



Gaetano Lisciandra

MILANO 2000

UNA CITTÀ DI CITTÀ

A Milano, negli anni Ottanta e in questi primi anni Novanta, si sono elaborati piani e progetti in grande quantità, rimasti sulla carta spesso anche a causa della superficialità con cui erano stati redatti, in particolare per gli aspetti della fattibilità economico-finanziaria e operativa. Milano, anche a causa di ciò, ha perso posizioni nei confronti di altre città europee che invece hanno sviluppato una politica aggressiva ed efficace di sviluppo e riqualificazione.

I progetti, per diventare interventi, devono rispondere a una domanda reale e quindi agli interessi complessi della città, che sono a un tempo sociali, economici, produttivi e alle diffuse aspirazioni a una migliore qualità della vita e dell'ambiente urbano. Occorre pertanto invertire la rotta rispetto al passato e puntare su una gestione dell'urbanistica che sappia liberare le risorse economiche, finanziarie, imprenditoriali e culturali presenti nella città. Quel che serve è una strumentazione che non costituisca un piano globale, una gabbia rigida: il completamento o la modifica del disegno della città potrà anche essere realizzato per parti e su stimoli diversi senza che per questo si debba rinunciare al governo delle trasformazioni urbane, ma anzi aumentando di gran lunga le prospettive di successo. Quel che serve è, nell'immediato, uno strumento fortemente orientato all'operatività, snello e ficcante che, facendo tesoro delle riflessioni, della progettualità, delle energie presenti e disponibili nella città, metta a fuoco una strategia anche di lunga prospettiva e guidi, coordini, promuova le iniziative di trasformazione urbana (piani, progetti, azioni, opere) verso risultati realisticamente raggiungibili in base alle risorse e al ruolo della città.

La localizzazione geografica di Milano è tale da porla, da sempre, al centro di un sistema di comunicazioni interregionali e internazionali, rese possibili dai valichi alpini prima, dai trafori poi. Milano è anche posta al centro di una regione di

grandi capacità produttive. La ricchezza prodotta, abbinata alla posizione geografica, hanno fatto sì che la città diventasse anche un grande centro commerciale, finanziario e conseguentemente politico, religioso e culturale.

Milano tuttavia rimane una città relativamente piccola, almeno se paragonata ad altre città europee del suo rango. Anche considerando l'hinterland più immediato, il numero di abitanti rimane non eclatante. Bisogna comprendere le città storiche della regione milanese-lombarda per arrivare a una dimensione demografica che giustifichi l'importanza di Milano, che resta pur sempre una delle prime città europee. Immediatamente a nord si trovano Monza e Legnano, dapprima terminali degli itinerari commerciali da e per l'Europa e, successivamente, anche sedi di importanti insediamenti manifatturieri e industriali. Immediatamente a sud si trovano Abbiategrasso, Vigevano, Lodi, Crema, centri urbani connessi alla ricca attività agricola della pianura delle risorgive e dei canali. Più lontano, ma sempre strettamente legate a Milano, si trovano Varese, Como, Lecco, Bergamo, Cremona, Piacenza, Pavia, Novara. Sono questi i poli di quella che, seppure in senso non amministrativo, può essere definita la regione milanese-lombarda al cui assetto policentrico occorre fare riferimento per inquadrare correttamente il ruolo di Milano.

La posizione geografica prima ricordata fa di Milano una città ad altissima vocazione mercantile. I collegamenti, insieme con le capacità produttive e innovative dell'intera regione, rappresentano l'elemento vitale e insostituibile della città. Milano va quindi considerata come una città aperta verso la sua regione e verso l'Europa. Milano era e rimane una città di passaggio o, come amava dire De Finetti per sottolineare questa sua specificità, "una città sulla via delle genti".

Si debbono tuttavia registrare alcuni aspetti in controtendenza rispetto a questo carattere aperto della città che rendono il quadro più articolato e complesso. In primo luogo, sotto l'aspetto urbanistico, Milano presenta un assetto monocentrico e radiale, di impronta medievale, enfatizzato da una lunga serie di errori del passato che hanno stretto la città in una morsa di circonvallazioni stradali e ferroviarie, mantenendo come unico centro - sempre più piccolo in rapporto alla città che viceversa andava crescendo - l'area intorno a piazza del

Duomo. A tutt'oggi, all'interno della cerchia dei Navigli o nelle immediate vicinanze, permangono la maggior parte delle istituzioni pubbliche e private più importanti. Nella periferia si sono invece insediate le fabbriche e i quartieri dormitorio, saldandosi in molti punti con gli analoghi insediamenti cresciuti nei comuni dell'hinterland. Con la crisi delle periferie, dipendente in principal modo dalla chiusura delle grandi fabbriche che vi si erano insediate, ci si trova con una città fortemente squilibrata. Questo squilibrio va collocato, del resto, all'interno di una tendenza più ampia per la quale, mentre si va in qualche modo rafforzando la presenza di Milano in Europa e nel mondo, si stanno invece allentando i rapporti tra Milano e il suo territorio di riferimento. Rapporti che hanno rappresentato da sempre la linfa vitale dello sviluppo di tutta la regione. Coniugare la dimensione internazionale con il radicamento locale è dunque una prospettiva strategica di primaria importanza. Che va perseguita a tutti i livelli.

Sul piano microurbanistico ciò significa anzitutto riequilibrare i pesi tra la zona centrale e le periferie e in tal modo riqualificarle entrambe, decongestionando la prima e rivitalizzando queste ultime. L'attività che a questo fine deve essere svolta può sinteticamente essere definita di qualificazione, decentramento e connessione. In particolare risultano essenziali alcune azioni: qualificare l'identità e la funzionalità dell'area centrale mettendo a rete le funzioni di eccellenza già presenti (culturali, commerciali, direzionali, finanziarie eccetera); ridurre la presenza di insediamenti congestionanti nell'area centrale (Università, tribunali, ospedali, carceri, uffici pubblici amministrativi e altri); realizzare nuovi insediamenti integrati nelle zone di periferia - con la presenza congiunta di funzioni urbane importanti, trasferite dalla zona centrale o di nuovo impianto, residenza, attività produttive, servizi alle persone, spazi verdi - inseriti in un adeguato sistema di collegamenti. Tali insediamenti, per i quali si possono utilizzare le aree industriali dismesse, dovranno produrre un effetto città e innescare un processo di diffusa riqualificazione urbana.

Si darebbe in tal modo impulso alla formazione di una grande città policentrica, una vera e propria città di città costituita, così come altri sistemi urbani europei, da insediamenti e grandi spazi verdi, che comprenda la città centrale, le città

della periferia urbana e metropolitana e le città storiche della regione, collegate tra loro in rete e servite da un adeguato servizio regionale di trasporto connesso con il sistema ferroviario e aeroportuale di scala nazionale e internazionale. Queste città potrebbero assumere anche una certa specializzazione funzionale in relazione alle loro caratteristiche localizzative e produttive, riprendendo, per certi aspetti e a più vasta scala, la tradizione medievale delle piazze e vie dei mercanti, dei cappellai, degli orefici.

Un secondo elemento in controtendenza rispetto a quei caratteri di apertura e internazionalizzazione su cui la città può puntare è rappresentato da un progressivo indebolimento della capacità di attrazione di Milano dall'esterno, dovuto anche alla mancanza di una seria dotazione di infrastrutture per l'accessibilità e la mobilità e all'assenza di una politica complessiva per l'accoglienza, in particolare per le attività economiche. La città tende a chiudersi in se stessa generando un ambiente ostile sia dal punto di vista istituzionale che funzionale: basti pensare ai trasporti, al traffico, ai parcheggi che non ci sono. Anche sul piano urbanistico troviamo le stesse strozzature. Le norme di zona del prg fanno riferimento a modelli insediativi e tipi produttivi che ormai da anni stanno scomparendo. Le procedure sono complesse, lunghe e incerte. Gli uffici preposti sono tutt'altro che orientati a un atteggiamento cooperativo. Tutto sembra fatto apposta per respingere: e così succede che la città perda in continuazione opportunità grandi e piccole di sviluppo e riqualificazione economica, sociale e urbana. Si potrebbe forse pensare anche a un apposito ufficio o agenzia per l'accoglienza: in ogni caso, aumentare la forza di attrazione di Milano è un'altra prospettiva strategica da perseguire in tutti i campi.

Troppo ambiziosi, questi obiettivi? Forse sì. Ricordiamoci però le parole di Daniel Burnham, ai cui piani urbanistici si devono le città di San Francisco e Chicago: "Non fare piccoli piani, non hanno niente di magico per entusiasmare gli uomini. Fai grandi piani". Make big plans: più o meno lo stesso invito a guardare alto è stato lanciato l'anno scorso dal Cardinal Martini: "Ciò di cui abbiamo bisogno, visto che i nostri difetti li conosciamo fin troppo bene, è di una visuale positiva, in altre parole di un sogno di futuro, che ci permetta di affrontare con energia e coraggio questo passaggio di millennio".