

maggio/may
2015

euro **10.00**
Italy only
periodico mensile

A € 25,00 / B € 21,00 / CH CHF 25,00
CH Canton Ticino CHF 20,00 / D € 26,00
E € 19,95 / F € 16,00 / I € 10,00 / J ¥ 3,100
NL € 16,50 / P € 19,00 / UK £ 16,50 / USA \$ 33,95

Poste Italiane S.p.A.
Spedizione in Abbonamento Postale D.L. 353/2003
(conv. in Legge 27/02/2004 n. 46), Articolo 1,
Comma 1, DCB—Milano

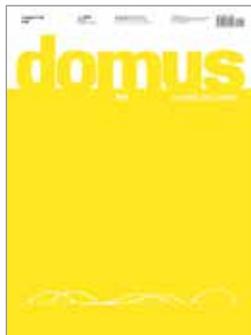


domus

991

LA CITTÀ DELL' UOMO




**Collaboratori /
Consultants**

API/Paola Zanacca
Marco Diana
Francesco Maggiore
Wendy Wheatley

**Traduttori /
Translators**

Paolo Cecchetto
Barbara Fisher
Emily Ligniti
Annabel Little
Ulisse Mangialaio
Dario Moretti
Rodney Stringer

**Fotografi /
Photographs**

Fulvio Ambrosio
Roberto Apa
Nick Ash
Iwan Baan
Gabriele Basilico
Giulio Boem
Adriano Brusaferrì
Santi Caleca
Mario Carrieri
Thomas Demand
Kunihiko Ishijima
Siegfried Lauterwasser
Takumi Ota
Ieva Saudargaite
Delfino Sisto Legnani
Leo Torri
Tom Vack

**Si ringraziano /
With thanks to**

Jean-Louis Cohen
Esther Döring, Heike Holona/
Studio Thomas Demand
Isabelle Godineau, Delphine
Studer/Fondation Le Corbusier
Signe Janderup/Arkitektskolen
Aarhus
Michele Reboli
John Tree/Jasper Morrison
Studio

Autore / Author	Progettista / Designer	Titolo	Title
Nicola Di Battista		Editoriale Appello ai maestri	Editorial An appeal to the masters
<hr/>			
		Coriandoli	Confetti
Vincenzo Trione		1 Codice Italia	Codice Italia
	Giovanni Francesco Fraschino	Padiglione Italia: l'allestimento	Display design of the Italian Pavilion
Florian Beigel, Philip Christou		6 Far amare l'architettura	Engaging people to love architecture
Torben Nielsen		10 Scuola di architettura di Aarhus, Danimarca	Aarhus School of Architecture, Denmark
Beppe Finessi		16 Un punto di vista sul Salone 2015	A view of the 2015 Furniture Fair
	Attilio Stocchi	20 Favilla. Ogni luce una voce	Favilla. Every light has a voice
	Michele De Lucchi	24 La Passeggiata	The Walk
Ricciarda Belgiojoso		28 Pierre Boulez: l'arte del comporre	Pierre Boulez: the art of composing
Peter Eisenman		32 Palladio Virtuel	Palladio Virtuel
Le Corbusier		38 L'Art Décoratif d'Aujourd'hui	L'Art Décoratif d'Aujourd'hui
	Carl-Viggo Hølmekbakk	42 Casa con campo da tennis Sofienlund, Tromøya	Sofienlund tennis-court house, Tromøya
	Francesco Faccin	46 Apicoltura in chiave urbana	Bee-keeping in an urban key
<hr/>			
		Progetti	Projects
	Richard Meier & Partners Architects	49 Torri residenziali Harumi, Tokyo	Harumi residential towers, Tokyo
	Antonio Citterio Patricia Viel and Partners	64 I ponti di Expo 2015, Milano	The bridges of Expo 2015, Milan
	Youssef Tohme, Anastasia El Rouss	76 Villa T, Kornet Chehouane, Libano	Villa T, Kornet Chehouane, Lebanon
	Hector Mòdica, Carlos Ledezma, Lourdes Del Rio	86 Casa Flora, Città del Messico	Casa Flora, Mexico City
Francesco Garutti		96 Danh Vo	Danh Vo
Piero Gandini	Ron Gilad	100 The Flos Gallery	The Flos gallery
	Jasper Morrison	106 80!Molteni	80!Molteni
	Thomas Demand	112 Trampelpfad	Trampelpfad
<hr/>			
		Rassegna	Rassegna
Centro Studi		118 Ufficio	Office
<hr/>			
		Feedback	Feedback
Faruk Malhan		134 La Istanbul di Faruk Malhan	Faruk Malhan's Istanbul
<hr/>			
		Elzeviro	Elzeviro
Enrico Regazzoni		141 Merci, monsieur Le Corbusier	Merci, monsieur Le Corbusier
<hr/>			
		144 Autori	Contributors

In copertina: disegno tratto da uno schizzo di progetto (a destra) di Antonio Citterio per i ponti di Expo 2015, Milano
© Antonio Citterio Patricia Viel and Partners

■ Cover: drawing based on a design sketch (right) by Antonio Citterio for the bridges of the 2015 Milan Expo
© Antonio Citterio Patricia Viel and Partners





Antonio Citterio Patricia Viel and Partners

I PONTI DI EXPO 2015 / THE BRIDGES OF EXPO 2015

In una sequenza funzionale ponte-viadotto-ponte-galleria, lo studio milanese partecipa alla grande manifestazione internazionale, risolvendo formalmente il lato del sito di Expo che presenta la maggior complessità infrastrutturale. Temi come leggerezza, trasparenza, permeabilità e continuità diventano i principali elementi che il progetto mette in opera per dialogare con il territorio circostante

With its design for a functional bridge-viaduct-bridge-tunnel sequence, this Milanese firm is participating in the great international event by making a solution for the side of the Expo site that presents the highest degree of infrastructural complexity. Lightness, transparency, permeability and continuity are the main elements adopted to promote the project's relation with the surrounding area

Foto/Photos Leo Torri



Alle pagine 64-65: veduta notturna del fronte ovest degli archi ripresi dal sito di Expo Milano 2015. In questa pagina, sopra: il sistema di archi sulle autostrade A4 e A8 ed Expo. Sullo sfondo, il decumano e i padiglioni

dell'Esposizione internazionale; in primo piano: a sinistra, il nuovo cavalcavia sulla A4 e via Stephenson; a destra, le sistemazioni esterne e i parcheggi relativi all'accesso est di Expo

■ Pages 64-65: nocturnal view of the arches seen from the western edge of the 2015 World Expo site. This page, above: the sequence of arches on the A4 and A8 motorways and by the Expo site. In the background lies

the main street running across the Expo grounds, flanked by pavilions under construction; in the foreground left stands the new viaduct over the A4 and Via Stephenson; right: the outdoor layout of the Expo's eastern car park

Per tutte le immagini e disegni/ All images and drawings courtesy of Antonio Citterio Patricia Viel and Partners

DALLA RELAZIONE DI PROGETTO

In un ambito territoriale fortemente interessato da sistemi infrastrutturali di grande scala che determinano l'ancoraggio della città all'area nord-ovest del Paese e all'Europa occidentale, le Opere essenziali di accessibilità per L'Expo 2015 costituiscono un sistema di attraversamento dei flussi radiali capace di superare la perimetrazione invalicabile dell'area, determinata dalle autostrade e dalla ferrovia. La caratteristica di questo progetto è la molteplicità dei soggetti infrastrutturali messi a sistema: si tratta infatti di una sequenza ponte-viadotto-ponte-galleria per un'estensione che supera ambiti territoriali di estrema rilevanza ma profondamente disomogenei fra loro, per l'alimentazione del traffico dell'area Expo.

Le due autostrade, il piano del ferro dello scalo ferroviario e il parco della Merlata sono gli ambiti territoriali superati dal sistema che, segmento per segmento, si interfaccia con il suolo attivando modalità specifiche di relazione o di esclusione reciproca del rapporto. Tra un paio d'anni, il contesto nel quale oggi s'inserisce questo progetto infrastrutturale sarà probabilmente la parte di territorio maggiormente trasformato della regione

Lombardia e del resto del Paese. Questo processo, iniziato nel 1998 con l'apertura del nuovo aeroporto di Milano Malpensa e proseguito nel 2005 con l'inaugurazione della Nuova Fiera di Milano a Rho-Però, trova nell'Esposizione Internazionale del 2015 la naturale prosecuzione e il punto nevralgico di arrivo. Il progetto Expo 2015 è stato per molti versi il nostro primo e quasi unico riferimento nelle fasi iniziali della gara; se, da un lato, la vicinanza dell'infrastruttura con il sito e i suoi elementi dalle forti caratteristiche architettoniche e morfologiche – come la Collina Mediterranea – è servita da stimolo iniziale e spunto per creare paesaggi artificiali nel nostro progetto, dall'altro, le funzioni previste all'intorno del sedime – come l'ingresso sud-est, il parcheggio est e l'arrivo della *people mover* – hanno reso necessario l'approfondimento di temi progettuali legati a leggerezza, permeabilità, trasparenza e continuità, seguendo sia le criticità ed esigenze indicate dal bando di gara, sia la necessità di garantire a questa infrastruttura la migliore integrazione possibile per ogni parte di territorio che incontra.

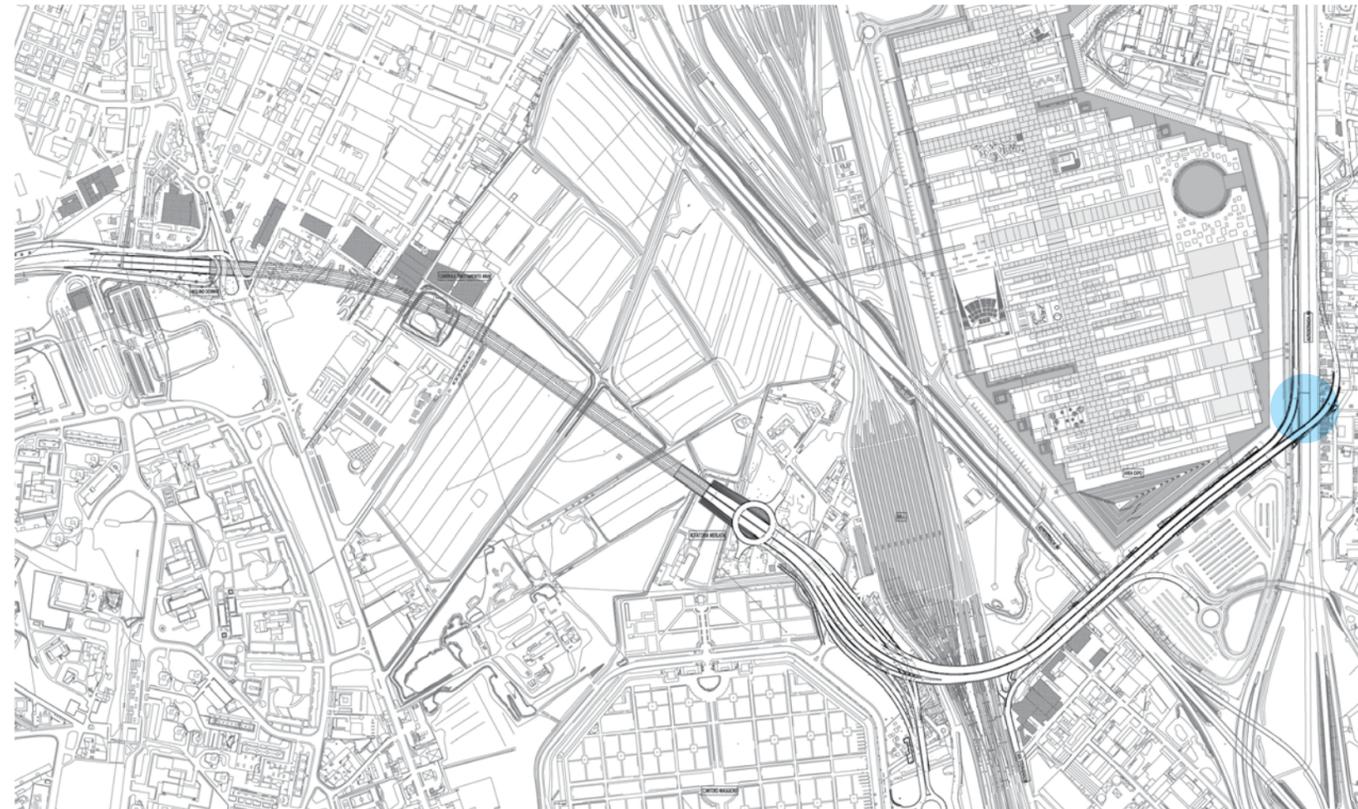
Le prime ipotesi hanno reso subito evidenti i limiti di una progettazione concentrata solo in corrispondenza delle autostrade A4 e A8

e basata su singole soluzioni strutturali, per esempio i ponti strallati, figure strutturali interessanti in un paesaggio visivamente disteso, ma molto deboli sia nel dialogo con il caotico mondo Expo, sia nell'incidere il territorio e la memoria visiva, nel tempo del post Expo. Inizialmente meno evidente, la Collina Mediterranea con le sue dimensioni ha creato il giusto fondale per il disegno base del progetto. La proposta sviluppata trova nell'altezza, nella lunghezza e nel posizionamento dei cinque archi continui e di diversa natura strutturale una precisa definizione della figura generale e, al contempo, il giusto dialogo con i profili dell'Expo: non c'è mai una prevaricazione tra le diverse forme presenti, ma una completa integrazione, atta a trovare nuove relazioni visive.

Alla luce di questi principi fondativi, il progetto, in particolare modo per i manufatti compresi tra lo scavalco della rete ferroviaria e quello dell'autostrada A8, genera un'icona cinetica in grado di mutare in relazione alle diverse modalità di visione: percorrendo velocemente l'autostrada A4 e A8, procedendo con lentezza sulla viabilità locale o avanzando a passo d'uomo all'interno dell'area Expo. I due ponti a doppio arco sull'A4 e a singolo arco sull'A8, insieme agli archi estetici del viadotto Expo,

A sinistra e a destra: schizzi di studio con le prime ipotesi della configurazione del ponte ad archi. Pagina a fronte, al centro: modello di progetto

■ Left and right: study sketches of the first hypotheses for the configuration of the arch bridges. Opposite page: a model of the project



PLANIMETRIA/SITE PLAN



sono parti di un'unica entità. Questo nuovo segno territoriale mette in evidenza due fattori: da una parte, la volontà di dare una continuità visiva ai singoli manufatti e generare un'unica soglia urbana a scala territoriale; dall'altra, l'intento di creare un'architettura in grado di relazionarsi non solo con la viabilità autostradale, ma anche con l'Expo, con la viabilità locale presente e futura, con Cascina Merlata, con il cimitero Maggiore e con tutte quelle aree che lentamente stanno prendendo forma in quella parte di territorio. L'individuazione di queste tipologie strutturali ed estetiche nasce anche dall'esigenza di garantire la massima permeabilità visiva sia per i fruitori delle autostrade in ingresso e in uscita da Milano, sia per i visitatori che arrivano dal parcheggio est dell'Expo. Nel caso dei ponti ad arco, la tipologia strutturale ha garantito una notevole trasparenza e leggerezza grazie all'assenza di pile per una luce di circa 140 m sull'autostrada A4 e di circa 95 m sull'autostrada A8. A sottolineare questa leggerezza e trasparenza, l'attacco al suolo degli archi per l'A4, l'Expo e l'A8 diventa un punto di forza e di continuità visiva per tutto il sistema, grazie all'utilizzo di carterature metalliche che rivestono gli elementi strutturali in cemento alla base degli archi. Questa

definizione e pulizia di disegno nell'attacco al suolo cercano di ridurre e ottimizzare gli spazi facilmente degradabili che le caratteristiche tecniche degli elementi strutturali generano nella maggior parte dei casi, quando impattano con il suolo. Così come per l'ingresso all'Expo, tutte le strutture degli impalcati (Rotonda Merlata, A4, Expo, A8) sono rivestite con carter metallici. Il profilo è continuo e costante nelle principali misure: altezza dal piano stradale, punto di piega dell'inclinazione verticale, quota dell'intradosso e colore (RAL 9006).

A sottolineare la continuità di questo nuovo

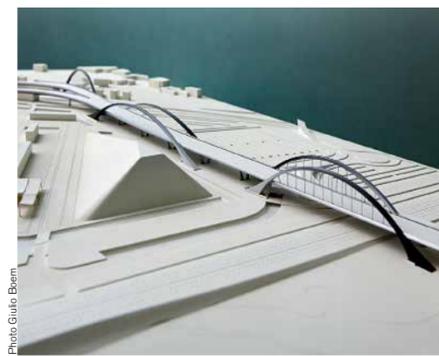
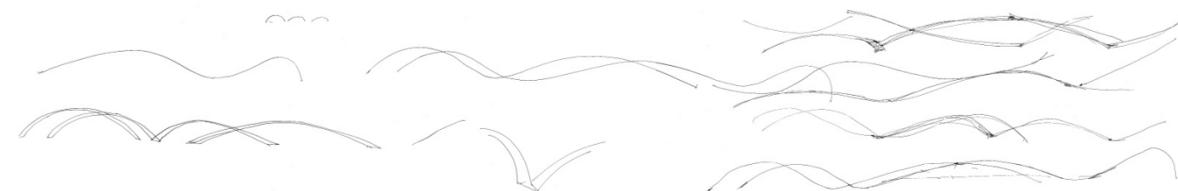
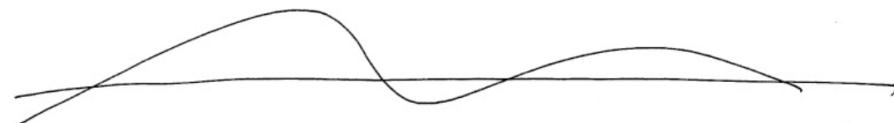
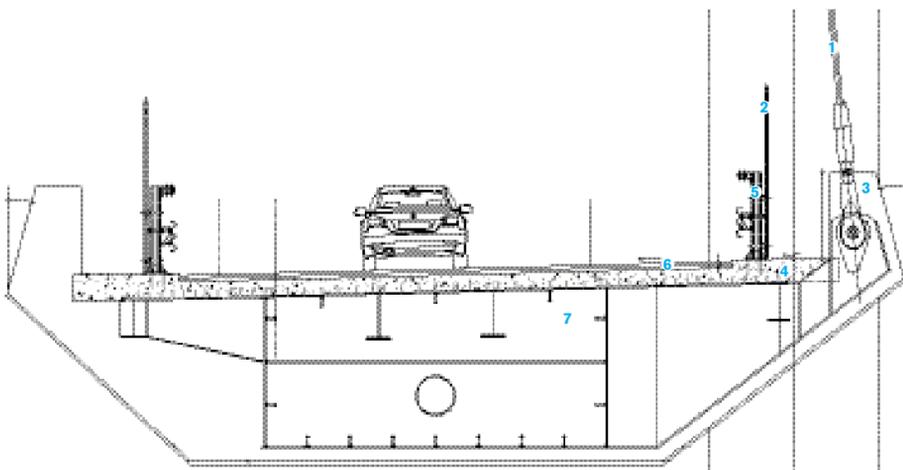


Photo Guido Berni

sogetto del territorio è il progetto colore dell'artista Jorrit Tornquist. Nel contesto in cui s'inserisce il sistema dei ponti, i colori cromatici sono stati ritenuti inadatti, in quanto avrebbero aumentato il disordine e il rumore visivo. Queste considerazioni hanno portato a una scelta acromatica: le due sfumature alternate grigiocuro-grigiochiaro comunicano un'opposizione dinamica, rendendo cinetica la lettura architettonica. Percorrendo la strada sopraelevata, si percepisce da tutti i punti di vista la differenza cromatica tra i due archi, destro e sinistro; il loro punto di affinità si trova sotto il piano stradale. Questo netto contrasto crea un landmark forte, memorizzabile nel paesaggio urbano, e l'impiego di vernici al fluoro restituisce massima luminosità ai colori e quindi all'intero manufatto, con una riduzione del 50 per cento dei cicli di ripristino e manutenzione.

A integrazione della soluzione architettonica e del colore, il progetto illuminotecnico restituisce uguali caratteristiche di leggerezza, continuità e iconicità anche nelle ore notturne. Sono stati inseriti degli apparecchi all'interno dei carter su lato strada e alla base degli archi. Il fascio di luce stretto e il diverso posizionamento garantiscono così la continua e costante illuminazione dell'intradosso degli archi. @





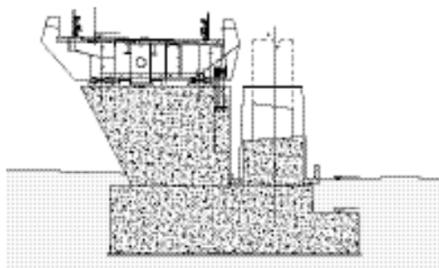
- 1 Tirante in acciaio/Steel tie-rod
- 2 Rete di protezione/Protective fencing
- 3 Carter metallico su svincolo A8/ Metal casing on the A8 ramp
- 4 Soletta in calcestruzzo armato/Reinforced concrete slab
- 5 Barriera di sicurezza bordo ponte con rete di protezione/Safety barrier on edge of bridge with protective fencing
- 6 Pacchetto pavimentazione su opera: usura drenante in conglomerato bituminoso, binder in conglomerato bituminoso, impermeabilizzazione/Paving layered on site: self-draining roadway in tar-based conglomerate, binder in tar-based conglomerate, waterproofing
- 7 Traverso di sospensione/Suspension cross-beam



Vedi planimetria p. 67/See site plan p. 67

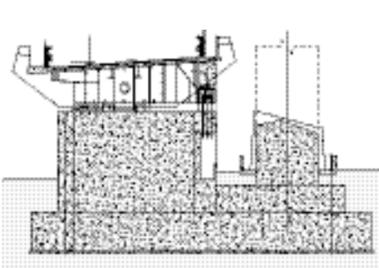
SEZIONE TIPICA A-A DEL PONTE AD ARCO SU A8/A-TYPICAL SECTION OF THE ARCH BRIDGE ON THE A8

0 1,5M

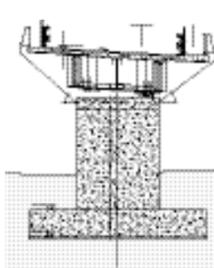


SEZIONE B-B DI UN PILASTRO/B-B SECTION OF A PIER BASE

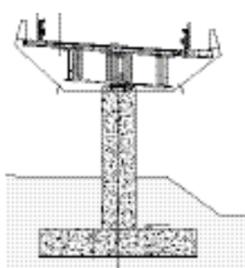
0 10M



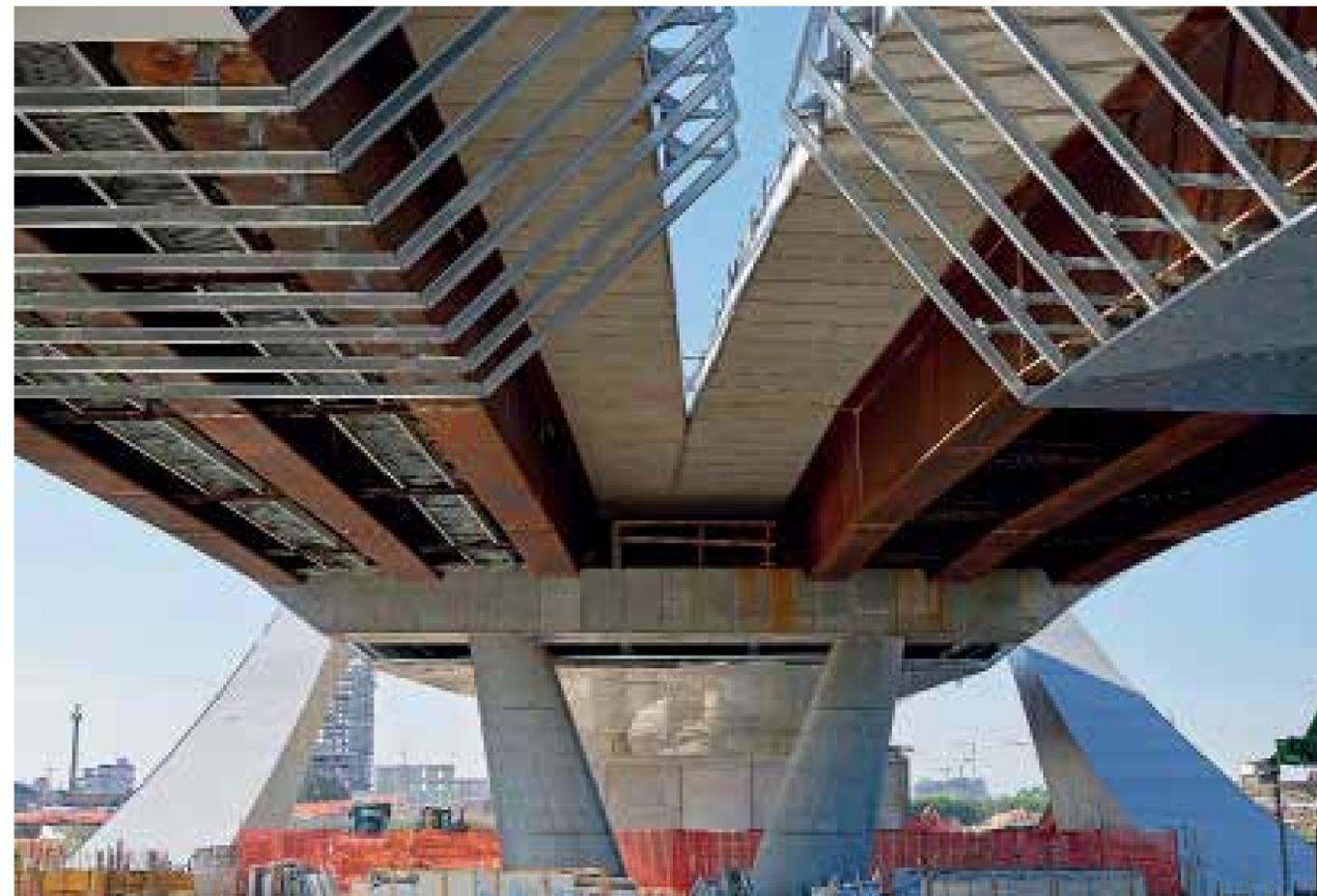
SEZIONE C-C DI UNA SPALLA/C-C SECTION OF AN ABUTMENT



SEZIONE D-D DI UN PILASTRO/
D-D SECTION OF A PIER BASE



SEZIONE E-E DI UNA SPALLA/
E-E SECTION OF AN ABUTMENT



FROM THE ARCHITECTS' PROJECT DESCRIPTION

In a stretch of land heavily affected by large-scale infrastructure anchoring the city of Milan to Northwest Italy and Western Europe, the essential public works for the accessibility of Expo 2015 form a system of radial flows through the otherwise impassable boundaries formed by motorways and railways. The characteristic of this project is the multiplicity of its systemised infrastructure in favour of Expo traffic. It comprises a bridge-viaduct-bridge-tunnel sequence across extremely important but profoundly diversified land. Two motorways, a rail freight yard, and Merlata park are the areas over which the system extends. Segment by segment, it interfaces with this territory while implementing either specific modes to relate to it or the reciprocal exclusion of relations. In a couple of years, the context in which this infrastructural project is situated today will probably be part of the most transformed area of Lombardy and the whole country. The process began in 1998 with the opening of the new Milan Malpensa airport and continued in 2005 with the inauguration of the new Milan Trade Fair in Rho-Però. It is proceeding naturally with the 2015 World Expo.

The future arrival of Expo 2015 was in many ways our first and almost only reference during the early stages of the competition. The closeness of the infrastructure to the Expo site and its distinct architectural and morphological characteristics such as the Mediterranean Hill served as an initial stimulus and point of departure to create artificial landscapes in our project. In addition, the functions required around the base – such as the southeast entry, the east car park and the people-mover

arrival point – entailed a study of lightness, permeability, transparency and continuity. That meant following the critical aspects and requirements indicated by the competition brief, and it called for the best possible integration of this infrastructure to each part of the territory concerned by its presence. The first hypotheses immediately made evident the limits of a design that concentrated only on the A4 and A8 motorways and adopted single structural solutions, for example cable-stayed bridges. This would have created interesting structural figures in a visually wide landscape, but would have been very weak in terms of a dialogue with the chaotic Expo world and also in their post-Expo imprint on the territory and on visual memory. Initially less evident, the Mediterranean Hill provided the right backdrop to the project's basic design. In the height, length and positioning of the five continuous and diversely structured arches, the proposal we developed clearly defines the general plan while also correctly relating to the profiles rising from the Expo: not one of the different forms built dominates the others. Rather there is complete integration between them, and this promotes new visual relations.



Pagina a fronte, in alto: la carteratura in carpenteria metallica del ponte ad arco sulla A4 e la pannellatura di rivestimento del viadotto Expo in fase di montaggio. In questa pagina: in alto, la pila a V e il pulvino in cemento armato a supporto del viadotto di

approccio al ponte ad arco sulla A8 (a sinistra) e al viadotto di svincolo A8 (a destra); sopra, le diverse tipologie strutturali degli impalcati, le sottostrutture di sostegno dei pannelli e il sistema di raccolta dell'acqua all'interno della pannellatura di rivestimento

■ Opposite page, top: the mounting phase of the metalwork casing on the piers of the A4 arch bridge and the panelled cladding of the Expo viaduct. This page: top, the V-shaped piers and reinforced concrete hammerhead support

holding up the viaduct leading to the arch bridge on the A8 (left) and to the exit off the A8 (right); above, the different types of platform frameworks, the structures underneath holding the panelling, and the water-channelling system inside the panel-work of the cladding





Alle pagine 70-71: veduta da est degli archi sulla A4 e del viadotto Expo, al di sopra delle tornellierie di accesso al sito espositivo e dei ponti pedonali sul torrente Guisa. In questa pagina: sopra, veduta serale

dell'area di accesso est al sito espositivo. Il sistema di fonti luminose posizionate all'interno dei carter sul lato strada e alla base degli archi garantiscono un'illuminazione continua dell'intradosso degli

archi; in basso, schizzi di studio delle strutture. Pagina a fronte, in alto: Il cavalcavia a rotatoria Merlata e le trincee confinate realizzate in gabbioni metallici riempiti di pietrame

In light of these founding principles, the project creates a kinetic icon – particularly with reference to the constructions located between the railway flyover complex and that of the A8 motorway.

The icon is able to change optically in accordance with the different viewing points: seen from the fast-moving A4 and A8 motorways, from the slower local roads, or from the walking pace inside the Expo area. The two double-arch bridges on the A4, the single-arch one on the A8, and the embellishment arches of the Expo viaduct are part of a single entity.

This new territorial mark shows how there was desire to lend visual continuity to the individual constructions and to generate a single urban threshold on a territorial scale. It also shows the intention to provide architecture that relates not only to the motorway traffic flow but also to the Expo, to present and future local traffic flows, to Cascina Merlata, to the Maggiore cemetery and to all the areas now slowly taking shape in that part of the territory.

The fact that we opted for these structural and aesthetic models also arises from the need to guarantee maximum visual permeability both to users of the motorways entering and

exiting Milan, and to visitors arriving from the Expo's east car park. In the case of the arch bridges, the structural type has given remarkable transparency and lightness due to the absence of piers over a span of about 140 metres on the A4 motorway and of about 95 metres on the A8. Underlining this lightness and transparency, the ground attachments of the arches for the A4, the Expo, and the A8 lend strength and visual continuity to the whole system. This is thanks to the use of metal casing to clad the structural concrete at the base of the arches.

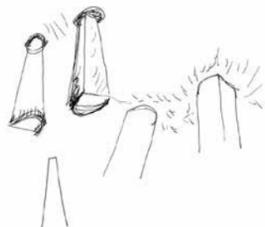
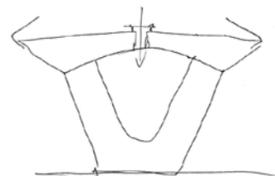
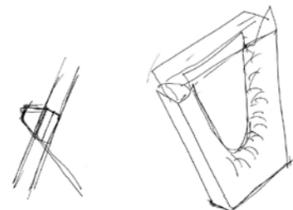
The well-defined and clean design of ground attachments is an attempt to reduce and optimise the easily degraded spaces that the technical characteristics of such structural elements usually generate where they touch the ground.

As with the Expo entry, all deck structures (Merlata roundabout, A4, Expo, A8) are likewise clad in metal sheathing. The profile is continuous and constant in its principal characteristics: height from road level, bending point of vertical inclination, intrados height, and grey colour (RAL 9006). Underlining the continuity of this new feature is the greyscale colour project by the artist Jorrit Tornquist.

Within the context of the system of bridges, the use of bright colours was deemed unsuitable, since it would have increased the sense of visual disorder and distraction. These considerations led to an achromatic choice, with two alternated dark grey and light grey shades to communicate a dynamic contrast, making for a kinetic reading of the architecture.

The difference in colour between the two arches, right and left, can be seen from all viewpoints when travelling on the flyover. The point of chromatic sameness lies below the road level. The sharp contrast between the shades of grey creates a strong, memorable landmark in the urban landscape, while the use of fluorine-based coating gives maximum brightness to the greys and hence to the whole structure, with renewal and maintenance cycles reduced by 50 per cent.

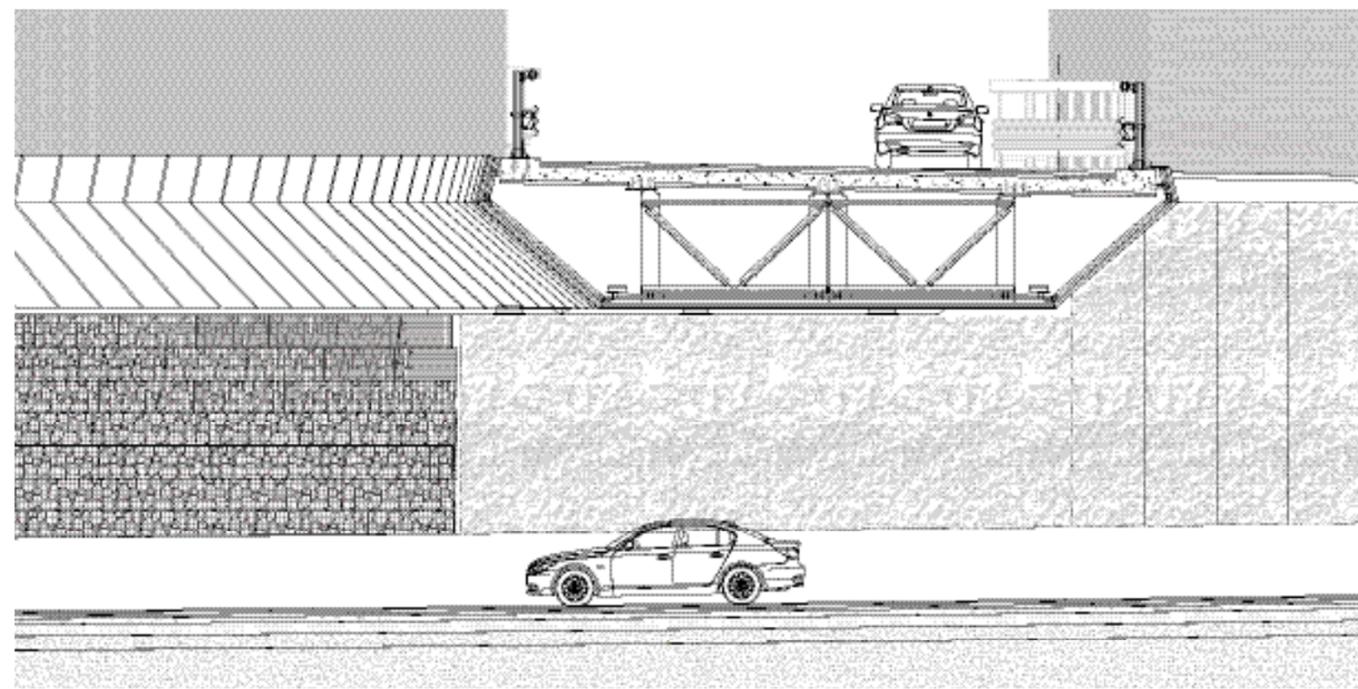
By integrating the architectural and colour solution, the lighting engineering project provides equal degrees of lightness, continuity and iconic effects also at night. Lights are housed in the casing along the road and at the base of the arches. A narrow beam and different positioning guarantee continuous and constant lighting of the intrados of the arches. ©



■ Pages 70-71: eastern view of the arches of the A4 and the Expo viaduct – lying above the turnstile access to the exposition grounds – and the footbridge over the stream Guisa. This page: above, twilight

view of the eastern access area to the exposition. The lighting system located inside the metal casing facing the road and at the base of the arches guarantees uninterrupted illumination of the intrados of the arches;

below, study sketches of the piers. This page, above: the elevated Merlata roundabout and the underlying embankments, made in cages of metal fencing filled with rocks



SEZIONE LONGITUDINALE DELLA GALLERIA ARTIFICIALE CASCINA MERLATA - CAVALCAVIA ROTATORIA E TRINCEE CONFINATE/ LONGITUDINAL SECTION OF THE CASCINA MERLATA TUNNEL, ELEVATED ROUNDABOUT AND RELATED EMBANKMENTS

Ponte ad arco su autostrada A8/
Arch bridge on the A8 motorway

Viadotto di approccio/
Access viaduct

Viadotto Expo/
Viaduct by the Expo grounds

Ponte ad arco su autostrada A4/
Arch bridge on the A4 motorway



PROSPETTO OVESTI/WEST ELEVATION

0 25M

**Opere essenziali di accessibilità al sito Expo 2015/
Essential access infrastructure for the World Expo
2015 – Milano/Milan, Italia/Italy**

Committente/Client

Infrastrutture Lombarde S.p.A.

Offerente (Raggruppamento temporaneo d'impresa)/Bidder
(Temporary grouping of contractors)

EURECA – Consorzio Stabile (mandataria/general
contractor); **CCC – Consorzio Cooperative Costruzioni**
VITALI, C.I.C. – Compagnia Italiana Costruzioni
(mandanti/subcontractors)

Progettisti (Raggruppamento temporaneo d'impresa)/Design
(Temporary grouping of contractors)

PRO ITER s.r.l. (mandataria/lead consultant); **Antonio
Citterio Patricia Viel and Partners s.r.l., ERREVIA s.r.l.,
POLITECNICA s.c.r.l.** (mandanti/consultants)

Progetto architettonico/Architectural design

**Antonio Citterio Patricia Viel and Partners –
Antonio Citterio, Patricia Viel**

Responsabile progetto/Project architect

Claudio Raviolo

Coordinatore Building Information Modeling/
BIM coordinator

Paolo Emilio Serra

Consulenti/Consultants

Jorrit Tornquist (progetto colore/colour scheme);

METIS (illuminotecnica/lighting)

Cronologia/Chronology

2011 (appalto concorso/competition bid)

2012 (completamento progetto offerta/
completion of design offer)

2012 (inizio cantiere/start of construction)

2015 (completamento/completion)

**Pagina a fronte, al
centro: la sequenza degli
archi in corrispondenza
di A4 ed Expo e le
sistemazioni esterne
dell'area di accesso est
al sito espositivo. Dietro
il viadotto sono visibili
la Collina Mediterranea
e alcuni padiglioni
dell'Expo**

**■ Opposite page: centre,
the sequence of arches
along the A4 and at the
Expo, and the landscaping
of the eastern access area
to the exposition grounds.
Behind the viaduct
lies the Mediterranean
Hill and several Expo
pavilions**



DETTAGLIO DEL PROSPETTO ESTI/EAST ELEVATION, DETAIL

DETTAGLIO PIANTE INTRADOSSO CARTER/DETAIL OF THE INTRADOS OF THE CASING

0 25M