

DANIEL OGRODNIK*

MILAN'S URBAN NODES – AN EXAMPLE OF A POLYCENTRIC CITY

WĘZŁY MIEJSKOŚCI MEDIOLANU PRZYKŁAD MIASTA POLICENTRYCZNEGO

Abstract

The author focuses on the issues related to the polycentric character of metropolitan areas. The example of Milan provides a convenient opportunity for inspiring research because of the special role of these issues in the current development strategy of the city. The article presents two reconstruction projects of inner-city areas – at present the largest in Italy – which will result in crystallisation of urban nodes.

Keywords: polycentricity, spatial structure, metropolitan area

Streszczenie

Autora skupia się na problematyce policentryczności obszarów metropolitalnych. Przykład Mediolanu stanowi dogodną okazję do inspirujących poszukiwań badawczych ze względu na szczególną rolę tych zagadnień w aktualnym planie rozwoju miasta. W artykule przedstawiono dwa, obecnie największe we Włoszech, projekty przebudowy terenów śródmiejskich, których efektem będzie krystalizowanie węzłów miejskości.

Słowa kluczowe: policentryczność, struktura przestrzenna, obszar metropolitalny

DOI: 10.4467/2353737XCT.15.383.5002

* Ph.D. Arch. Daniel Ogrodnik, Institute of City and Regional Planning, Faculty of Architecture, Cracow University of Technology.

1. Introduction

Analysis of the spatial structure of cities which have entered the stage of metropolitan growth demonstrates the multiplication and diversification of activity concentrations and their corresponding built development. Some of those concentrations have a particular centre-creating potential stemming from their nodal role in the metropolitan space structure integration [2]. This potential may be studied in the aspects defined by S. Juchnowicz in his theory of an urban centre [1]:

- accessibility resulting primarily from the location within the transportation network,
- intensity and appeal of the utility programme,
- variety and territorial range of impact.

The above should be complemented by the factor of urban identity, which is defined *inter alia* by the role of a given nodal area in the spatial structure model or by compositional relations to the main spatial structure crystallisation axes or points.

As a result of centre-creating processes, nodes of spatial structure may or should acquire urban attributes. This level of growth is distinguished by high functional and spatial intensity and attractiveness as well as diversity of contacts characteristic of the urban lifestyle, in short: by vitality. These are features attributed to city centres and inner city districts, and frequently desired in the areas of activity concentration.

The example of Milan provides a convenient opportunity for inspiring research, also because the issues related to polycentricity are particularly prominent in the new strategy of the city growth. The concept is based on the Milan's traditional radial-concentric model of space structure, and making proper use of the advantages offered by this plan is the starting point for the strategy of creating the modern Milan. The city that would build its image on diversity and richness of multiple identities.

Two reconstruction projects of inner-city areas, at present the largest in Italy, which are related to urban nodes development, have been selected as case studies to be presented in this article. They are: redevelopment project of areas previously occupied by railway infrastructure in the vicinity of Garibaldi railway station and the redevelopment of former Milan fairgrounds named *CityLife*. Both projects involve world-class architects and top developers.

The author's research focuses on the following questions:

- what tendencies and trends seem to be universal and characteristic of building nodal spaces?
- what structural circumstances and urban situations are of key importance for the nodal role of the examined areas?
- how does the identity of the nodal places change in consequence of the redevelopment?

2. Features of a spatial structure and planning its growth

Milan is at present the second largest city in Italy and belongs to the group of global cities¹. The urbanised area of the city has the shape of a circle with the diameter of approx. 30 km. The spatial structure model is based on the radial-concentric geometry, deformed by intensive urbanisation towards the north². The focal point is the historic centre and the inner city, which is called ‘the consolidated city’. The spatial structure geometry reflects the subsequent stages of the city’s historic development. During the industrial revolution Milan was one of the first Italian cities which took the decision to demolish the city walls in order to obtain space for expansion fashioned to follow the Vienna model. The growing railway network and the construction of railway stations in the area of the city gates increased the urbanisation in their vicinity, and in particular promoted locating industrial plants in the area.

The initiative that proved ground breaking for the city spatial structure development was the Beruto plan (1869) based on the Austrian patterns and following the ideas Haussmann was implementing in Paris (orthogonal street network with some variety provided by diagonal arrangements, polygonal squares and star-shaped crossroads). The subsequent city development plans³ resulted in building up free areas and equipping them with the necessary infrastructure, which in turn had the effect of more intensive build-up. Milan was seen as the ‘ever growing’ city [3]: housing development was being erected along the main streets leading outwards from the centre and the inner city, creating a fairly uniform composition of buildings 6–10 storeys in scale, with the occasional diversion in the form of a crossroad or a roundabout⁴.

The city form has been most influenced in recent years by actions undertaken in order to counteract the negative effects of the industrial era. The 80s and 90s of the 20th century witnessed the process of changing the economic profile of the area. The collapse of certain branches of industry and growing unemployment were the impulse for reinforcing the furniture manufacturing industry and the catalyst for the creation virtually from scratch of the design and fashion industry, which have made Milan the world’s capital city for designers, stylists and models. Moreover, the investments into the media have been concentrated here (headquarters of private television networks). The city has lost its local character and has yielded to the globalisation processes [3]. The most important municipal projects which are now at various stages of advancement include: the Biocca precinct on the former site of the Pirelli manufacturing plant, the district of ‘Portello’ at the site formerly occupied by the Alfa Romeo-Lancia company, the ‘Santa Giulia’ precinct, CityLife at the former fairgrounds,

¹ Situation as of 2010, according to the research by Globalization and World Cities (GaWC) Research Network, <http://www.lboro.ac.uk/gawc/>.

² Industrial zones and logistics centres located along the motorway, suburban development and furniture manufacturing industry concentration in the provinces of Monza and Brianza.

³ Pavia-Masera 1909–1912, Albertini 1934, AR Plan 1946, the General Territorial Government Plan 1950–52, the General Territorial Government Plan 1963.

⁴ In the last decades of the 20th century this trend came to a halt – the number of inhabitants was reported to have dropped and the statistics were not improved even by immigration from outside the European Union.

Porta Garibaldi in the area of abandoned railway infrastructure, Fiera Rho-Milano (new Milan Fair) and Sesto San Giovanni.

The main objective of the General Plan for Milan (PGT Milano)⁵ was to balance the development of the metropolitan structure composed of one big city (1.3 million inhabitants) and numerous small towns [5]. The Plan is aimed at stopping the adverse processes of suburbanisation and at reinforcing the idea of urban structure. According to the Plan, the city should grow without gobbling up new land, but instead by regeneration of degraded areas and by improving the comfort of living. The main novelty in the approach is the willingness to overcome the stereotype of Milan as the city of one centre. The authors of the Plan have suggested reinterpretation of the city structure as having 88 ‘centres of local identity’ and their influence zones, i.e. structural units of similar scale, problem complexity and potentials [7]. In a sense the plan is not a vision but the description of the existing city. It presents it as a collection of centres representing many communities⁶. The Milan metropolitan structure is going to be crystallised by a network of links between the centre and the peripheries. The aim of the Plan is to create a more uniform accessibility of services and infrastructure in each district of the city by promoting and designing a network of public spaces, as opposed to the traditional centripetal urban structure composition. The authors of the Plan emphasise the development of fast and inexpensive public transport systems with the use of the existing railway tracks⁷, the point is to provide such public transport services that would make the main concentrations of services and public spaces easily accessible from any part of the metropolis.

The traditional model of the city spatial structure has the radial-concentric geometry: the main centre is situated at the intersection point of five radii – the structural axes – and surrounded by ring roads, remnants of the subsequent stages of the city growth (city walls). Taking the existing model as its base, the Plan marks out bands of development integration and concentration as well as bands of protection and promotion of public green areas. Making the city more compact is the strategy of concentration and development in the areas best equipped with infrastructure: the inner city and the structural nodes of the metropolitan area. The other issue the Plan focuses on is protection of areas valuable as regards their natural resources, less intensely urbanised, which would constitute ‘a green grid’ counterbalancing the bands of the most concentrated development. The plan does not determine one configuration of those concentrations, but instead offers a possible starting geometry, which – filling up with content – will identify and crystallise the optimum polycentric layout, expose the true centres of identity and delimit the system of local and central spaces [6]. It could be said that some of them evolve in a natural way towards the role of true centres characterised by their own identity. Thus the plan presents a starting concept of the arrangement, which is expected to fill with content in effect of various city-creating processes.

⁵ Authors: Metrogramma, 2005–2009.

⁶ Which is a characteristic feature of Milan, whose area was successively built upon chunk by chunk and settled by various communities.

⁷ Building new underground lines and continuation of the ones that have already been started, new connections, lines integrating the star-shaped layout (following the model of Berlin), connecting the system of the metropolitan underground with the regional railways.

In order to make the implementation of the plan more flexible and to create attractive locations which would draw investments of various scale, an extensive network of links between the existing and the expected concentrations has been planned. The network of these links will in turn create nodes of growth and activity. The plan provides for 100 km of new passages, paths and pedestrian routes which will help interconnect the fragments of urban spaces and make the development fabric geometry more legible by re-defining and re-organising the existing development blocks. These will introduce the scale and the urban planning module characteristic of a given district, most suitable for the desired development density, enabling further concentration and improving the quality of the urbanised environment [7].

Summing up: the plan for the polycentric structure of the Milan metropolitan area is an attempt to use the cultural values of the radial-concentric layout determining the city's historic identity and contemporary image which in the process of its evolution will embrace the diversity of its parts.

3. Case studies

The region of **Garibaldi-Porta Nuova** railway station (Ill. 1) is the area of one of the largest investment projects in Italy and in Europe, whose origins go back to 2004 [8]. Located on the site formerly occupied by Varese railway station and its accompanying infrastructure, it features a development complex the size of several blocks which is to house first of all a business and services centre creating a new 'gate' into the city. The area under reconstruction is divided into a number of smaller chunks which are covered by projects carried out by private investors and the public sector. The biggest venture is the complex of multi-functional development called 'Porta Nuova Garibaldi'⁸, constructed in the direct vicinity of the railway station. However, the complex Porta Nuova Varesine⁹ is its match in scale. The list of undertakings also features several other flagship housing and services as well as office development projects¹⁰. The programme is completed by a cultural centre and a public park of the area equal to 8 ha.

The strategy of the Garibaldi railway station redevelopment, based on huge investment into new development, has encountered a strong opposition from the local community. The most frequent objections are disregarding the public interest, putting the district at the hazard of gentrification, appropriation of the meagre green areas that were still present in the area, commercialisation of the structures in decline. An incident that had great resonance was, for example, the forced liquidation of the local cultural centre created by the local community in a defunct industrial building which turned out to be situated in the area

⁸ Author: Pelli Clarke Pelli Architects; investor: Hines, 57 thousand m² office space, 11 thousand m² commercial space and 370 luxurious apartments.

⁹ Author: Kohn Pedersen Fox Associates, total area 82 thousand m², investor: Hines.

¹⁰ Porta Nuova Condominium, author: Arquitectonica, usable area 22,300 m², investor: Hines; a project called *Bosco Verticale* ('vertical forest') – a pro-ecological project to build two 27-metre residential towers, author: Boeri Studio; Garibaldi Towers Complex – a project of State Railways administrative centre renovation, acclaimed for its quality, office space 35 thousand m², investor: Beni Stabili.

allocated for a large format investment project. The contemporary art collection survived and found shelter in the newly built object. Particularly hostile to the project is the community of the neighbouring district of Isola situated in direct vicinity of Garibaldi railway station and the area of the commercial redevelopment.

We should distinguish two attributes substantiating the nodal potential of this area: maximum accessibility (the main railway station with a passenger transfer node) and the clarity of compositional and functional links. The plan adopted a legible principle of concentrating development in one compact band along the clearly discernible axis in the inner city fabric geometry. The axis links two nodal points: Garibaldi railway station and Piazza della Repubblica. Formally and functionally important points have been accentuated by high-rise buildings. The main public enclosure and the keystone of the constructed complex is Piazza Circolare with its smooth curving walls and several levels, creating a representational forefield for the headquarters of the global financial group UniCredit. The enclosure is directly linked to the square in front of the railway station and to the Corso Como promenade, lined with restaurants and fashionable shops. What is striking about the new public spaces composition is that there are no links with the less representational and commercialised parts of the inner city, such as the neighbouring market squares of the Isola district, instead there are abundant links with the most prestigious parts (the Corso Como promenade).

Garibaldi railway station¹¹ is the second largest hub of the integrated transport network in the metropolitan region of Milan. The projects now under construction, such as: a new underground line and a new tram line, rebuilding of the road network, construction of very capacious car parks, rationalisation and integration of traffic flows of different character, will reinforce the role of the hub by extending and improving accessibility.

The region of Garibaldi railway station is characterised by three aspects: local, metropolitan and global. The urban character of this nodal space has been shaped by contrasting identities. The ambience of the Corso Como promenade or the squares of Isola is created by the traditional development of townhouses arranged in street blocks with services occupying ground floors. Corso Como is a favourite destination for strollers and restaurant patrons. The Isola district squares are the domain of the local community and the places of traditional markets. On the other hand, the office-services-residential complex now under construction is an example of cosmopolitan architecture based on North American models, in which the space made accessible to the public serves as a representational forefield for the area and development owner¹². The new public enclosures are to be extensions of the existing the urban space.

¹¹ It has direct railway connection with Malpensa international airport and bus connections with the auxiliary airports: Linate and Orio al Serio. It is a stopping point for international and domestic long distance trains as well as regional trains, which also stop at other stations in the city. An underground station is situated directly next to the railway station terminal.

¹² In this case the space of the urban square character is located on the roof of the services and commercial building, which is the base of the whole development complex. The square walls are formed by segments of this complex and thus they make the space into a sort of an inner courtyard which is wide open towards the green areas and accessible through entrance gates from other directions. The square is monitored and guarded.

The critics of the project express their concern as regards the vitality and authentic character of this space. The following issues arouse doubts: the degree of diversity, the fact that the space may be completely deserted and empty beyond the office working hours as well as insufficient integration with the squares and streets of the Isola district. The investors on the other hand argue that the interest expressed by well-known brands and gastronomic chains promises an attractive space, frequently visited by residents and tourists.

The large scale investment project called *CityLife* (Ill. 2) is being advertised as ‘Italy’s top metropolitan location’: a modern business district and a prestigious address for taking up residence [8]. The project, financed by private capital¹³, is constructed in the western part of the inner city at the historic grounds of the Milan Fair¹⁴. The new urban complex comprises: a concentration of multi-functional structures situated around an urban square, three blocks of apartment development, an exhibition structure, an underground station and composed greenery, which covers more than half of the site’s area.

The factors determining the nodal character of this area are the tradition of the place (former fairground) and the potential of the ‘empty space,’ discernible in the development fabric, situated at the intersection of the inner city compositional and functional axes. These are: the main road arteries and at the same time representational city avenues¹⁵, the underground line now under construction and the network of public green areas. The bands of concentrated development intertwine here with the ‘green fabric’ of the city. The layout of the currently constructed development complements and integrates the fabric of this part of the inner city, creating a new central point and simultaneously a connection between the existing concentrations of activity¹⁶.

The skeleton of the urban composition is built by a number of axes shooting out of the surrounding inner city fabric and creating a radial arrangement with a clear division into zones: multi-functional structures constitute the core separated by a ring of greenery from three groups of housing development blocks. The whole has been interconnected closely with a dense network of pedestrian routes. The junction point of all the axes has determined the location of the ‘Tre Torri’ (Three Towers) square, whose name refers to the high-rise dominant structures creating this space¹⁷. The bases of the towers contain commercial and services areas (20 thousand sq. m).

¹³ Investor: CityLife company (Generali Group and Allianz Group), 523 million euro invested in the project, the completion scheduled for 2015. Authors: D. Libeskind, Z. Hadid, A. Isozaki, competition in 2004. The project stands out in terms of high environmental standards (the Gold level in the LEED certification system).

¹⁴ The fairs have been moved to Rho – a town near Milan, the only part left in the Milan inner city is the congress centre with 18 thousand seats.

¹⁵ One of those urban axes connects CityLife with the Santa Maria delle Grazie church, which houses the mural painting by L. da Vinci *The Last Supper*.

¹⁶ The district of Portello – redevelopment of the site of former Alfa Romeo – Lancia plant (design by: Studio Valle, architect: Cino Zucchi) and the Sempione and Piemonte squares.

¹⁷ ‘Torre Isozaki’ (*Il Dritto*, i.e. ‘The Straight One’) 202 m, 50 storeys, ‘Torre Hadid’ (*Lo Storto*, i.e. ‘The Twisted One’) 170 m, 44 storeys and ‘Torre Libeskind’ (*Il Curvo*, i.e. ‘The Curved One’) 150 m 30 storeys.

The Tre Torri square is a keystone of the composition comprised of radially arranged pedestrian tracts and routes which pierce through the development complexes. The area of the square restricted entirely to pedestrian traffic is composed of two – three levels which are functionally connected with the services structures and with the entrances to the underground station. The main development concentration is going to be surrounded by a multi-functional public park of 17 ha¹⁸ as a green belt co-creating and integrating the individual urban enclosures. The composition has been complemented by the building of the contemporary art museum (author: D. Liebeskind), also a compositionally dominant feature.

The design is a model example of an integrated transportation and spatial planning policy coupled with the principle of ‘accessibility tree’ [2]. In the middle of the multi-functional development, under the public square, is situated the station of the new underground line M5¹⁹. A parking space for 5,000 cars has been located in its direct vicinity (Park & Ride). The design highlights the attractive access on foot by deploying vertical segregation of the pedestrian traffic from vehicle traffic and optimisation of access and various purposes movement flows. The pedestrian traffic is directed along the vertical axis opening to subsequent functional levels: the underground station at the bottom, utility areas in the middle and at the top – the open space of the square surrounded by the concentrated development.

A prominent feature of the discussed urban composition is the new city square, whose fundamental function is to create a representational forefield for ‘the architecture of business’ and efficiently direct potential clients to the place of services concentration. Such solution provokes questions about the benefits for the general public of replacing the former fairgrounds, i.e. a place where events of special significance took place, with commercially specialised form of space, apparently accessible for everyone, but in particular for those who can afford to use it in full. The one factor that may take off the edge of this criticism is the amount and quality of the designed green areas, closely integrated with the system of the municipal green areas.

4. Conclusions

The analysis, necessarily concise, of the projects developing the city space to give it the character of nodal structure of metropolitan space presented in this article allows articulation of the following generalisations and observations:

- the redevelopment plan covers the area necessary for integration of the development fabric with the network of public spaces. The plan presents the target composition comprised of public and private investment projects, arranged in compliance with the primary functional-spatial vision,

¹⁸ The third largest in Milan, after Parco Sempione and Giardini Pubblici. Its area has been divided into zones: open low greenery, high greenery and area for mass events. The landscape composition of the park is an interpretation of the features characteristic of the landscape found in Milan and the surrounding areas.

¹⁹ M5 line – currently under construction – will connect the structural nodes of metropolitan significance: the San Siro stadium, Tre Torri (CityLife) and the area of Garibaldi railway station.

- the fundamental element of the plan is a public space in the form of a square, accentuated with high-rise dominant structures. The square plays the role of a keystone of the composition, which is based on clear urban axes. The square has the function of a representational forefield for the structures erected by the strategic investor,
- functional-spatial solutions implemented in the nodal places are based on the ‘accessibility tree’ principle – the highest intensity of utility area is located at the main public space adjacent to a railway station or a stop of some other public transport means, i.e. at the place of the most convenient access,
- the urban composition clearly strives to integrate the main sources and nodes of activities with the use of: a network of public spaces, road arteries, a system of green areas as well as high-rise accents at formally and functionally important points. The composition is based on the bipolar arrangement of nodal places linked by a band of development or, alternatively, on a multifocal layout integrated by various forms of open spaces,
- the nodal role of the main public spaces and development concentrations is marked out not only by the intersection point of urban axes, pedestrian traffic routes or public transport network, but also by the fact that public green areas are interlaced with the development fabric,
- the result of the presented centre-creating projects is a change of the given nodal space identity as the consequence of subjecting it in a considerable degree to the economic factors. It should be emphasised, however, that in both cases an important component of the redevelopment plan is the system of new public green areas and a facility serving the purposes of culture,
- In both cases the area covered by the redevelopment plan had already had a well-established status of a spatial structure node, and the new development concepts aptly discovered and enriched this potential.

1. Wstęp

Analiza struktury przestrzennej miast, które weszły w fazę rozwoju metropolitalnego pozwala dostrzec namnażanie i różnicowanie się koncentracji aktywności i odpowiadającej im zabudowy. Część z tych koncentracji posiada szczególnie potencjał centrotwórczy ze względu na węzłową rolę w integrowaniu struktury przestrzeni metropolitalnej [2]. Potencjał ten może być badany według czynników zdefiniowanych w teorii centrum miejskiego S. Juchnowicza [1]:

- dostępności wynikającej przede wszystkim z lokalizacji w sieci transportu,
- intensywności i atrakcyjności programu użytkowania,
- różnorodności i obszaru oddziaływania.

Do powyższych należy dodać czynnik tożsamości urbanistycznej, którą określa się m.in. poprzez rolę danego obszaru węzłowego w modelu struktury przestrzennej czy relacje kompozycyjne względem głównych osi i punktów krystalizowania struktury przestrzennej.

W wyniku procesów centrotwórczych węzły struktury przestrzennej mogą lub powinny zyskiwać atrybuty miejskości. Ten poziom rozwoju wyróżnia wysoka intensywność i atrakcyjność użytkowa oraz przestrzenna, różnorodność kontaktów charakterystycznych dla miejskiego stylu życia, krótko mówiąc: żywotność. Są to cechy przypisywane centrom miast oraz ich śródmieściom, a często pożądane w obszarach koncentracji aktywności.

Przykład Mediolanu stanowi dogodną okazję do inspirujących poszukiwań badawczych, m.in. ze względu na szczególną obecność problematyki policentryczności w nowym planie rozwoju miasta. Koncepcja bazuje na tradycyjnym radialno-koncentrycznym modelu struktury przestrzennej Mediolanu i wykorzystując walory tego układu, jest punktem wyjścia do tworzenia nowoczesnego miasta. Miasta, które zbuduje swój wizerunek z różnorodności i bogactwa wielu tożsamości.

Do studium przypadku wybrano dwa, obecnie największe we Włoszech, projekty przebudowy terenów śródmiejskich, które dotyczą rozwoju węzłów miejskości. Są nimi: zagospodarowanie terenów pokolejowych w rejonie dworca Garibaldi oraz zagospodarowanie terenów dawnych targów mediolańskich pod nazwą „CityLife”. W oba projekty zaangażowani są światowej klasy architekci oraz najwięksi deweloperzy.

Obserwacje autora prowadzone są w kontekście następujących pytań:

- jakie tendencje i nurty wydają się być uniwersalne i charakterystyczne w przykładach budowania przestrzeni węzłowych?
- jakie okoliczności strukturalne i sytuacje urbanistyczne mają kluczowe znaczenie dla węzłowej roli badanych obszarów?
- jak zmienia się tożsamość miejsc węzłowych w efekcie przebudowy?

2. Cechy struktury przestrzennej i planowanie jej rozwoju

Mediolan jest obecnie drugim co do wielkości miastem we Włoszech i należy do grupy miast globalnych¹. Obszar zurbanizowany regionu miasta ma kształt okręgu o średnicy ok. 30 km. Model struktury przestrzennej bazuje na geometrii koncentryczno-promienistej, deformowanej intensywną urbanizacją w kierunku północnym². Głównym ośrodkiem jest historyczne centrum miasta oraz śródmieście, nazywane „miastem skonsolidowanym”. Geometria modelu struktury przestrzennej odzwierciedla kolejne etapy historycznego rozwoju miasta. W czasie rewolucji przemysłowej Mediolan był jednym z pierwszych miast włoskich, w których zburzono mury miejskie, aby zyskać przestrzeń dla rozwoju, planowanego według wiedeńskich wzorców. Rozwój sieci kolejowej i budowa dworców w rejonie bram miejskich wzmogły urbanizację w ich otoczeniu, a w szczególności lokalizację zakładów przemysłowych.

¹ Stan na 2010 r. wg badań Globalization and World Cities (GaWC) Research Network <http://www.lboro.ac.uk/gawc/>.

² Strefy przemysłowe i centra logistyczne wzdłuż autostrady, zabudowa podmiejska i koncentracja branży meblarskiej w prowincjach Monza i Brianza.

Przełomowym dla współczesnego rozwoju struktury przestrzennej miasta był plan Beruto (1869 r.), skonstruowany na wzorcach austriackich i haussmanowskich (ortogonalna siatka ulic urozmaicona układem diagonalnym, wieloboczne place i gwiaździste skrzyżowania). Kolejne plany rozwoju miasta³ skutkowały zabudową wolnych terenów, wyposażeniem w infrastrukturę, a następnie intensyfikowaniem ich zagospodarowania. Mediolan był postrzegany jako „stale rozrastające się” miasto [3]: zabudowa mieszkaniowa przyrastała wzdłuż głównych ulic wyprowadzonych z centrum i śródmieścia, tworząc dosyć jednolitą strukturę o skali 6–10 kondygnacji, urozmaicaną skrzyżowaniami ulic i rondami⁴.

W ostatnim okresie na formę miasta wpływ miały przedsięwzięcia podejmowane w celu przeciwdziałania negatywnym skutkom ery przemysłowej. W latach 80. i 90. XX wieku następował proces zmiany profilu gospodarczego. Upadek pewnych gałęzi przemysłu i wzrost bezrobocia stały się impulsem do wzmocnienia przemysłu meblarskiego oraz katalizatorem zbudowania od podstaw branży wzornictwa i mody, które uczyniły z Mediolanu światową stolicę dla projektantów, stylistów i modelek. Ponadto skoncentrowano tu inwestycje branży mediów (siedziby prywatnych sieci telewizyjnych). Miasto utraciło lokalny charakter, ulegając wpływowi globalizacji [3]. Do najważniejszych projektów miejskich, które są obecnie w różnym stopniu zaawansowane, zaliczyć należy: kwartał Biocca na terenie po zakładach Pirelli, dzielnica „Portello” na terenie po zakładach AlfaRomeo-Lancia, kwartał „Santa Giulia”, CityLife na dawnym terenie targów, Porta Garibaldi w obszarze pokolejowym, Fiera Rho-Milano (nowe targi mediolańskie), Sesto San Giovanni.

Głównym celem Planu Ogólnego dla Mediolanu (PGT Milano)⁵ było zrównoważenie rozwoju struktury metropolitalnej, złożonej z jednego wielkiego miasta (1,3 mln mieszkańców) i wielu małych miast i miasteczek [5]. Założeniem Planu przyświeca potrzeba zatrzymania suburbanizacji oraz idea miejskości. Celem jest, by miasto rozwijało się bez zużywania nowych terenów, poprzez regenerację przestrzeni zdegradowanych i poprawę komfortu życia. Główną zmianą podejścia jest przełamanie pewnego stereotypu Mediolanu jako miasta o jednym centrum. Autorzy Planu zaproponowali interpretację tej struktury w postaci 88 „ognisk tożsamości lokalnej” i stref ich oddziaływania, czyli jednostek strukturalnych o podobnej skali i złożoności problemów oraz potencjałów [7]. W pewnym sensie plan nie jest wizją lecz obrazem istniejącego miasta. Przedstawia je jako sumę centrów reprezentujących wiele społeczności⁶. Struktura metropolii Mediolanu będzie krystalizowana siecią powiązań pomiędzy centrum i peryferiami. Celem Planu jest uzyskanie bardziej równomiernej dostępności usług i infrastruktury w każdej dzielnicy miasta poprzez promowanie i projektowanie systemu sieci przestrzeni publicznych, w opozycji do tradycyjnej dośrodkowej kompozycji struktury miasta. Autorzy Planu kładą akcent na rozwój systemów szybkiego i niedrogiego

³ Pavia-Masera 1909-1912, Albertini 1934, Plan AR 1946, Ogólny Plan Samorządowy 1950–52, Ogólny Plan Samorządowy 1963.

⁴ Ten trend został w ostatnich dekadach XX w. zatrzymany – stwierdzono spadek liczby mieszkańców, statystyk nie poprawiła nawet imigracja spoza Unii Europejskiej.

⁵ Autorzy: Metrogramma, 2005–2009.

⁶ Co jest cechą charakterystyczną Mediolanu, którego obszar sukcesywnie zasiedlały różne społeczności.

transport zbiorowego z wykorzystaniem linii kolejowych⁷: chodzi o takie zrównoważenie poziomu obsługi transportem zbiorowym, aby główne koncentracje usług i przestrzenie publiczne były łatwo dostępne z każdego fragmentu metropolii.

Tradycyjny model struktury przestrzennej miasta posiada geometrię koncentryczno-promienistą: główne centrum jest położone na przecięciu pięciu promieni – osi struktury i otoczone obwodnicami, śladami po kolejnych fazach wzrostu miasta (mury miejskie). Bazując na tym modelu Plan wyznacza pasma integrowania i zagęszczania zabudowy oraz pasma ochrony i rozwoju terenów zieleni publicznej. Budowanie zwartości miasta jest strategią koncentracji i rozwoju w obszarach najlepiej wyposażonych w infrastrukturę: śródmieściu oraz węzłach struktury obszaru metropolitalnego. Drugim polem działań jest ochrona terenów wartościowych przyrodniczo, słabiej zurbanizowanych, które stanowiłyby „zielony ruszt”, równoważący pasma najbardziej intensywnej zabudowy.

Plan nie ustala jednej konfiguracji tych koncentracji, lecz przyjmuje pewną możliwą, wyjściową geometrię, która wypełniając się treścią zidentyfikuje i skryształizuje optymalny układ policentryczny, wydobędzie prawdziwe centra tożsamości, wyodrębni system przestrzeni lokalnych i centralnych [6]. Część z nich w pewnym sensie w sposób naturalny ewoluje do roli prawdziwych centrów o właściwej tożsamości. Przyjmuje się wyjściową koncepcję układu, która wypełni się treścią w efekcie różnych procesów miastotwórczych.

Aby uelastyczyć realizację planu i wykreować atrakcyjne lokalizacje, które będą przyciągać inwestycje różnej skali, przewiduje się rozbudowaną siatkę powiązań pomiędzy istniejącymi i planowanymi koncentracjami. Sieć tych powiązań kreować będzie węzły rozwoju i aktywizacji. Plan przewiduje 100 km nowych przejść, ścieżek, tras pieszych, które pomogą powiązać fragmenty przestrzeni miejskich, uczytelnić geometrię tkanki zabudowy poprzez ponowne zdefiniowanie, reorganizację istniejących kwartałów zabudowy, wprowadzając skalę, moduł urbanistyczny charakterystyczny dla danej dzielnicy, optymalny dla pożądanej intensywności zabudowy, umożliwiający dogęszczenie, jak i podnoszący jakość środowiska zurbanizowanego [7].

Podsumowując: plan policentrycznej struktury przestrzeni metropolitalnej Mediolanu jest próbą wykorzystania walorów kulturowych promienistego-koncentrycznego układu stanowiących o historycznej tożsamości i rozwoju współczesnego wizerunku miasta, na który złoży się różnorodność jego części.

3. Studia przypadków

Rejon dworca **Garibaldi-Porta Nuova** (il. 1) jest przedmiotem jednego z największych we Włoszech i Europie projektów inwestycyjnych, którego początki sięgają 2004 roku [8]. Zlokalizowany jest na terenach pokolejowych dawnej stacji Varese. Realizowany jest tu zespół zabudowy o wielkości kilku kwartałów, który pomieści przede wszystkim centrum biznesowo-usługowe, tworząc nową „bramę” do miasta. Obszar objęty przebudową dzieli się na kilka mniejszych fragmentów, które są przedmiotem projektów prowadzonych

⁷ Budowa nowych linii metra i kontynuacja już rozpoczętych inwestycji, nowe odcinki, linie integrujące promienisty układ (na wzór Berlina), powiązanie systemu metra metropolitalnego i regionalnych kolei.

przez prywatnych inwestorów oraz sektor publiczny. Największą inwestycją jest kompleks wielofunkcyjnej zabudowy „Porta Nuova Garibaldi”⁸, realizowany bezpośrednio przy dworcu kolejowym. Dorównuje jej skalą kompleks Porta Nuova Varesine⁹. Listę projektów uzupełniają sztanदारowe inwestycje mieszkalno-usługowe i biurowe¹⁰. Dopelnieniem struktury programu jest centrum kulturalne oraz park publiczny o pow. 8 ha.

Strategia przebudowy rejonu dworca Garibaldi, oparta na wielkich inwestycjach deweloperskich, spotyka się z silnym sprzeciwem ze strony społeczności lokalnej. Powtarzają się zarzuty o pomijanie interesu publicznego, narażenie dzielnicy na gentryfikację, zajęcie resztek terenów zieleni, komercjalizację podupadłych struktur. Głośnym wydarzeniem było przymusowe zlikwidowanie centrum kultury społecznie utworzonego w przemysłowym budynku, zlokalizowanego terenie przeznaczonym pod wielkopowierzchniową inwestycję. Kolekcja dzieł sztuki współczesnej przetrwała i znalazła swoje miejsce w nowo wybudowanym obiekcie. Szczególnie sprzeciw płynie ze strony społeczności lokalnej dzielnicy Isola sąsiadującej bezpośrednio z dworcem Garibaldi i terenem projektów komercyjnych.

Należy wyróżnić dwa atrybuty uzasadniające potencjał węzłowy tego obszaru: maksymalna dostępność (główny dworzec kolejowy z węzłem przesiadkowym) oraz klarowność powiązań kompozycyjno-funkcjonalnych. W planie przyjęto czytelną zasadę koncentrowania zabudowy w jednym zwartym paśmie wzdłuż osi wyraźnie wyczuwalnej w geometrii tkanki śródmieścia. Oś ta łączy dwa miejsca węzłowe: dworzec kolejowy Garibaldi i plac Piazza Repubblica. Zaakcentowano budynkami wysokościowymi punkty formalnie i funkcjonalnie istotne. Głównym wnętrzem publicznym i zwornikiem realizowanego założenia jest plac Piazza Circolare o płynnych krzywiznach pierzei, rozwiązany na wielu poziomach i tworzący reprezentacyjne przedpole dla siedziby globalnej grupy finansowej UniCredit. Wnętrze to jest połączone bezpośrednio z placem dworcowym oraz pełnym restauracji i modnych sklepów deptakiem Corso Como. W kompozycji sieci nowych przestrzeni publicznych dostrzegalny jest brak powiązań z mniej reprezentacyjnymi i skomercjalizowanymi fragmentami śródmieścia, jak pobliskie place targowe dzielnicy Isola, na korzyść związków z najbardziej prestiżowymi fragmentami śródmieścia (deptak Corso Como).

Dworzec Garibaldi¹¹ jest drugim obok dworca centralnego głównym węzłem sieci zintegrowanego transportu w regionie metropolitalnym Mediolanu. Realizowane projekty, takie

⁸ Autor: Pelli Clarke Pelli Architects. inwestor: Hines, 57 tys. m² pow. biurowych, 11 tys. m² pow. handlowej i 370 luksusowych apartamentów.

⁹ Autor: Kohn Pedersen Fox Associates, pow. całkowita 82 tys. m², inwestor: Hines.

¹⁰ Porta Nuova Condominium, autor: Arquitectonica, pow. użytkowa: 22.300 m², inwestor: Hines; projekt pod nazwą Bosco Verticale „wertikalny las” – proekologiczny projekt dwóch 27-piętrowych wieżowców mieszkalnych, autor: Boeri Studio; Garibaldi Towers Complex – doceniony za jakość projekt renowacji centrum administracyjnego Kolei Państwowych, biura 35 tys. m², inwestor: Beni Stabili.

¹¹ Posiada bezpośrednie połączenie kolejowe z międzynarodowym lotniskiem Malpensa oraz połączenia autobusowe z lotniskami pomocniczymi: Linate i Orio al Serio. Zatrzymują się tutaj pociągi relacji międzynarodowych i krajowych, pociągi regionalne, które obsługują także inne przystanki w mieście. Bezpośrednio przy hali dworca znajduje się przystanek linii metra.

jak: nowa linia metra i tramwaju, przebudowa układu drogowego, budowa bardzo pojemnych parkingów, usprawnienie i integracja potoków ruchu o odmiennym charakterze wzmocnią rolę węzła poprzez rozszerzenie i poprawę dostępności.

Rejon dworca Garibaldi charakteryzują trzy różne oblicza: lokalne, metropolitalne i globalne. Miejskość tej przestrzeni węzłowej kształtowana jest przez kontrastujące tożsamości. Nastrój deptaka Corso Como czy placów Isola współtworzy tradycyjna zabudowa kamienic w kwartałach z usługami w parterze. Corso Como jest miejscem chętnie odwiedzanym przez spacerowiczów i klientów restauracji. Placę dzielnicy Isola są domeną lokalnej społeczności i miejscem tradycyjnych targowisk. Natomiast realizowany kompleks biurowo-usługowo-mieszaniowy to przykład kosmopolitycznej architektury, bazującej na wzorach północnoamerykańskich, w których przestrzeń udostępniona publicznie służy jako reprezentacyjne przedpole właściciela terenu i zabudowy¹². Nowe wnętrza publiczne mają być kontynuacją przestrzeni miejskiej. W krytykach projektu pojawiają się obawy o żywotność i autentyczność tej przestrzeni. Wątpliwości dotyczą: stopnia różnorodności, zamierania w określonych porach poza godzinami pracy w biurowcach, braku dostatecznego zintegrowania z placami i ulicami dzielnicy Isola. Inwestorzy argumentują, że zainteresowanie ze strony znanych marek i sieci gastronomicznych wróży kreację przestrzeni atrakcyjnej i odwiedzanej przez mieszkańców i turystów.

Wielkoprzestrzenną inwestycję pod nazwą „CityLife” (il. 2) reklamuje się jako „Italy’s top metropolitan location”: nowoczesna dzielnica biznesu i prestiżowy adres do zamieszkania [8]. Realizowana jest przez prywatny kapitał¹³ w zachodniej części śródmieścia na historycznym terenie Targów Mediolańskich¹⁴. Nowy układ urbanistyczny obejmuje: koncentrację kubatur wielofunkcyjnych wokół placu miejskiego, trzy kwartały zabudowy apartamentowej, obiekt wystawienniczy, stację metra oraz zieleń urządzoną, na którą przeznaczono więcej niż połowę terenu inwestycji.

Determinantami węzłowej roli tego obszaru są tradycja miejsca (dawne targi) oraz potencjał wyczuwalnej w tkance zabudowy „pustki” położonej na przecięciu osi kompozycyjno-funkcjonalnych śródmieścia. Są to: główne arterie drogowe, a zarazem reprezentacyjne aleje miejskie¹⁵, realizowana linia metra oraz sieć terenów zieleni publicznej. Pasma skoncentrowanej zabudowy przenikają się tu z „tkanką zieloną” miasta. Realizowany układ

¹² W tym przypadku, przestrzeń o charakterze placu miejskiego jest zlokalizowana na dachu kubatury usługowo-handlowej, która stanowi podstawę całego kompleksu zabudowy. Pierzejami placu są segmenty tego kompleksu, zatem definiują przestrzeń w rodzaju wewnętrznego dziedzińca, który jest szeroko otwarty w kierunku terenów zieleni i dostępny wejściami w formie bram z innych kierunków. Plac jest objęty monitoringiem i dozorem.

¹³ Inwestor: spółka CityLife (Generali Group i Allianz Group), 523 milionów euro na inwestycję, zakończenie w 2015 r. Autorzy: D. Libeskind, Z. Hadid, A. Isozaki, konkurs w 2004 r. Projekt wyróżnia się wysokimi standardami środowiskowymi (ocena Gold w systemie certyfikacji LEED).

¹⁴ Targi zostały przeniesione do miejscowości Rho pod Mediolanem, w śródmieściu pozostawiono targowe centrum kongresowe na 18 tys. miejsc.

¹⁵ Jedną z tych osi urbanistycznych łączy CityLife z kościołem Santa Maria delle Grazie, który mieści dzieło L. da Vinci „Ostatnia Wieczerza”.

zabudowy uzupełnia oraz integruje tkankę tego rejonu śródmieścia, stanowiąc nowy punkt centralny i zarazem łącznik pomiędzy istniejącymi koncentracjami aktywności¹⁶.

Szkielet kompozycji urbanistycznej stanowi kilka osi wyprowadzonych z geometrii otaczającej tkanki śródmiejskiej, które tworzą promienisty układ. Zastosowano czytelny podział na strefy: kubatury wielofunkcyjne stanowią rdzeń oddzielony pierścieniem zieleni od trzech grup kwartałów o funkcji mieszkaniowej. Całość ściśle powiązano gęstą siatką ciągów pieszych. Punkt zbiegu osi wyznaczył lokalizację placu „Tre Torri” (Trzy Wieże), którego nazwa odnosi się do kreujących tę przestrzeń dominant wysokościowych¹⁷. W podstawie wieżowców zlokalizowano powierzchnie handlowe i usług komercyjnych (20 tys. m²).

Plac Tre Torri jest zwornikiem układu złożonego z promieniście wyprowadzonych traktów i ciągów pieszych, które przenikają układ zabudowy. Powierzchnię placu, przeznaczoną wyłącznie dla ruchu pieszego, rozwiązano na dwóch, trzech poziomach, które są powiązane funkcjonalnie z kubaturami usług oraz wejściami do podziemnego przystanku metra. Wokół głównej koncentracji zabudowy zaplanowano wielofunkcyjny park publiczny o pow. 17 ha¹⁸ jako zielony pierścień, który współtworzy oraz integruje poszczególne wnętrza urbanistyczne. Kompozycję uzupełnia budynek muzeum sztuki współczesnej (autor: D. Liebeskind), również o formie dominaty.

Projekt ten jest wzorcowym przykładem zintegrowania polityk transportowej i przestrzennej oraz zasady „drzewa dostępności” [2]. W środku koncentracji kubatur wielofunkcyjnych, pod placem publicznym zlokalizowano przystanek nowej linii metra M5¹⁹. W jego bezpośrednim sąsiedztwie rozmieszczono 5000 miejsc parkingowych (Park & Ride). Akcent postawiono na atrakcyjność dostępności pieszej, stosując pionową segregację ruchu pieszego od kołowego oraz optymalizację dostępu i przepływu potoków ruchu o różnym celu. Ruch pieszy ukierunkowany jest na osi pionowej, do której przylegają kolejne poziomy użytkowe: na dole przystanek metra, pośrodku powierzchnie użytkowe, najwyżej otwarta przestrzeń placu, przy której rozmieszczono koncentrację kubatur.

Czytelną cechą omawianego układu urbanistycznego jest zlokalizowanie nowego placu miejskiego, którego zasadniczą rolą jest ustanowienie reprezentacyjnego przedpola dla „architektury biznesu” oraz sprawne doprowadzenie klientów do koncentracji usług. Rozwiązanie to prowokuje do postawienia pytań o publiczne korzyści zamiany dawnych terenów targowych, czyli miejsca imprez o szczególnym znaczeniu na wyspecjalizowaną komercyjnie formę przestrzeni, pozornie dostępnej dla wszystkich, lecz szczególnie tych, których będzie

¹⁶ Dzielnica Portello – przebudowa terenu po zakładach Alfa Romeo-Lancia (proj. Studio Valle, arch. Cino Zucchi) oraz place: Sempione i Piemonte.

¹⁷ „Torre Isozaki” (Il Dritto, czyli „Prosty”) 202 m, 50 pięter, „Torre Hadid” (Lo Storto czyli „Skęcony”) 170 m, 44 pięter oraz „Torre Libeskind” (Il Curvo, czyli „Zakrzywiony”) 150 m, 30 pięter.

¹⁸ Trzeci co do wielkości w Mediolanie, po Parco Sempione i Giardini Pubblici. Jego teren podzielono na strefy: niskiej zieleni otwartej, zieleni wysokiej oraz przestrzeni dla imprez masowych. Kompozycja krajobrazowa parku jest interpretacją cech charakterystycznych krajobrazu Mediolanu i jego otoczenia.

¹⁹ Linia M5 – w trakcie realizacji, połączy węzły struktury o znaczeniu metropolitalnym: stadion San Siro, Tre Torri (City Life), rejon dworca Porta Garibaldi.

stać na jej pełne użytkowanie. Na złagodzenie tej oceny wpłynąć może ilość i jakość projektowanych terenów zieleni publicznej, ściśle zintegrowanych z systemem zieleni miejskiej.

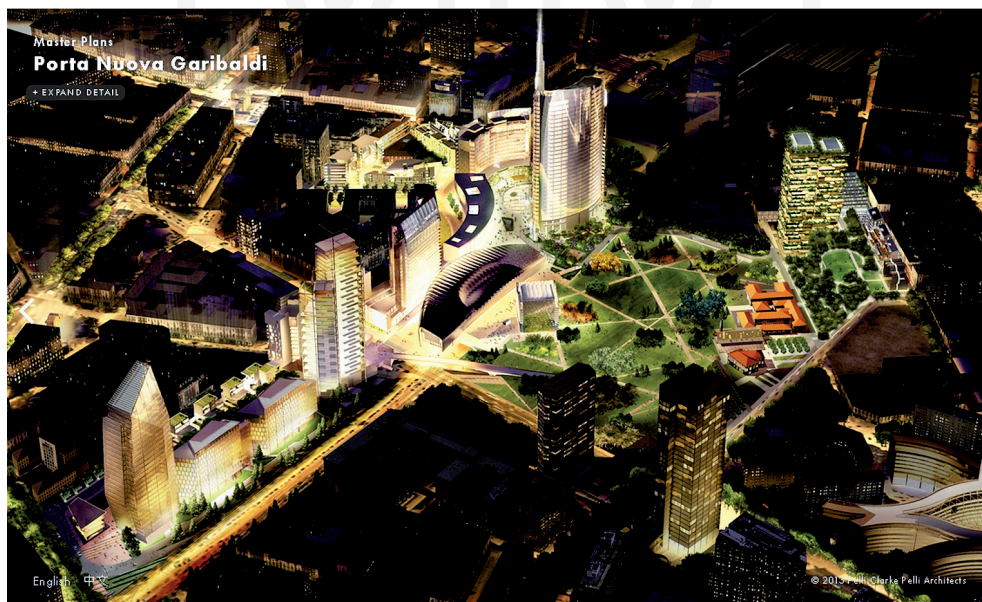
4. Podsumowanie

Przedstawione w artykule, z konieczności skrócone, studium projektów rozwoju przestrzeni o charakterze węzłów struktury przestrzeni metropolitalnej pozwala wyartykułować następujące uogólnienia i spostrzeżenia:

- granice planu przebudowy pokrywają obszar niezbędny do zintegrowania tkanki zabudowy i sieci przestrzeni publicznych. Plan przedstawia układ docelowy, na który składają się inwestycje publiczne i prywatne, skomponowane według nadrzędnej wizji funkcjonalno-przestrzennej,
- zasadniczym elementem planu jest przestrzeń publiczna o charakterze placu, zaakcentowana dominantami wysokościowymi. Plac pełni rolę zwornika tej kompozycji, którą opiera się na czytelnych osiach urbanistycznych. Plac pełni rolę reprezentacyjnego przedpola dla obiektów realizowanych przez strategicznego inwestora,
- rozwiązania funkcjonalno-przestrzenne miejsc węzłowych oparte są na zasadzie „drzewa dostępności” – najwyższa intensywność powierzchni użytkowej lokalizuje się przy głównej przestrzeni publicznej powiązanej z dworcem lub przystankiem sieci transportu zbiorowego, czyli w miejscu o najkorzystniejszej dostępności,
- w kompozycji urbanistycznej wyraźne jest dążenie do zintegrowania głównych źródeł i węzłów aktywności za pomocą: sieci przestrzeni publicznych, arterii ulicznych, systemu terenów zielonych, a także akcentów wysokościowych w punktach formalnie i funkcjonalnie ważnych. Schemat kompozycji budowany jest w oparciu o bipol miejsc węzłowych powiązanych pasmem zabudowy bądź wieloogniskowy układ zintegrowany różnymi formami przestrzeni otwartych,
- węzłową rolę głównych przestrzeni publicznych i koncentracji zabudowy determinuje nie tylko punkt przecięcia osi urbanistycznych, traktów ruchu pieszego lub sieci transportu zbiorowego, ale również przenikanie się terenów zieleni publicznej z tkanką zabudowy,
- skutkiem przedstawionych projektów centrotwórczych jest zmiana tożsamości danej przestrzeni węzłowej, w efekcie podporządkowania jej w znacznej mierze czynnikiem ekonomicznym. Niemniej podkreślić należy, iż w obu przypadkach istotnym komponentem planu przebudowy jest system nowych terenów zieleni publicznej oraz obiektu usług kultury,
- w obu przypadkach teren objęty planem przebudowy odgrywał rolę węzła struktury przestrzennej, a koncepcje zagospodarowania trafnie ten potencjał odkryły i wzbogaciły.

References/Literatura

- [1] Juchnowicz S., *Śródmieścia miast polskich (Studia nad kształtowaniem i rozwojem centrów)*, Ossolineum, Wrocław 1971.
- [2] Zuziak Z.K., *O tożsamości urbanistyki*, CUT Press, Kraków 2008.
- [3] Fabris L.M.F., *Mediolan obala mit stale rozrastającego się miasta*, Technical Transactions, 1-A/12012, CUT Press, Kraków 2012, 153-161.
- [4] Monestiroli T., *Porta Nuova-Isola-Garibaldi cresce la foresta dei grattacieli*, La Repubblica, 01.02.2012; http://milano.repubblica.it/cronaca/2012/02/01/news/foresta_di_giorno_deserto_di_notte_ecco_il_rischio_della_milano_verticale-29109861/.
- [5] Piano di Governo del Territorio, Comune di Milano, 2012, <http://www.comune.milano.it>.
- [6] Russi N., *PGT presente e futuro*, DPA – Dipartimento Progettazione dell'Architettura del Politecnico di Milano, Seminario in rete – 19 luglio 2011; <http://twww.dpa.polimi.it/fileadmin/templates/dpa/dibattiti/1/18.pdf>.
- [7] Russi N., *Urban regeneration in Milan – 88 local districts*, Laboratorio Permanente, a presentation, March 2012; http://www.fondazionepolitecnico.it/contenuti/file/NICOLA_RUSSI_120312_PRESENTAZIONE_hccur.pdf.
- [8] informational materials of the design authors and investors, *inter alia*: <http://www.hines.com>; <http://www.porta-nuova.com>; <http://pcparch.com/project/porta-nuova-towers>; <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=880096>, <http://www.city-life.it/en/>; <http://www.archdaily.com/338830/in-progress-citylife-milano-zaha-hadid-architects/>.



- III. 1. Milan – the new centre ‘Porta Nuova Garibaldi’ – the development concept, source: <http://pcparch.com/project/porta-nuova>
- II. 1. Mediolan – nowe centrum „Porta Nuova Garibaldi” – koncepcja zagospodarowania, źródło: <http://pcparch.com/project/porta-nuova>



III. 2. Milan – the new centre ‘CityLife’ – the development concept, source: <http://daniel-libeskind.com/projects/fiera-milano/images?page=2>

II. 2. Mediolan – nowe centrum „City Life” – koncepcja zagospodarowania, źródło: <http://daniel-libeskind.com/projects/fiera-milano/images?page=2>