

Vicende urbanistiche di Milano e dintorni

di Gaetano Lisciandra*

Incominciamo con questo articolo una breve rassegna sulle vicende urbanistiche milanesi, con particolare attenzione a quei progetti che, pur ritenuti determinanti per l'assetto della città, non si sono attuati o lo sono stati solo in parte. Celebri, tra queste sono quelli della cosiddetta "Racchetta", degli "assi attrezzati", del "Centro Direzionale", per non parlare, andando più indietro nel tempo del famoso piano "napoleonico" dei primi anni dell'ottocento, da molti ritenuto il più innovativo e interessante piano che Milano abbia mai avuto e quindi la più grande occasione mancata per fare della città un organismo urbano al passo con i tempi, policentrico, efficiente e al tempo stesso fortemente rappresentativo.

Nell'iniziare questa rassegna mi piace ricordare, per la chiarezza e la permanente attualità dell'analisi, uno scritto con cui, nel 1956, Luigi Piccinato introduceva "Il piano regolatore di Milano", un volume edito dall'Istituto Nazionale di Urbanistica in collaborazione con il Comune di Milano per presentare il Piano Regolatore del 1953. Lo scritto, dal titolo "Guardare Milano", prendeva appunto le mosse da un rapido e intenso sguardo alla storia urbanistica della città che vi voglio ampiamente riproporre.

Fino al 1700 Milano, - scrive Piccinato - con i suoi spazi liberi, tra borgo e borgo, compresi nella cinta bastionata; con la sua struttura viaria interna quasi radiocentrica rispetto alla piazza del Duomo e con il gran cuneo del castello a nord ovest, rappresentava un organismo logico, semplice e funzionale, proporzionato nella vita di allora e su questa modellato. Da quel momento per la città, con l'accrescersi rapido della sua operosità industriale, si pongono decisamente i termini del nuovo vero unico problema di fondo: quello di strutturare, non già un ampliamento, ma addirittura un nuovo organismo attraverso un vero piano, ossia attraverso un vero programma. E da quel momento ha inizio il dramma di Milano.

Giacché l'antico organismo radiocentrico, che per secoli si era mostrato ef-



Nuovo edificio dei magazzini Bocconi (Arch. G. Giachi)

Dal volume: Milano nell'Unità nazionale, 1860-1898, Cariplo

ficiente nelle sue modeste dimensioni, di fronte al crescente volume di attività edilizia dei tempi nuovi, rappresentava ormai un sistema finito e chiuso ed il problema non era già quello della quantità, quanto piuttosto quello della qualità: quello cioè di ricreare e scoprire la nuova e diversa impostazione urbana di una grande metropoli, capace di un più vasto divenire.

Un barlume di intuizione del vero problema può ritrovarsi in quel famoso piano, cosiddetto napoleonico, che sembra si proponesse una struttura capace di aprire le porte al decentramento, anche se modesto. Ma evidentemente le forze di espansione reclamanti il nuovo organismo non erano ancora sufficientemente prepotenti e chiaramente valutabili; sì che per altri tre quarti di secolo il problema rimase inespresso. Quando le ferrovie e ed i trasporti collettivi su strada e le industrie e la immigrazione dalle campagne e la rivoluzione industriale reclamarono ed imposero la soluzione, la situazione, già critica, sfociò nel piano dell'ing. Beruto, nel 1884.

Fu questa la prima occasione mancata per fare di Milano un esempio di città moderna; fu questa la prima pietra della muraglia che racchiuse Milano nel suo destino. E di qui si denuncia chiaro il dramma della metropoli che, ancorata alla struttura settecentesca monocentrica, si rivolgerà d'ora in poi su se stessa e contro se stessa, disfaccendo e rifacendo la sua edilizia, mangiandosi e rimangiandosi quanto veniva creato dalla generazione precedente in una febbrile attività di distruzione e di ricostruzione, moltiplicando, così, follemente i valori del suolo urbano, distruggendo i valori spirituali dell'antica edilizia per aprire di necessità le porte a tutte le speculazioni edilizie.

La città, che guardava se stessa esclusivamente dalla piazza del Duomo come già cinque secoli prima, era ormai incapace di strapparsi la camicia di Nesso della enorme ragnatela fissata dall'ing. Beruto. Ma vi era l'esempio universale di Parigi che, a quell'epoca, dettava legge in tutta Europa! Esso faceva facile testo nella mancanza generale di una preparazione culturale

specificata. Là, dove sarebbe stata necessaria la collaborazione più vasta di politici, di cittadini, di studiosi e di tecnici, sopperiva invece, in mancanza di una vera coscienza del problema, la frase fatta, l'esempio classico che, nelle mani inesperte, diventa accademico. E così altri ingegneri comunali, nella quasi identica atmosfera, cinque lustri dopo il Beruto, privi di una più vasta collaborazione, non fecero che aggiungere, col piano del 1912, altri giri di maglie e di fili alla vecchia ragnatela, riducendo ancor più la città in se stessa.

Come sempre succede quando si pretende di risolvere un problema ampliandolo nei suoi stessi termini che lo condizionano, le stesse situazioni di un tempo si ripresentavano sempre più gravi, di lustro in lustro. Il tema si perpetuava in quello stesso di un secolo prima: creare un organismo nuovo e diverso, adatto ad una nuova e più grande dimensione. Ma con l'aggravante che ogni soluzione di dettaglio peggiorava la situazione generale. Né valeva allargare le strade per sbloccare la circolazione, quando la nuova sezione stradale consentiva automaticamente maggior volume di fabbricazione e quindi di popolazione che poi avrebbe ingombrato, rendendola insufficiente, la strada allora allargata; né valeva aprire nuovi sbocchi verso la periferia, quando questa era poi convogliata fatalmente al centro dallo stesso tronco che avrebbe dovuto alleggerire il centro; né valeva continuare a creare circonvallazioni e strade anulari quando poi le radiali le rendevano nulle...

Eppure, alla fine, nel 1926, la situazione era giunta ad un punto tale di acutezza che le autorità risolsero finalmente di fare appello a tutti i tecnici, scegliendo la nuova idea attraverso un grande concorso nazionale. Fu quello un grande atto di saggezza che aprì il cuore alla speranza.

Il pensiero urbanistico italiano, sebbene in ritardo rispetto ad altri Paesi, si era maturato e, con esso, anche una vaga coscienza del tema si era diffusa; ed era logico aspettarsi una nuova parola. La quale in fondo venne, sia

pure confusamente.

Il progetto "Forma urbis Mediolani", redatto dall'allora giovane Club degli urbanisti, e l'altro progetto proposto dagli ingg. Chiodi e Merlo, sia pure in diversa misura, avevano intuito e proposta la via giusta, quella di una nuova struttura, vista a nuclei suburbani distanziati. E, del resto, lo stesso bando di concorso ne dava l'indicazione quando affermava la necessità "dell'indipendenza dei nuclei urbani incorporati nel Comune di Milano, i quali dovranno costituire centri autonomi dal punto di vista amministrativo ed edilizio, in modo da attenuare lo sviluppo monocentrico della città". Ciò sarebbe stato il solo mezzo per realizzare la soluzione della antica zona centrale della città per la quale il bando "saggiamente poneva la necessità di conservare, oltre che i monumenti artistici, anche i quadri urbani più importanti per ragioni pittoresche, storiche e sentimentali".

Fu scelto invece il progetto che "apre nella vecchia compagine una rete di grandi arterie nuove, poco o nulla seguendo o adattandosi alle esistenti: né si contenta di questo; ma tra le varie maglie di questa rete vengono previste una infinità di altre arterie larghe, rettilinee e regolari, che sono quasi sempre inutili, e distruggono totalmente la città esistente" (così si esprimeva M. Piacentini, che pur era certo il membro più autorevole della commissione, in un suo articolo nella rivista "Architettura" e che, comunque, non fece valere quella sua voce). Fu scelto insomma il progettone radiocentrico a base di cannonate prospettiche, retorico e lontano da qualsiasi realtà concreta del problema: e tutti i progetti premiati furono ancora una volta consegnati all'ingegnere comunale perché facesse lui il piano regolatore della città.

Ne venne fuori il piano radiocentrico del 1934, che ricuciva per tutta l'estensione del territorio comunale un'altra cintura compatta edilizia e stradale di case e di circonvallazioni. (...) Eppure i tempi sarebbero stati maturi per la vera soluzione; e la si-

tuazione non era del tutto compromessa (...). Milano invece fu imprigionata nel piano del 1934 e questo fu l'ultimo atto del dramma.

Il piano del 1953, frutto di una grande consultazione cittadina, si proponeva di uscire da quell'eredità soffocante per organizzare "una struttura più aperta, più libera, più economica, proiettata nella regione Lombardia", compito invero non facile perché "intanto la vecchia città, quella che si voleva conservare con il concorso del 1927, è ormai completamente distrutta: sono rimaste, irrimediabilmente spaesate e fuori del loro quadro urbano, le principali reliquie monumentali disposte a raggiera intorno alle guglie del Duomo, il quale guarda alle recenti strade troppo larghe, ma già insufficienti al traffico portato dalla selva di casoni e grattacieli (...). L'azione tattica, che dovrebbe sbloccare la situazione del centro, è invece rappresentata dal nuovo Centro Direzionale, servito dagli assi attrezzati. Ma anche qui quanta lotta e quante difficoltà (...). La netta opposizione delle Ferrovie Varesine allo spostamento dei loro impianti che avrebbe dovuto permettere la realizzazione di questo punto-chiave del piano, proprio nel momento stesso in cui la spinta edilizia era favorevole alla costruzione di grandi edifici commerciali, bancari e direttivi, la quale purtroppo in gran parte, si è quindi sviata, indirizzandosi a costruire le vecchie e nuove sedi nel vecchio centro e lungo il corso Vittorio Emanuele: ed ora che la opposizione alle ferrovie è vinta, molte possibilità si sono allontanate".

Chissà cosa avrebbe detto, Luigi Piccinato, se avesse allora potuto sapere che nel 1994, a più di quarant'anni di distanza, quell'azione tattica che avrebbe dovuto rappresentare il punto chiave del P.R.G., non si è ancora realizzata.

Purtroppo però quell'orrendo vuoto urbano davanti alla soluzione Garibaldi, a due passi dal Duomo e con la più alta accessibilità di mezzi pubblici, è ancora lì sotto gli occhi di tutti noi.

(*) architetto