruzione del complesso industriale viene portata a termine in più fasi fino ai primi anni Settanta, quando sono costruiti gli ultimi edifici direzionali.

La cronologia delle fasi di realizzazione dei diversi comparti all'interno dell'immensa area di Arese segue le esigenze della produzione (vedi fig.1).

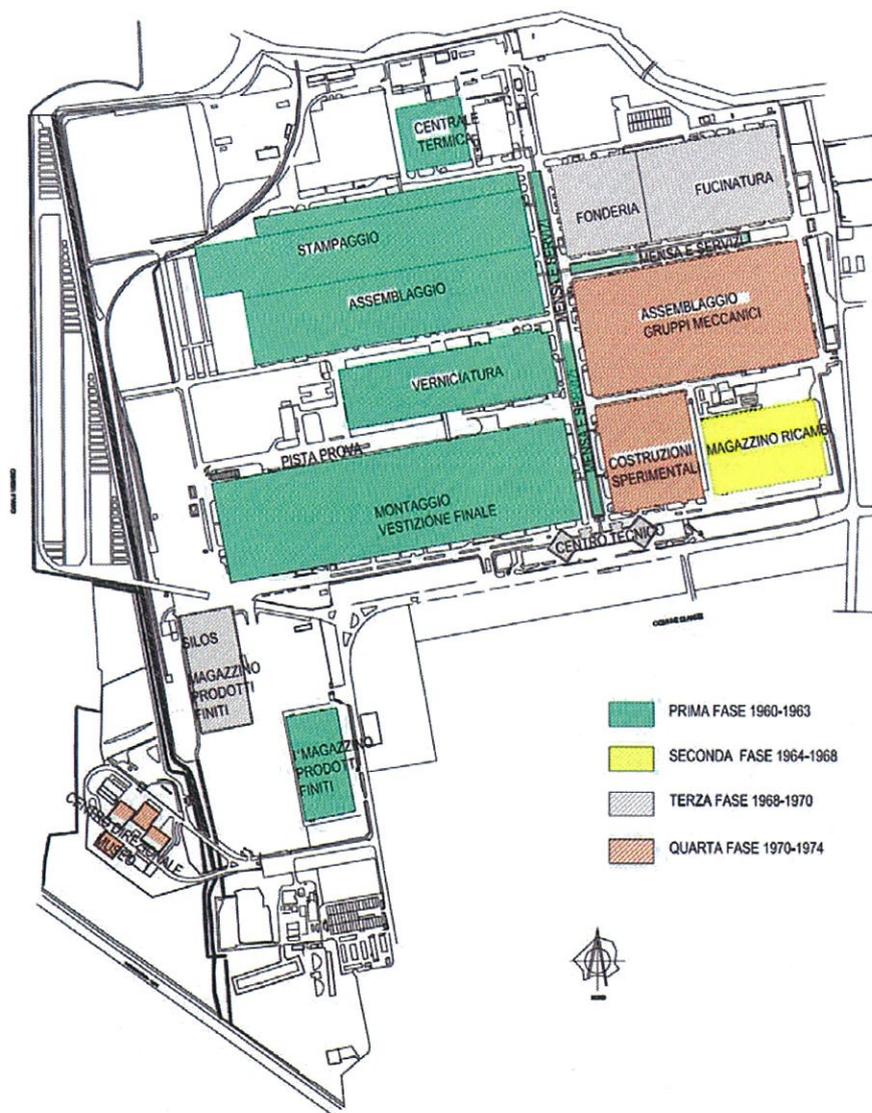


Figura 1 Fasi di costruzione del complesso industriale Alfa Romeo ad Arese

*[Handwritten signatures and initials in blue and black ink, including a large signature and the initials 'A' and 'B' with a small '3' above them.]*

- a) prima fase (1960-1963) interessa la porzione ovest dell'area: viene realizzata inizialmente la **centrale termica**, necessaria al funzionamento di tutto lo stabilimento (ubicata sul confine nord); al di sotto di questa viene costruito il capannone con struttura metallica che ospita il reparto **stampaggio**, in quanto priorità dell'Alfa Romeo era il trasferimento da Milano della produzione relativa alla carrozzeria, che necessitava di ampi spazi; a sud di questo, il capannone destinato all' **assemblaggio** e ancora il fabbricato occupato dalla **verniciatura**. A chiusura della porzione ovest si trova il reparto assemblaggio e **vestizione finale** di rilevanti dimensioni (il lato maggiore è lungo 480 mt.).

Tra i reparti verniciatura e assemblaggio venne realizzata una **pista di prova**. A chiusura di questo primo comparto edificato viene realizzato sul lato est un edificio destinato a servizi sociali e a funzioni tecniche. Contiene infatti la mensa, le attività ricreative e di supporto alla produzione (infermeria, spogliatoi ecc.) e, in copertura, la rete degli impianti. Si pone quindi come una **spina tecnica e di servizio** agli edifici industriali, ai quali è collegata alla quota del primo piano. Una seconda spina tecnica, di dimensioni minori, viene poi realizzata a servizio della parte est dell'area, con orientamento ortogonale alla prima.



Figura 2 La spina servizi

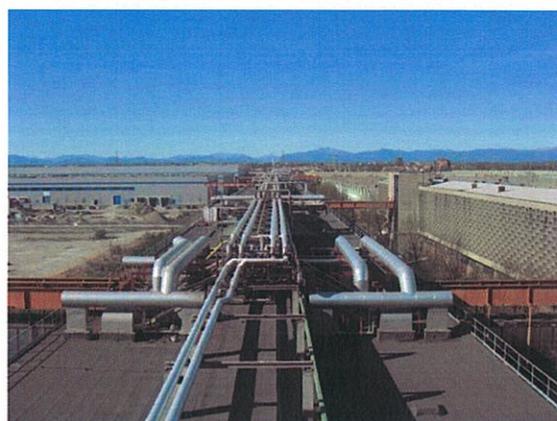


Figura 3 Gli impianti sulla copertura



Figura 4 La spina servizi

Il completamento della prima fase include anche un **magazzino di prodotti finiti** per 1600 vetture, che viene realizzato in posizione defilata a sud ovest dell'area.

Il magazzino è costituito da una serie di capannoni accostati; la copertura di ogni capannone è realizzata in c.a. che compone una maglia chiusa da tavelle in laterizio; data la considerevole luce delle campate sono presenti in ogni edificio delle catene metalliche di

Handwritten signature and initials in blue ink, including a large 'L' and 'S'.

Handwritten signature and initials in black ink, including a large 'A' and 'B'.

notevole sezione atte a contrastare la spinta della copertura. I capannoni sono illuminati in modo naturale dall'alto attraverso dei lucernari che si sviluppano con una superficie vetrata verticale sulla copertura.



Figura 5 Il magazzino prodotti finiti - vista dal silos      Figura 6 Il magazzino prodotti finiti - lato est

La prima fase si conclude nel 1963, quando la nuova Giulia Gt viene presentata proprio nello stabilimento di Arese.

- b) Seconda fase (1964-1968) interessa la porzione est dell'area, con la costruzione del **magazzino ricambi**, che inizia ad alleggerire la produzione meccanica ancora interamente realizzata a Milano. L'edificio viene realizzato sul limite sud, con accesso dalla strada che porta a Garbagnate ed è dotato dei primi calcolatori IBM.



Figura 7 - Vecchia foto del magazzino ricambi (immagine tratta da "Arese la nuova fucina")



Figura 8 - Vista del magazzino ricambi dall'ingresso est

- c) Terza fase (1968-1970): la porzione est dell'area viene ampliata con la costruzione della **fonderia** per le leghe leggere e la **fucinatura**; si inizia quindi ad Arese anche la produzione

meccanica delle auto Alfa. Questi edifici sono situati sul limite nord, al di là della spina servizi più piccola che ospita la mensa secondaria.



Figura 9 Vista interna della fonderia

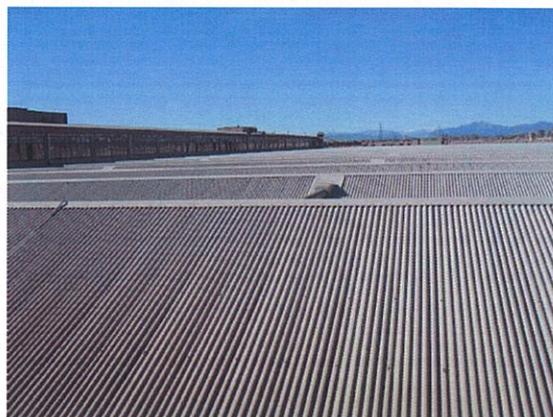


Figura 10 Vista dall'alto della parte est del comparto

Nella terza fase viene inoltre realizzato il nuovo **autosilo** nella parte sud ovest dell'area di Arese, adiacente il primo "magazzino prodotti finiti", ormai insufficiente a soddisfare le esigenze della produzione. L'edificio si sviluppa su cinque piani con pianta rettangolare e due rampe a spirale, una per la salita e una per la discesa. Al contrario della maggior parte degli edifici già realizzati, il silos ha struttura portante in c.a. ed è collegato alla produzione attraverso un sovrappasso e un sottopasso. Davanti e di fianco all'autosilo sono presenti due grandi aree asfaltate di stoccaggio per le auto finite.

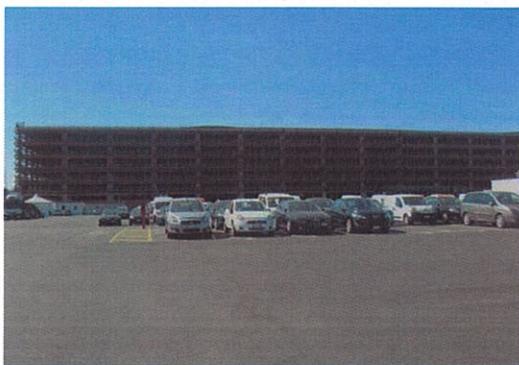


Figura 11 Il silos – vista dal piazzale lato est

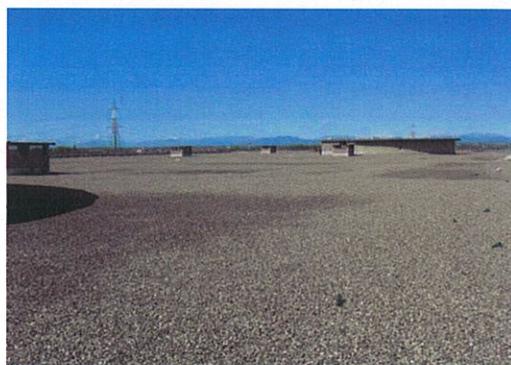


Figura 12 – Copertura del silos

Ha inizio nella terza fase anche il progetto del Centro tecnico, destinato alla progettazione e allo studio degli aspetti tecnici della produzione e dell'assistenza, a cura dell'arch. Ignazio Gardella con Anna Castelli Ferrieri. L'edificio verrà concluso nel 1974 ed è illustrato nel successivo paragrafo d).

d) quarta fase (1970-1974): conclusa la terza fase, le lavorazioni meccaniche di assemblaggio motori, cambi ecc. erano ancora al Portello di Milano.

Viene così costruito nella porzione est un nuovo fabbricato destinato al **montaggio dei gruppi meccanici**, ubicato tra l'edificio ricambi e la mensa secondaria, che completa il fronte edificato lungo la strada per Garbagnate,



Figura 13 – Edificio per il montaggio delle parti meccaniche, vista dall'ingresso est



Figura 14 – vista all'interno del fabbricato

Entro il 1970 tutta la produzione era stata spostata dal Portello di Milano ad Arese ; rimanevano però ancora in città gli uffici direzionali e destinati alla progettazione tecnica. Furono così realizzati gli ultimi edifici a compimento dell'area Alfa Romeo di Arese: il "reparto esperienze", il centro tecnico e il centro direzionale.

Il "reparto esperienze", viene costruito di fianco al magazzino ricambi nell'unico spazio ancora disponibile. Questo edificio, adibito come spiega il nome stesso alla sperimentazione, è rivestito su due lati da elementi frangisole in cemento armato a vista.

Per il centro tecnico l'Alfa Romeo indice un bando di progettazione che viene vinto dall'arch. Ignazio Gardella. L'edificio diventa il nuovo ingresso alla fabbrica sul lato sud, la "porta" del complesso di Arese che definisce una netta demarcazione tra campagna e costruito e indica una precisa via d'ingresso all'area. Il fabbricato si sviluppa su cinque piani con un basamento aperto a pilotis che ospita il parcheggio per i dipendenti, il piano terreno dove è collocata la portineria centrale del complesso e le rampe che consentono l'accesso al primo piano per impiegati e ingegneri; da questa quota un passaggio pedonale aereo consente il collegamento con la spina centrale (per l'accesso alla mensa). I piani superiori sono adibiti a uffici, con una pianta open space che consente, su richiesta del Committente, la massima flessibilità.

L'edificio si chiude con un ultimo piano in aggetto rispetto al volume sottostante, che funge da coronamento.



Figura 15 Il centro tecnico, vista da sud



Figura 16 Il centro tecnico, vista dall'interno dell'area

Handwritten signatures and initials in blue and black ink, including a large signature and the number 7.



Figura 17 Il collegamento in quota



Figura 18 Vista della parte superiore dell'edificio

L'ultimo edificio realizzato è il **Centro direzionale**, che ospita gli uffici direzionali, completati nei primi anni '70; in adiacenza viene realizzato anche il **Museo** Alfa Romeo, che illustra la storia dell'azienda e occupa anche due piani sotterranei; questi ultimi edifici, ruotati di 45 gradi rispetto alla maglia ortogonale del complesso, sono ubicati all'estremo sud-ovest dell'area lungo l'autostrada e non sono in diretta comunicazione con la parte restante dell'area adibita alla produzione.



Figura 19 Il centro direzionale - vista dall'interno dell'area Alfa Romeo

*Handwritten notes and signatures:*  
A blue arrow points from the top right towards the center of the page.  
A large blue signature is written below the arrow.  
The number '8' is written in the bottom right corner.  
Below the number '8', the letters 'A' and 'HB' are written in blue ink.

## 2. La chiusura della fabbrica

L'area milanese è stata interessata a partire dagli anni '80 da una grave crisi del settore industriale che ha portato alla chiusura di grandi imprese come Falck, Magneti Marelli, Ansaldo e Breda.

Negli stessi anni l'Alfa Romeo passa di proprietà ed entra a far parte del gruppo Fiat (1986); nel 1989 anche il centro produzione stile di Fiat si trasferisce ad Arese.

A partire dal 1989 nella fabbrica si susseguono ridimensionamenti aziendali che portano i dipendenti da 16.000 del 1986 (quando Fiat compra l'Alfa Romeo dall'I.r.i.), a 800 nel 2006.

Nel 1994 viene firmato il primo protocollo di intenti tra Fiat e il governo, in quanto l'azienda torinese non è più in grado di arginare la crisi; nel 1996 si costituisce il Consorzio per la reindustrializzazione dell'area di Arese e diventa operativo il Consorzio di ricerca per lo studio e sviluppo di veicoli a minor impatto ambientale, con l'obiettivo di rilanciare la produzione con auto ecologiche. Viene firmato un Accordo di Programma tra Fiat e Governo che allunga i tempi per la produzione di auto a bassa emissione, ma le scadenze non vengono rispettate, i capannoni industriali di Arese si svuotano e i dipendenti sono ridotti a 5400.

Gli anni a seguire portano un'ulteriore riduzione della produzione e dei dipendenti; nel 2000 Fiat vende la quasi totalità dell'area di Arese a Immobiliare Estate sei; una parte dello stabilimento viene poi acquisita dalla società americana Aig Lincoln che crea una joint venture con il gruppo italiano per la creazione di un polo logistico chiamato Abp (Alfa Business Park), con la funzione di area smistamento merci per l'aeroporto di Malpensa.

La realizzazione del progetto di insediamento del Polo Logistico porta alla demolizione dei fabbricati posizionati nella porzione ovest dell'area.

Nel 2003 viene firmato un accordo tra Regione Lombardia, Provincia e i comuni interessati (Arese, Garbagnate, Rho e Lainate) che prevede nell'area di Arese anche la creazione di un polo della mobilità sostenibile con l'insediamento, in una limitata porzione delle aree dismesse, di strutture di ricerca per sistemi di mobilità urbana alternativa.

Intanto ad Arese viene completamente cessata la produzione di automobili Alfa, la cui realizzazione viene trasferita a Pomigliano d'Arco mentre ad Arese resta la sola progettazione; le catene di distribuzione vengono demolite mentre continuano le lotte sindacali dei lavoratori.

## 3. Le trasformazioni recenti

Nel 2004 Regione, Comuni e imprese proprietarie hanno firmato un Accordo di Programma per la reindustrializzazione dell'area. Tale accordo prevede la realizzazione di un polo di interscambio merci da realizzare nell'area di proprietà Abp, con l'impegno di offrire 550 posti di lavoro per gli ex dipendenti Alfa Romeo. E' così iniziata la demolizione dei fabbricati esistenti e la costruzione dei nuovi capannoni nella parte ovest dell'area.

In sintesi le trasformazioni avvenute negli ultimi anni sono le seguenti:

- a) dismissione dell'attività produttiva Alfa Romeo
- b) demolizione dei capannoni adibiti al montaggio, verniciatura e assemblaggio
- c) costruzione di nuovi capannoni (polo logistico) nella porzione ovest del comparto
- d) modifica della spina servizi sul lato ovest
- e) bonifica dell'amianto nei silos (rimozione delle partizioni esterne)
- f) realizzazione di grandi parcheggi all'aperto per lo stoccaggio auto in adiacenza ai silos e all'ex magazzino prodotti finiti



Figura 20 Foto aerea – stato attuale

La foto aerea e le immagini a seguire illustrano come siano già state apportate ingenti trasformazioni nella porzione ovest del comparto.

La demolizione degli edifici esistenti ha lasciato il posto a una grande area inediticata e attualmente inutilizzata; nella parte più a nord sono stati realizzati, come già detto, nuovi capannoni con tipologia e caratteri architettonici che non hanno alcuna relazione con gli edifici esistenti dell'ex Alfa Romeo.

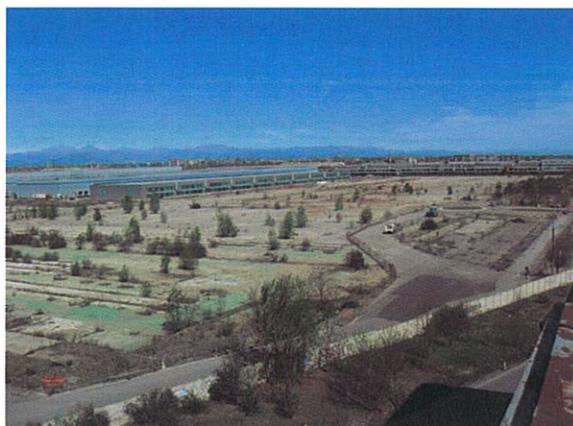


Figura 21 I nuovi capannoni del polo logistico



Figura 22 L'area inediticata sul lato ovest

Le dimensioni dei nuovi fabbricati sono molto diverse rispetto ai capannoni Alfa Romeo ancora presenti sul lato est: la profondità dei corpi di fabbrica recenti è decisamente ridotta in quanto le esigenze d'uso sono totalmente diverse. Ciò ha modificato la continuità del fronte edificato

*[Handwritten signatures and initials]*

preesistente ai due lati della spina servizi: i nuovi edifici restituiscono una cortina più frammentaria e discontinua.

La demolizione dei fabbricati preesistenti ha inoltre compromesso l'integrità della "spina servizi" in quanto sono stati interrotti i collegamenti aerei tra la spina e i capannoni preesistenti sul lato ovest.

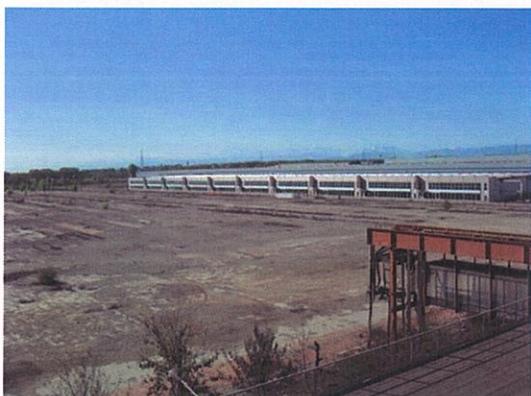


Figura 23 Nuovo Polo logistico - Vista da est



Figura 24 Il ponte interrotto della spina servizi

Nella parte sud ovest dell'area sono stati attuati in tempi recenti i seguenti interventi:

- bonifica dell'amianto presente sull'involucro del silos; l'edificio attualmente non è utilizzato.
- realizzazione di grandi parcheggi all'aperto per lo stoccaggio delle auto nelle zone antistanti il silos e l'ex "magazzino prodotti finiti" (vedi foto 25-26).



Figura 25 Il parcheggio antistante il silos



Figura 26 Il parcheggio antistante i magazzini dismessi

La zona est del comparto attualmente è abbandonata e priva di attività.

*[Handwritten signatures and initials in black and blue ink]*

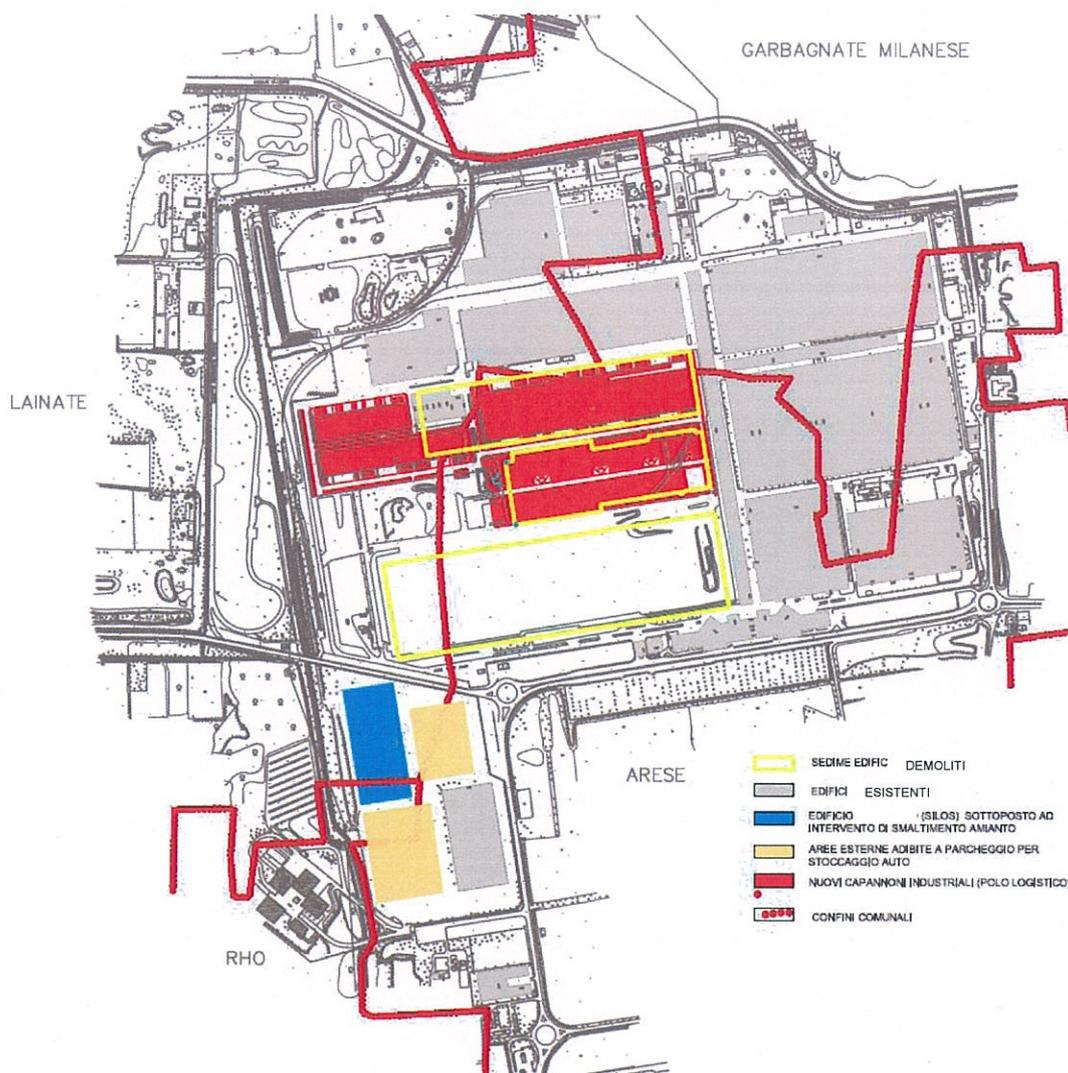


Figura 27 Le trasformazioni recenti all'interno dell'area ex Alfa Romeo

La struttura odierna dell'area ex Alfa Romeo è in sintesi composta da quattro comparti principali:

- area Abp destinata a polo logistico
- area di proprietà Fiat :centro tecnico e centro direzionale con annesso museo; il centro tecnico (edificio arch.Gardella) è attualmente adibito a Call center mentre il centro direzionale e il museo sono inattivi
- area di proprietà A.G.La.R. (ex Estate sei)
- area di proprietà Rotamfer: occupa alcuni fabbricati preesistenti nella parte nord dell'area e svolge attività di recupero e smaltimento di materiali ferrosi

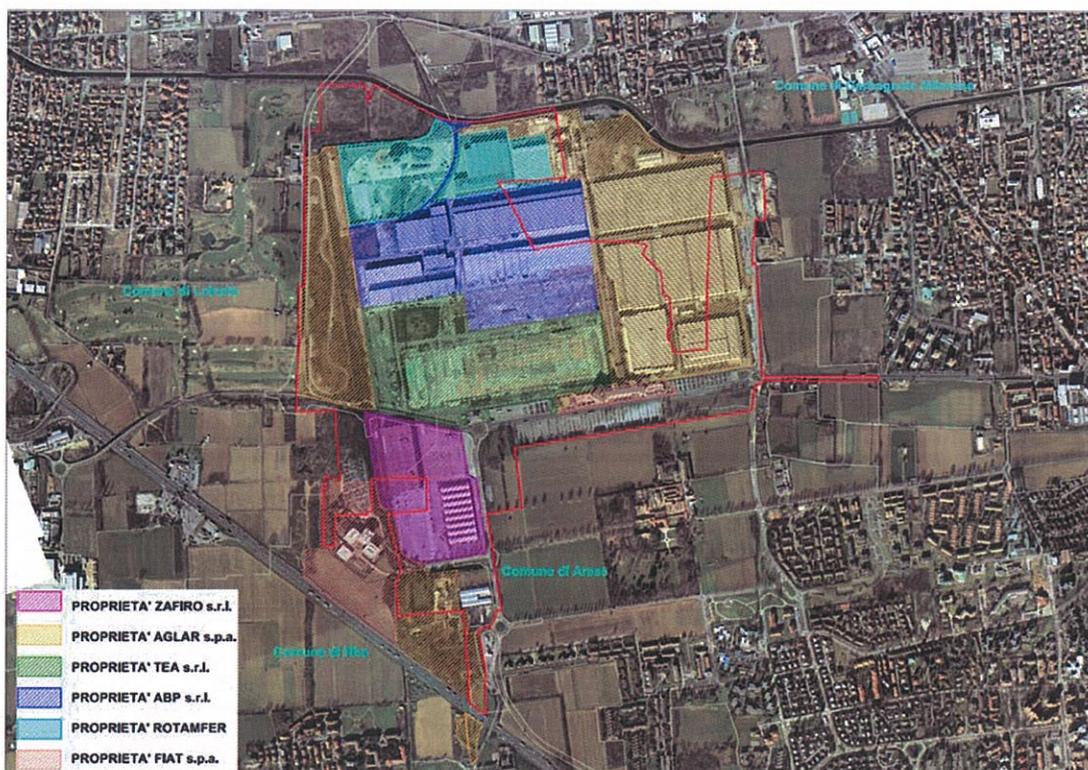


Figura 28 Proprietà dell'area ex Alfa Romeo

#### 4. Criticità connesse alla riqualificazione dell'area

Negli ultimi 10 anni si sono succedute molteplici ipotesi progettuali di sviluppo e rifunzionalizzazione dell'ex complesso Alfa Romeo, che sono confluite in diversi Accordi di Programma.

Nel 2007 sono scaduti i termini dell'Accordo di Programma stipulato nel 2004 ed è stato presentato da parte di Estate sei S.p.a. (a nome dei firmatari della convenzione urbanistica siglata nel 2004), una nuova ipotesi progettuale di sviluppo dell'area, redatta sulla base dei criteri guida per l'aggiornamento del piano urbanistico area ex Alfa Romeo come definiti e condivisi dai Comuni interessati e dalla Provincia di Milano.

In sintesi la nuova ipotesi progettuale prevede l'insediamento di realtà produttive (anche piccole e medie imprese) coerenti con il nuovo tessuto economico lombardo, lo sviluppo di attività di ricerca di innovazione tecnologica, la riqualificazione della centrale termica per la produzione di energia secondo i criteri ecosostenibili (a servizio del nuovo complesso e dei Comuni circostanti), la previsione di funzioni commerciali.

Sulla base di questa proposta e data la necessità di rilanciare l'area ex Alfa Romeo con attività compatibili con l'evoluzione del settore produttivo ad alto contenuto innovativo e tecnologico, la Giunta Regionale ha promosso un nuovo Accordo di Programma finalizzato alla riqualificazione e reindustrializzazione dell'area ex Alfa Romeo. A tale proposta non ha aderito in un primo momento il comune di Garbagnate Milanese, che ha chiesto successivamente di rientrare nell'Accordo.

I comuni di Arese e Lainate hanno ratificato l'Accordo di Programma nell'ottobre 2010, mentre il comune di Rho non ha convalidato la proposta facendo decadere l'intero Accordo.

Si è resa quindi necessaria la promozione di un nuovo Accordo finalizzato alla riqualificazione dell'area e circoscritto alle porzioni ricadenti nei territori dei Comuni di Arese e Lainate che avevano ratificato la precedente proposta.

Nel dicembre 2010 è stato concordata tra i soggetti coinvolti (Regione Lombardia, Provincia di Milano, Comune di Arese, Comune di Lainate, ABP s.r.l, AGLAR S.p.A., Zaffiro 2000 s.r.l.) la promozione da parte di Regione Lombardia di un nuovo Accordo di programma finalizzato ad avviare un rilancio complessivo dell'area, sulla base di una nuova ipotesi progettuale di sviluppo dell'ex complesso industriale con un'articolazione di diverse destinazioni d'uso che comprendono:

- Residenza e ricettivo alberghiero
- Commercio, terziario di servizio, artigianato di servizio
- Terziario- direzionale, artigianale,
- Servizi per la residenza e le imprese

Alla luce della situazione attuale si illustrano di seguito le principali criticità connesse alla rifunzionalizzazione dell'area, di cui bisogna tenere conto per comprendere appieno la complessità ed entità dei problemi in gioco.

a) Criticità del quadro territoriale e amministrativo

L'area ex Alfa Romeo insiste su una superficie territoriale di quasi 2.000.000 mq. che interessa il territorio di quattro Comuni: Arese, Garbagnate Milanese, Lainate, Rho.

I singoli edifici sono attraversati dai confini comunali e ciò genera diverse competenze amministrative all'interno dello stesso fabbricato (vedi fig. 29); la proprietà dell'area è inoltre divisa tra vari soggetti (vedi fig.28).

E' da rilevare inoltre che, allo stato attuale, due soli Comuni (Lainate e Arese) partecipano all'Accordo di Programma e che il nuovo coinvolgimento di Rho e Garbagnate è condizionato a un nuovo atto integrativo.

Tale situazione consente di ragionare sugli aspetti pianificatori e decisionali limitatamente ai Comuni oggi interessati con specifiche e diverse situazioni territoriali.

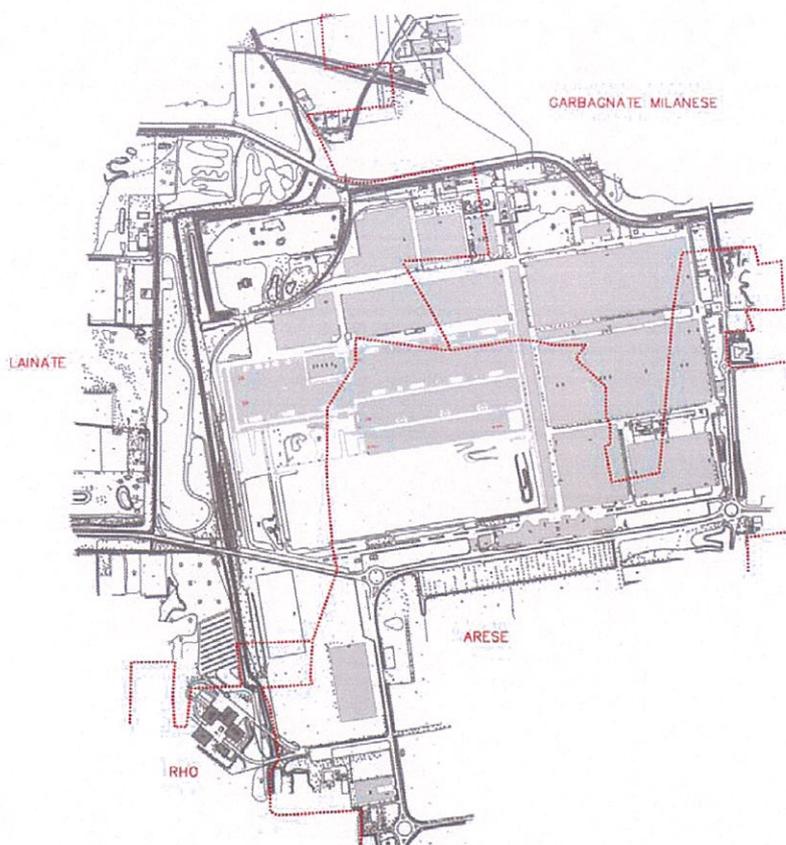


Figura 29 Confini comunali

b) Criticità di impianto

L'urbanizzazione originaria dell'area è stata concepita e realizzata su un rigido impianto ortogonale nato sulle specifiche esigenze della produzione di automobili.

L'area è stata infatti costruita, come illustrato nei paragrafi precedenti, per rispondere alle precise necessità di Alfa Romeo, con un tipo di produzione di impronta fordista in cui l'impianto e gli edifici non sono altro che la traduzione formale del processo industriale.

La struttura fondamentale dell'area è quindi stata concepita su due blocchi di produzione serviti al centro da una spina-servizi e a sud-ovest da una zona adibita allo stoccaggio; il centro servizi e il centro direzionale si pongono come due presenze diverse, con una propria autonomia funzionale e tipologica.

La demolizione dei fabbricati industriali già realizzata sul lato ovest dell'area (fabbricati assemblaggio, verniciatura e montaggio), ha di fatto compromesso l'integrità dell'impianto originario e della spina servizi.

Come già detto, la profondità dei nuovi corpi di fabbrica è decisamente ridotta rispetto ai capannoni ancora presenti sul lato est, in quanto le esigenze d'uso sono totalmente diverse. Ciò ha modificato la continuità del fronte edificato preesistente ai due lati della spina servizi: le dimensioni dei capannoni ex Alfa Romeo sono infatti tali da restituire la percezione di un fronte pressoché continuo, mentre i nuovi edifici restituiscono una cortina più frammentaria e discontinua.

Nella "spina servizi" progettata dall'arch. Minoletti sono stati interrotti i collegamenti aerei con i capannoni preesistenti sul lato ovest, pregiudicando l'immagine e la funzionalità dell'architettura preesistente.

Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature on the left and several smaller initials on the right.

L'impianto ortogonale originario ha perso quindi i suoi connotati funzionali e formali, concepiti sul funzionamento di un'unica e immensa produzione industriale oggi non replicabile.

In realtà vale la pena sottolineare che l'impianto è quello di un unico maxi-edificio composto da più parti che, nell'insieme, compongono un'enorme complesso industriale, in cui la griglia non è assimilabile a quella di un tessuto urbano a maglia ortogonale ma rappresenta invece la struttura modulare con cui sono stati realizzati i fabbricati. La modularità nasce quindi non dalla costruzione di un impianto urbanistico ma da esigenze costruttive e di produzione, che richiedono semplificazione e ripetizione per rispondere alle necessità dell'attività industriale fondata sulla catena di montaggio.

### c) Criticità legate al riuso del complesso industriale

Alle criticità finora illustrate si aggiungono quelle legate alla rifunionalizzazione e riqualificazione dell'area ex Alfa Romeo: l'enorme estensione del comparto (circa 2.000.000 mq.), il rigido impianto ortogonale, le dimensioni e caratteristiche degli edifici industriali esistenti generano infatti un quadro complesso, con evidenti criticità.

La scala dell'intervento richiede innanzitutto di pianificare una nuova articolazione funzionale che consenta di ridare vita a una porzione di territorio: ciò implica una commistione di destinazioni d'uso che si relazionino con il tessuto urbano di quattro Comuni e che, allo stesso tempo, creino un mix funzionale tale da rivitalizzare un'area a lungo dismessa.

Ciò pone subito un evidente contrasto con la possibilità di conservare l'impianto originario (già peraltro compromesso, come sopra illustrato) costituito dai capannoni industriali e dalla spina servizi, concepiti per una produzione industriale che è entrata in forte crisi già negli anni '80 e che, come testimonia la chiusura della fabbrica da ormai un decennio, non ha possibilità di ripartire.

Oltre a ciò, la dimensione stessa e le caratteristiche dei fabbricati industriali (con corpi di fabbrica che arrivano a 185 mt di profondità per 430 di lunghezza), tipico esempio del gigantismo formale che costituisce l'espressione della grande produzione industriale, non consentono ipotesi di riuso e di conservazione allo stesso tempo.

La tipologia degli edifici è infatti strettamente legata alla destinazione produttiva e il riuso degli stessi richiede, oltre alla compatibilità dimensionale, anche l'adeguamento normativo e la verifica della rispondenza ai principali requisiti prestazionali: sicurezza, fruibilità, comfort, gestione.

E' quindi evidente che difficilmente i fabbricati industriali potranno essere adeguati agli attuali standard normativi e d'uso senza pesanti trasformazioni.

Il lungo abbandono degli edifici ha inoltre ovviamente generato processi di degrado.

E' da considerare poi che sono necessari interventi di bonifica e smaltimento dei materiali nocivi: a questo proposito si rileva ad esempio che la copertura del primo magazzino prodotti finiti (con volte a botte) ubicato nella parte sud-ovest dell'area, al di là dell'indubitabile interesse architettonico, presenta una copertura in amianto che dovrà comunque essere rimossa; l'enorme luce delle campate è inoltre difficilmente compatibile con l'attuale normativa sismica per alcune destinazioni d'uso ad alto rischio (musei, scuole, ecc.) e quindi, al di là dell'apparente flessibilità d'uso, pone concreti problemi di riuso nella configurazione attuale.

L'intervento già realizzato sul silos mette inoltre in luce un altro aspetto: gli interventi di bonifica modificano sostanzialmente l'immagine degli edifici.

La rimozione del tamponamento esterno con pannelli in amianto ha lasciato in vista una megastruttura industriale in c.a. che presenta un'immagine molto diversa da quella originaria,

nonostante le proporzioni enormi ne garantiscano forse la caratteristica di landmark urbano. L'immagine originaria sarà però difficilmente restituibile, ancorché si individuino una funzione compatibile con le dimensioni e proporzioni dell'edificio.

Inoltre la struttura oggi non risponde più alla normativa in materia di antincendio, per le altezze utili e di portata.

Oltre a tutti questi aspetti, è indispensabile sottolineare che le nuove destinazioni d'uso previste dall'Accordo di Programma comprendono come già detto un mix funzionale tipico di una città e come tale richiedono la previsione di caratteri tipologici e formali adeguati, che difficilmente possono essere forzati dentro una struttura compatta e monofunzionale come quella dell'ex Alfa Romeo.

L'insediamento di funzioni come la residenza, l'attività ricettivo-alberghiera, il commercio, presuppongono inoltre l'articolazione di una serie di spazi pubblici e di zone filtro in grado di creare un'adeguata separazione con le attività industriali presenti e di garantire al contempo l'offerta di un insieme di servizi e di un'immagine "urbana".

Tutti questi fattori devono poi confrontarsi con l'aspetto gestionale ed economico. Qualsiasi ipotesi di riuso deve quindi avere come premessa necessaria la sostenibilità finanziaria dell'intervento.