settembre/september
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

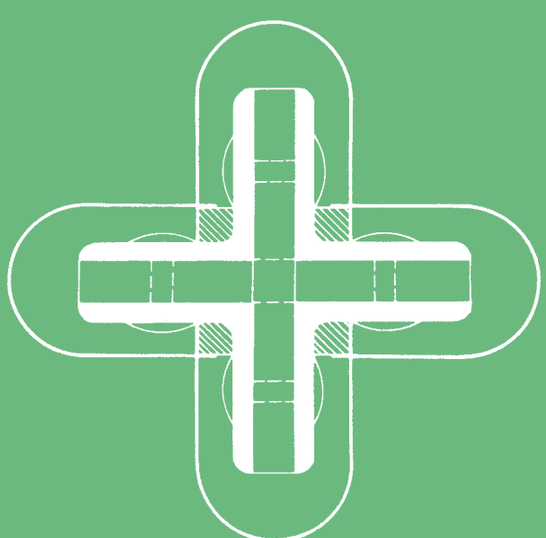
Poste Italiane S.p.A.
Spedizione in Abbonamento Postale D.L. 353/2003
(conv. in Legge 27/02/2004 n. 46), Articolo 1,
Comma 1, DCB—Milano

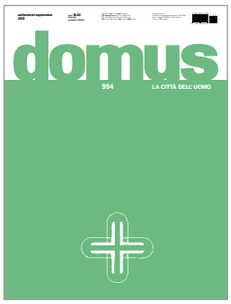
ISSN 0012-5377
50994
9 770012 537009

domus

994

LA CITTÀ DELL' UOMO





Collaboratori / Consultants

Marco Abrate
Ilaria Bacciocchi
Marco Diana
Cristina Moro
Wendy Wheatley

Traduttori / Translators

Paolo Cecchetto
Barbara Fisher
Emilia Giuditta Ligniti
Annabel Little
Dario Moretti
Paola Olivieri
Edward Street
Rodney Stringer
Claire Wallerstein

Fotografi / Photographs

Nadim Asfar
Roelien Bakker
Miloš Budík
Santi Caleca
Francesco Castagna
Alessandro Ciampi
Gabriele Croppi
Alessandro Gaja
Bart Herreman
Marco Pinarelli
Foto Scala/Firenze
Julius Shulman
Leo Torri
The Royal Society
David Zídlický

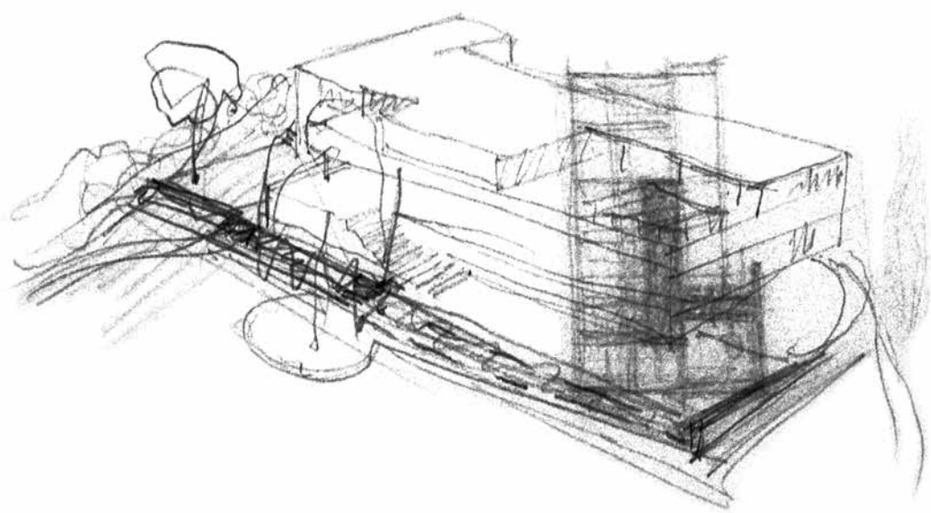
Si ringraziano / With thanks to

Carlotta Branzanti, Electa
Iveta Černá, Villa Tugendhat
Fiorella del Prato, NMNM
Maria Cristina della Volpe, Studio Pericoli
Petr Dvořák, Villa Tugendhat
Daniela Hammer Tugendhat
Ivo Hammer
Ilaria Maggi, Electa
Mauro Mariani
Jo Ortmans, Central Saint Martins
Roberta Usai, Karen Chekerdjian studio
Francesco Zuddas

In copertina: pianta di una colonna portante della Casa Tugendhat, realizzata da Ludwig Mies van der Rohe a Brno nel 1930. Questo disegno è alla base del logo di Villa Tugendhat. A destra, schizzo di studio della casa. Matita su carta da lucido, 21,5 x 30 cm. © Digital image MoMA, New York/Scala, Firenze

■ Cover: plan of a structural column of the Tugendhat house built by Ludwig Mies van der Rohe in Brno, Czech Republic, 1930. This design forms the base of the Tugendhat house logo. Right, study sketch of the house. Pencil on tracing paper, 21.5 x 30 cm. © Digital image MoMA, New York/Scala, Firenze

Autore / Author	Progettista / Designer		Titolo	Title
Nicola Di Battista			Editoriale Se Milano torna a fare Milano	Editorial If Milan could regain its former self
			Coriandoli	**Confetti**
Gemma Sena Chiesa		**1**	La natura raffigurata	Nature portrayed
	Francesco Venezia	**4**	La settima stanza	The seventh room
Karl-Heinz Schmitz		**6**	Teoria e progetto	Design and theory
Jeremy Till		**10**	Central Saint Martins College of Art and Design, Londra	The Central Saint Martins College of Art and Design, London
Davide Malberti		**16**	Produrre a regola d'arte	High-standard production
	Tullio Pericoli	**22**	Storie della mia matita	Stories by my pencil
	Karen Chekerdjian	**26**	Il progetto è sperimentazione attraverso la forma	Design is experimentation through form
	Richard J. Neutra	**30**	Progettare per sopravvivere	Survival through design
Alberto Campo Baeza		**34**	La mela e la foglia	The apple and the leaf
	Luigi Snozzi	**38**	Un nuovo spazio pubblico per Briga	A new public space for Brig
Spartaco Paris		**42**	Università, architettura e città storica	University, architecture and historic city
			Progetti	**Projects**
	Guido Canali	**45**	Stabilimento industriale, Valvigna, Italia	Industrial complex, Valvigna, Italy
Andrea Zamboni		**58**	Guido Canali e Prada	Guido Canali and Prada
	Edoardo Guazzoni Paolo Rizzatto Sandro Rossi	**62**	Nuova Darsena, Milano	The new Darsena, Milan
	Jean-Marie Massaud	**74**	Più contenuto che forma	More content than form
	Francisco Gomez-Paz	**80**	Il progetto come strumento di progresso	Design as an instrument of progress
Ruggero Tropeano	Ludwig Mies van der Rohe	**86**	Casa Tugendhat, Brno, Repubblica Ceca	Tugendhat House, Brno, Czech Republic
			Rassegna	**Rassegna**
Centro Studi		**104**	Facciate	Facades
			Feedback	**Feedback**
Jean-Pierre de la Porte		**118**	La Johannesburg di Jean-Pierre de la Porte	Jean-Pierre de la Porte's Johannesburg
			Elzeviro	**Elzeviro**
Paul Valéry		**125**	Funzione di Parigi	The Function of Paris
		128	Autori	Contributors



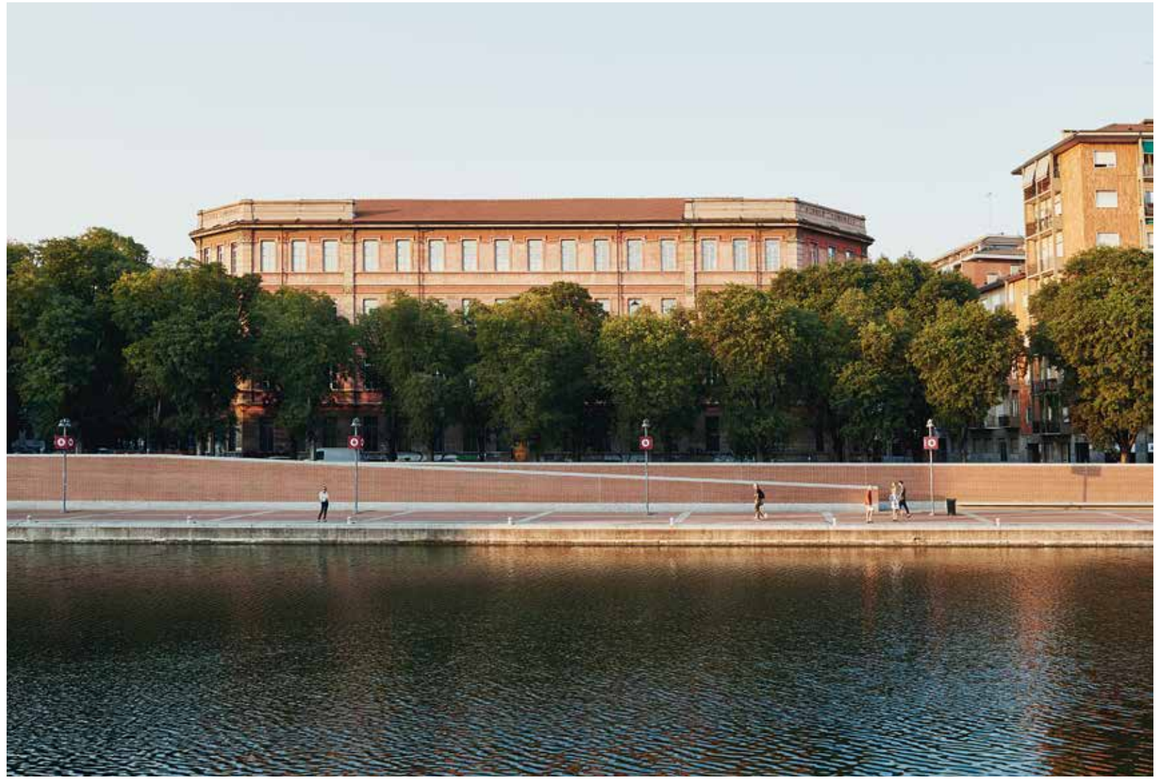
Edoardo Guazzoni
Paolo Rizzatto
Sandro Rossi

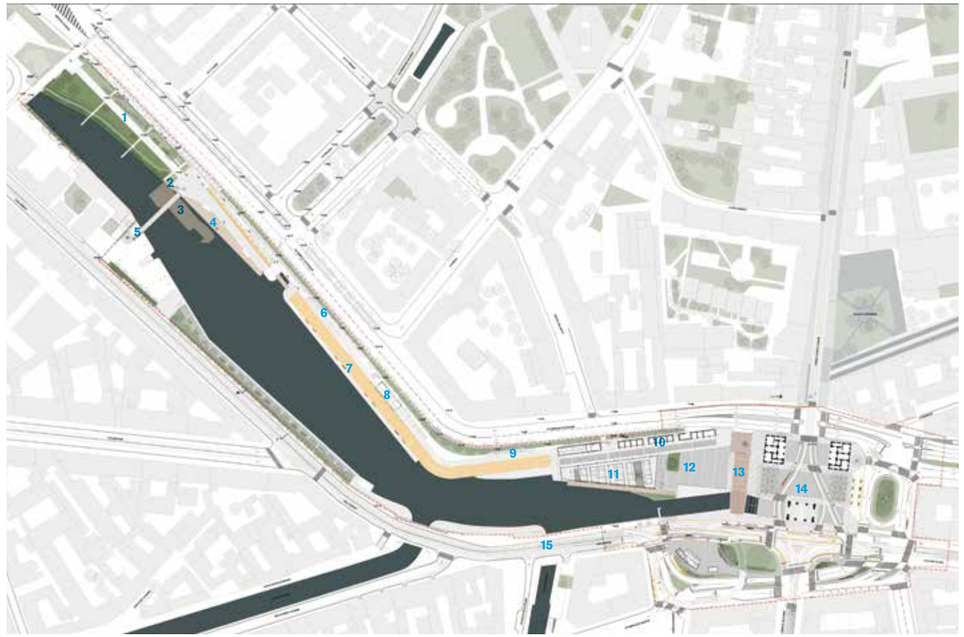
NUOVA DARSENA, MILANO / THE NEW DARSENA, MILAN

Il progetto che ha trasformato l'area abbandonata della Darsena in un nuovo luogo pubblico metropolitano è il frutto di un lungo processo di elaborazione. Parti vecchie e nuove vengono composte in un insieme unitario di straordinaria importanza civile per la città. Attraverso l'opera di conservazione e riconfigurazione delle mura cinquecentesche è stato disegnato il nuovo raccordo tra le banchine, con passeggiate, terrazze, scale e rampe

The project that has transformed the abandoned area of the Darsena into a new metropolitan public area is the fruit of a lengthy gestation period. Old and new parts are melded into a unitary setting of extraordinary civic importance for the city. Through the preservation and rebuilding of the 16th-century walls, a new connection between the quays was designed, with walkways, terraces, stairs and ramps

Foto/Photos Leo Torri





PLANIMETRIA/SITE PLAN

0 40M

1 Giardino palustre, pontili per l'approdo/Paludal garden, piers for mooring
2 Resti delle fondazioni delle mura cinquecentesche/Remains of the foundations of the 16th-century walls
3 Assito ligneo subacqueo/Underwater wooden planking
4 Ricostruzione della sponda ottocentesca, fondazioni delle mura cinquecentesche/Rebuilt 19th-century bank; foundations of the 16th-century walls
5 Ponte pedonale/Footbridge
6 Mura di arginamento, rampe e scale di collegamento alle passeggiate spondali/Embankment walls, ramps and stairs connecting to the walkways
7 Banchine passeggiate lungo le sponde/Pedestrian quays along the bank
8 Caffetteria/Cafeteria
9 Raccordo fra le passeggiate spondali su due livelli/Connection between walkways along the bank on two levels
10 Mercato all'aperto/Open-air market
11 Mercato coperto/Covered market
12 Piazza del mercato/Market piazza
13 Ponte cinquecentesco/16th-century bridge
14 Piazza XXIV Maggio
15 Ponte del Trionfo e imbocco del Naviglio Pavese/Ponte del Trionfo and the beginning of the Naviglio Pavese canal

Alle pagine 62-63: veduta notturna della banchina sul bacino della Darsena. In questa pagina: sopra, le mura di arginamento e la passeggiata spondale; a destra, foto storica dell'area in cui sono visibili porzioni basamentali delle mura del Cinquecento che disegnano la forma della sponda settentrionale. Pagina a fronte, in basso: estratto della carta degli Astronomi di Brera (1814) dove è possibile vedere lo sbocco delle acque interne derivate dalla Martesana e la conca di Viarenna che ha consentito, per molto tempo, il trasporto dei materiali da costruzione al cantiere del Duomo. Già prima della demolizione del bastione che ingombrava lo sbocco del Naviglio Grande, le mura appaiono come una grande opera di arginamento della città verso l'acqua

■ Pages 62-63: nocturnal view of the quay along the basin of the Darsena. This page: above, the embankment wall and the walkway along the bank; right, an archive photo of the area, showing portions of the base of the old walls that shape the northern bank. Opposite page, below: extract from a map by the astronomers of the Observatory of Brera (1814), showing the outlet of the internal waters from the Naviglio della Martesana canal, and the Viarenna sluice, which for many years were used as the route along which building material for Milan's Duomo entered the city. Even before the demolition of the bastion that obstructed the outlet of the Naviglio Grande canal, the walls were built as a great embankment facing the water

DALLA RELAZIONE DI PROGETTO

La nuova Darsena è un brano di paesaggio tecnico interno alla città, poiché tutte le parti di cui si compone, vecchie e nuove – le opere di arginamento, i ponti, le chiuse, le banchine – sono state progettate per risolvere i rapporti tra l'edificazione e l'acqua. Nell'assolvere questo compito, nelle relazioni che si sono create tra i diversi elementi, nel loro assetto complessivo, queste opere hanno trovato risposte sul piano dell'architettura.
La Porta di Cagnola, presidio orientale del bacino, ha costituito l'esempio da seguire per lo sviluppo di tutte le parti del progetto: la ragion d'essere di questa porta, costruita agli inizi dell'Ottocento per superare il corso del Ticinello, risiede infatti nella sua monumentalità, nella capacità della sua architettura di risolvere un problema urbano. Nei modi della sua costruzione, la nuova Darsena è evocativa di altri approdi presenti nel territorio lombardo, a cui è fisicamente connessa attraverso lo scorrere dell'acqua. Divenuta grande luogo pubblico, ha saputo rinnovare e aggiornare la propria condizione metropolitana.
Il progetto è stato definito a seguito di un lungo processo di elaborazione, iniziato con la partecipazione al concorso del 2004. Ha poi attraversato articolati passaggi, registrando continui rinvii e sospensioni, correzioni programmatiche e ripetuti assestamenti (anche a cantiere in corso), per via di una sempre più approfondita conoscenza dei luoghi.
I temi e gli obiettivi architettonici e urbani posti già nelle prime fasi del lavoro – la restituzione del porto di Milano secondo modalità adeguate al tempo presente – si sono inoltre confrontati sia con complessi problemi di viabilità, idraulici e di navigabilità, sia con la difficoltà di riportare a una figura unitaria, o comunque coerente, un grande spazio pubblico, un luogo d'acqua che ha avuto – quantomeno a partire dal Trecento – intricate vicende costruttive. Nel corso del lavoro, inoltre, la permanenza e le condizioni di manufatti più o meno antichi hanno delineato in modi sempre più evidenti il perdurare di un destino presente e specifico di questa parte di città che il progetto, con le trasformazioni operate, ha voluto riportare alla luce.

La conservazione e la ricostruzione delle mura cinquecentesche
Per molto tempo, le mura hanno costituito, dopo la demolizione del bastione che ingombrava lo sbocco del Naviglio Grande, le opere di arginamento della città verso l'acqua. Demolite agli inizi del Novecento, esse permangono oggi nelle fondazioni interrate al di sotto delle banchine e del livello dell'acqua. Il loro carattere monumentale viene affermato nel progetto tramite un muro di arginamento continuo che, in un'unica scelta costruttiva, riunisce le vicende molteplici di questo luogo e le rappresenta.
Il nuovo argine murato disegna la sponda di viale D'Annunzio con due passeggiate sovrapposte ed è scandito da terrazze, scale e rampe. Lungo tutta la sua estensione, questa sponda è attrezzata per il passeggio, l'attracco di natanti, lo svolgimento di manifestazioni e spettacoli all'aperto (la gradonata che guarda verso i ponti sui navigli), luoghi di sosta e ristoro (il padiglione porticato della caffetteria), stalli e magazzini di servizio a formare la strada di accesso da piazza XXIV Maggio.
Dove sorgeva il baluardo a sperone delle mura cinquecentesche, caposaldo della forma urbana, vi è ora il raccordo tra le banchine: proteso verso il bacino, costituisce il luogo centrale da cui è possibile percepire contemporaneamente tutti gli elementi che si dispongono sulle sponde, da porta Ticinese fino a piazza Cantore.

La definizione unitaria del grande luogo urbano pervaso dall'acqua
La demolizione del vecchio mercato ha consentito di ampliare piazza XXIV Maggio verso il bacino. Restituita alla percorrenza pedonale, la piazza si configura come luogo di accesso alla Darsena e ai percorsi che si svolgono, a diversi livelli, sulle sponde.
Il nuovo mercato comunale costituisce un presidio della vita cittadina sul porto. Realizzato in ferro e vetro con frangisole lignei, si affaccia al bacino con un percorso ombreggiato che fronteggia i navigli.
Nuove passeggiate lungo le sponde disegnano la complessiva unità di questo luogo.
Sul piano costruttivo, il tema conduttore di tutto l'intervento si riconosce nel rapporto fra il carattere murario delle sponde (pietra e mattoni) e l'aspetto tecnico (acciaio, vetro e legno) delle dotazioni fisse di servizio.
Le sistemazioni a verde, nel loro insieme, costituiscono ulteriore elemento di definizione di questo luogo affacciato sull'acqua.
Gruppi di querce sono stati collocati agli ingressi dell'area. Un filare di bagolari (*celtis australis*) è stato disposto sulla sponda di viale Gorizia, di fronte a quello esistente di viale D'Annunzio. Successioni di platani hanno completato le sistemazioni neoclassiche di piazza XXIV Maggio. Una vegetazione palustre è stata prevista nell'area a giardino prossima a piazza Cantore.

Il nuovo porto di Milano
Lo specchio d'acqua è stato complessivamente ampliato nella sua estensione. Tutte le sponde sono state attrezzate per l'approdo d'imbarcazioni turistiche e sportive.
In piazza XXIV Maggio si è riportato in luce il trecentesco ponte delle Gabelle. Lungo il corso del Ticinello, una porzione di sponda ribassata forma un approdo interno alla piazza.
In prossimità di piazza Cantore, le nuove sistemazioni a verde fiancheggiano l'acqua sino a giungere alla zona dove i resti archeologici sono ravvicinati e maggiormente visibili: qui, dall'alto di un ampio terrazzo che scandisce l'inizio delle nuove opere murarie e di arginamento prossime a viale D'Annunzio, si osservano i resti del cavaliere cinquecentesco, la curvatura del muro spondale ottocentesco, l'area corrispondente all'assito ligneo del fondale quattrocentesco e, ancora, le tracce, riportate alla superficie del pavimento, dei basamenti murari spagnoli; un nuovo ponte pedonale metallico collega le due sponde conformando il nuovo porto come una grande corte d'acqua.
La storica Conca di Viarenna, per molto tempo essenziale alla definizione delle ragioni portuali di questo luogo, è stata restaurata e ricostruita nel suo sbocco. ◢

Sopra: vista del bacino verso la porta di piazza XXIV Maggio. A destra: piazza XXIV Maggio nel modello del progetto di concorso (2004). Pagina a fronte: in alto, vista del bacino da piazza XXIV Maggio con l'edificio del mercato; in basso, porzione occidentale della Darsena nel modello del progetto di concorso. Nel progetto, le nuove banchine erano rettilinee e si riunivano al centro del bacino: in tal modo, si conformava una sorta di sperone evocativo sia del bastione delle mura cinquecentesche – che fronteggiava, sino agli inizi dell'Ottocento, lo sbocco del Naviglio Grande –, sia di un manufatto idraulico. Le verifiche condotte sulla navigabilità della Darsena hanno poi determinato la forma attuale arrotondata di quel punto

FROM THE ARCHITECTS' PROJECT DESCRIPTION

The new Darsena (an inland dock) is a swath of technical landscape in the city. All of its old and new components – the embankments, bridges, locks and quays – were designed to resolve relations between the built-up area and the water. In the relations created between the different elements, the overall layout is an architectural response.
The gateway of Piazza XXIV Maggio, designed by Luigi Cagnola, forms the eastern defence of the dock. It provided an example to follow in this project. Built in the early 19th century as a monumental bridge crossing the Ticinello river (now no longer), its essence lies in the way its architecture resolved an urban problem.
In the manner of its construction, the new Darsena is reminiscent of other landing places in the Lombardy region, to which it is physically connected by waterways. As a large public place, it has now become a truly metropolitan part of the city.
The project was gradually defined during a long drawn-out process of development that began with our participation in the 2004 competition. It subsequently went through various changes, continual postponements and suspensions, programme amendments and repeated adjustments (even during construction) due to our steadily increased knowledge of the places concerned.
The architectural and urban objectives that had already been set in the early stages – to rebuild the port of Milan in conformity with the needs of today – also had to contend with the complex problems of roadwork, waterwork and navigability. There was the additional difficulty of unifying this major public space as a coherent dockside after it had been the object of intricate constructional changes since 1300 or earlier.
During reconstruction, furthermore, the permanence and state of varyingly ancient buildings increasingly revealed a present and specific destiny for this part of the city, which the project and its realised transformations have sought to bring back to light.

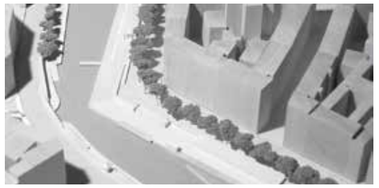
Conservation and reconstruction of the 16th century walls

For a long time, after the demolition of the rampart that had obstructed the main canal mouth, the walls formed the city's embankment against the water. Demolished in the early twentieth century, they are still part of the foundations beneath the docks and water level.
Their monumental character is asserted in the project by means of a continuous embankment wall that constructionally unifies, combines and represents the multiple vicissitudes of this site.
The new walled bank forms one side of Viale D'Annunzio, with two superimposed walks, punctuated and integrated by terraces, steps and ramps. All the way along it, this embankment is equipped for the passage and wharfage of boats, for public events and open-air entertainment (the tiered seating facing the canal bridges), leisure and refreshment areas (the porticoed cafeteria pavilion), stalls and service storage with access from Piazza XXIV Maggio.
Where the buttressed rampart of the sixteenth century walls once stood as the cornerstone of the city's urban form, an inter-wharf connection is now in place. Projecting towards the dock, it forms the hub off which all the elements extend across the banks and can be simultaneously perceived, from the Ticinese Gate as far as Piazza General Cantore.

Unitary definition of a large-scale urban place pervaded by water

The demolition of the old market enabled Piazza XXIV Maggio to be extended towards the renewed inland harbour.
Restored to pedestrian usage, the square is now configured as a place of access to its footpaths situated at various levels along the banks.
The new municipal market constitutes a garrison of city life in the port. Built in iron and glass with wooden sun-screens, it faces the docks from a shaded waterside promenade, while new waterside walks add a sense of unity to the place as a whole.
On the constructional level, the driving thread behind the whole operation can be recognised in the relation between the stone and brick character of the banks, and the technical aspects of steel, glass and wood of the permanent service facilities.
The master garden plans add to the definition of this dockland area. Clumps of oak trees have been placed at the entrances to the area. A row of bilberry (*celtis australis*) trees runs along the Viale Gorizia shoulder, opposite the existing tree line on Viale Gabriele D'Annunzio.
Rows of plane trees complete the overall neoclassical arrangement of Piazza XXIV Maggio, while marshland vegetation will characterise the garden area next to Piazza General Cantore.

■ **Opposite page, top: view of the Darsena basin toward the gateway of Piazza XXIV Maggio; below, Piazza XXIV Maggio in the competition model, 2004.**
This page, above: view of the Darsena basin and the market pavilion from Piazza XXIV Maggio; right: the Darsena's western section in the competition model, 2004, showing how in the original proposal, the new quays were straight and met sharply in the middle of the water across from the beginning of the Naviglio Grande canal. This angular shape was a reference to the bastion of the 16th-century walls that existed until the early 19th century. It was also meant as a spur to deflect the current. Navigability studies later recommended the rounded shape of the current conformation



The new port of Milan

The harbour has been enlarged, and all its banks have been equipped with landing stages for tourist and other boats. In Piazza XXIV Maggio the fourteenth century Gabelle bridge has been restored. Along the Ticinello a section of lowered embankment forms a landing stage inside the square.
Next to Piazza Cantore the new green areas accompany the water as far as the zone in which the archaeological remains are most compact and visible.
Here, from the height of a broad terrace that marks the beginning of the new walls and embankments on Viale D'Annunzio, can be observed the remains of the sixteenth century equestrian statue, the curvature of the nineteenth century embankment wall, the area corresponding to the wooden partition of the fifteenth century backdrop, and again, traces, brought back to the pavement surface, of the Spanish wall foundations.
A new metal footbridge links the two sides to conform the new port as a considerable expanse of water. The historic Conca di Viarenna, which had long been an essentially defining feature of this port zone, has been restored and reconstructed at its mouth. ◢

Darsena/Inland docks
Milano, Italia/Milan, Italy

Progetto/Architects
Edoardo Guazzoni, Paolo Rizzatto, Sandro Rossi
con/with **Jean Francois Bodin**

Gruppo di progettazione/Design team
Chiara Alessio, Franco Biglieri, Ylenia Franchini, Mattia Frasson, Paola Girola, Alessandro Lauria, Lucia Mainardi, Roberta Maiorano, Matteo Turati

Strutture/Structural engineering
D'Appolonia s.p.a.

Opere idrauliche/Plumbing engineering
D'Appolonia s.p.a.

Ingegneria elettrica/Electrical engineering
Manens-Tifs s.p.a.

Ingegneria meccanica/Mechanical engineering
Manens-Tifs s.p.a.
Opere viabilistiche/Roadwork
Erre.vi.a s.r.l.

Direzione lavori/Site supervision
ing. Pasquale Frezza

Altri consulenti/Other consultants
Edoardo Guazzoni, Sandro Rossi, Paolo Rizzatto
Consulenza alla D.L. (direzione artistica)

Committente/Client
Comune di Milano, Expo 2015

Superficie del sito/Site area
57.596 m²

Fase di progetto/Design phase
01–10.2012

Fase di costruzione/Construction phase
08.2013–08.2015

Sopra: la relazione tra viale Gabriele D'Annnunzio, tangente al sito, e l'edificio della caffetteria, da cui è possibile accedere alla banchina mediante una scala che supera il dislivello.

A destra: prospetto laterale del mercato contraddistinto da un'ampia superfice vetrata. Sotto: vista del percorso pedonale che mette in rapporto il mercato (a sinistra) con i magazzini.

Pagina a fronte: in alto, il portico del mercato che si affaccia sull'acqua; al centro, particolare dei cambi di livello nella piazzetta antistante il padiglione con i negozi

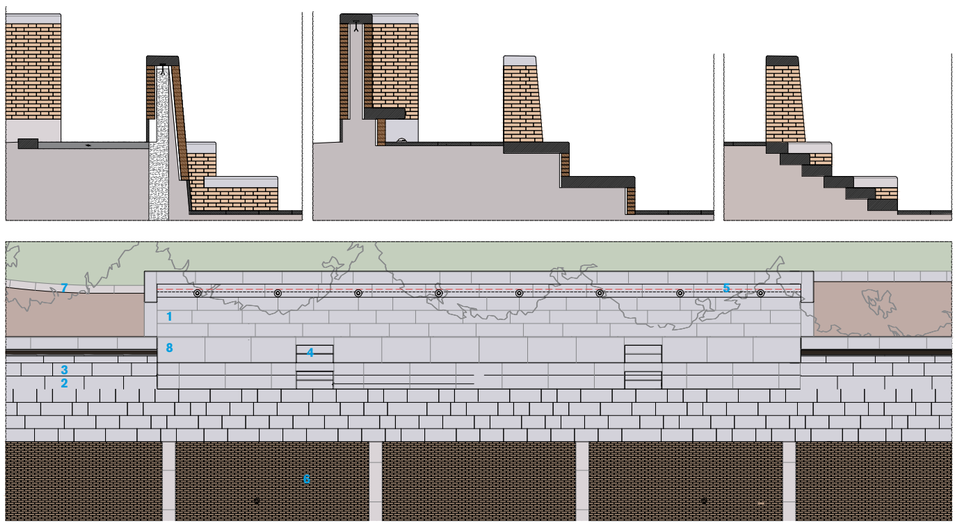
Photo Bart Herreman

■ Opposite page: top, Viale Gabriele D'Annunzio runs tangent to the site. Here, the cafeteria pavilion, which lends access to the lower-lying quay by means of a stair; centre, the glazed market pavilion seen from an angle; bottom, view of the pedestrian area between the covered market (on left) and the market storehouses set along the road.
This page: above, the portico to the rear of the market pavilion looks out over the water; left, partial view of the changing levels on the piazzetta in front of the shop pavilion

PROSPETTO E PIANTA DELL'EDIFICIO DEL MERCATO/ELEVATION AND PLAN OF THE MARKET PAVILION

0 10 M

**Sopra: banchina, caffetteria e sperone evocativo del bastione delle mura cinquecentesche.
A destra: vista della gradinata del belvedere.
Pagina a fronte: in alto, vista del bacino della Darsena con i pontili in primo piano, e il ponte pedonale sullo sfondo; al centro, particolare della banchina e del pilastro centrale che sorregge il ponte.
Alle pagine 72–73: il sistema di rampe, scale, ponte, approdi e pontili che caratterizza il progetto della nuova Darsena**



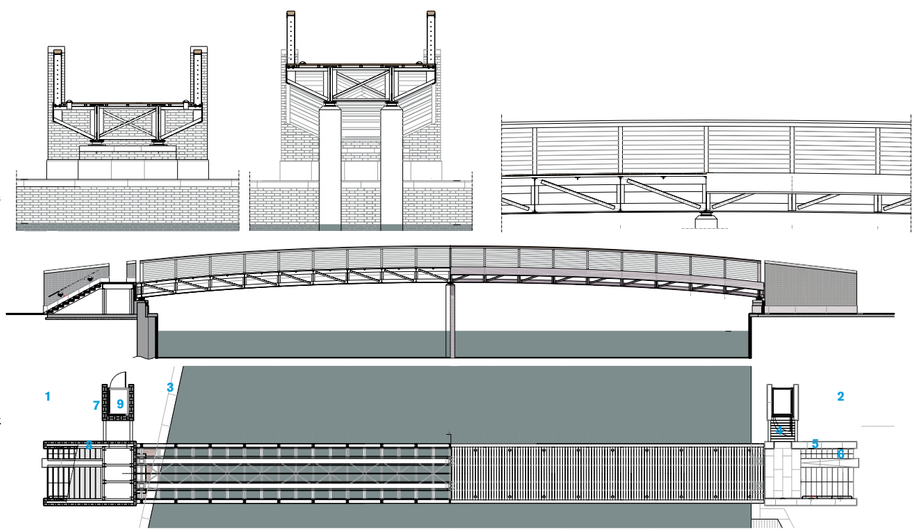
1 Pavimento in masselli di serizzo antigorio bocciardato, spessore cm 6/Paving - solid bush-hammered Antigorian Serizzo stone, 6 cm thick
2 Rivestimento in mattoni faccia a vista/Cladding - unfaced brick
3 Copertina in masselli di serizzo antigorio bocciardato, spessore cm 15/Roof - solid bush-hammered Antigorian Serizzo stone, 15 cm thick
4 Gradini in masselli di serizzo antigorio bocciardato/Steps - solid bush-hammered Antigorian Serizzo stone
5 Seduta in masselli di serizzo antigorio bocciardato/Seat - solid bush-hammered Antigorian Serizzo stone
6 Pavimentazione in mattoni pieni/Floor - solid brick
7 Cordolo in masselli di granito bianco/Kerb - solid white granite
8 Gradone di seduta in masselli di serizzo antigorio bocciardato/Tiered seating - solid bush-hammered Antigorian Serizzo stone

SEZIONI E PIANTA DELLA GRADINATA/SECTIONS AND PLAN OF THE TIERED STEPS

0 1M

**■ Opposite page: top, the quay, the cafeteria and the rounded spur that evokes the old bastion of the 16th-century walls; centre, view of the steps of the belvedere.
This page: above, the basin of the Darsena, with docks in the foreground and the footbridge in the background; right, partial view of the quay and the central column that holds up the bridge.
Pages 72-73: the network of ramps, stairs, bridge, docks and landings that characterise the new Darsena project**

1 Pavimentazione in asfalto/Paving - asphalt
2 Pavimentazione in sasso lavato/Paving - washed stone
3 Pietra di bordo in masselli di serizzo antigorio bocciardato, spessore. cm 20/Edging - solid bush-hammered Antigorian Serizzo stone, 20 cm thick
4 Pavimentazione in doghe di WPC/Paving - WPC slats
5 Copertina in masselli di serizzo antigorio bocciardato, spessore cm15/Roof - solid bush-hammered Antigorian Serizzo stone, 15 cm thick
6 Pedate di gradino in lastre di pietra spessore cm 4/Step treads - stone slabs, 4 cm thick
7 Rivestimento in mattoni facciavista/Cladding - unfaced brick
8 Muratura di sponda in mattoni/Retaining wall - brick
9 Piattaforma – elevatore a pantografo/Platform - scissor lift



SEZIONI, PROSPETTO E PIANTA DEL PONTE PEDONALE/SECTIONS, ELEVATIONS AND PLAN OF THE FOOTBRIDGE

0 1M