

Città regione? Si può

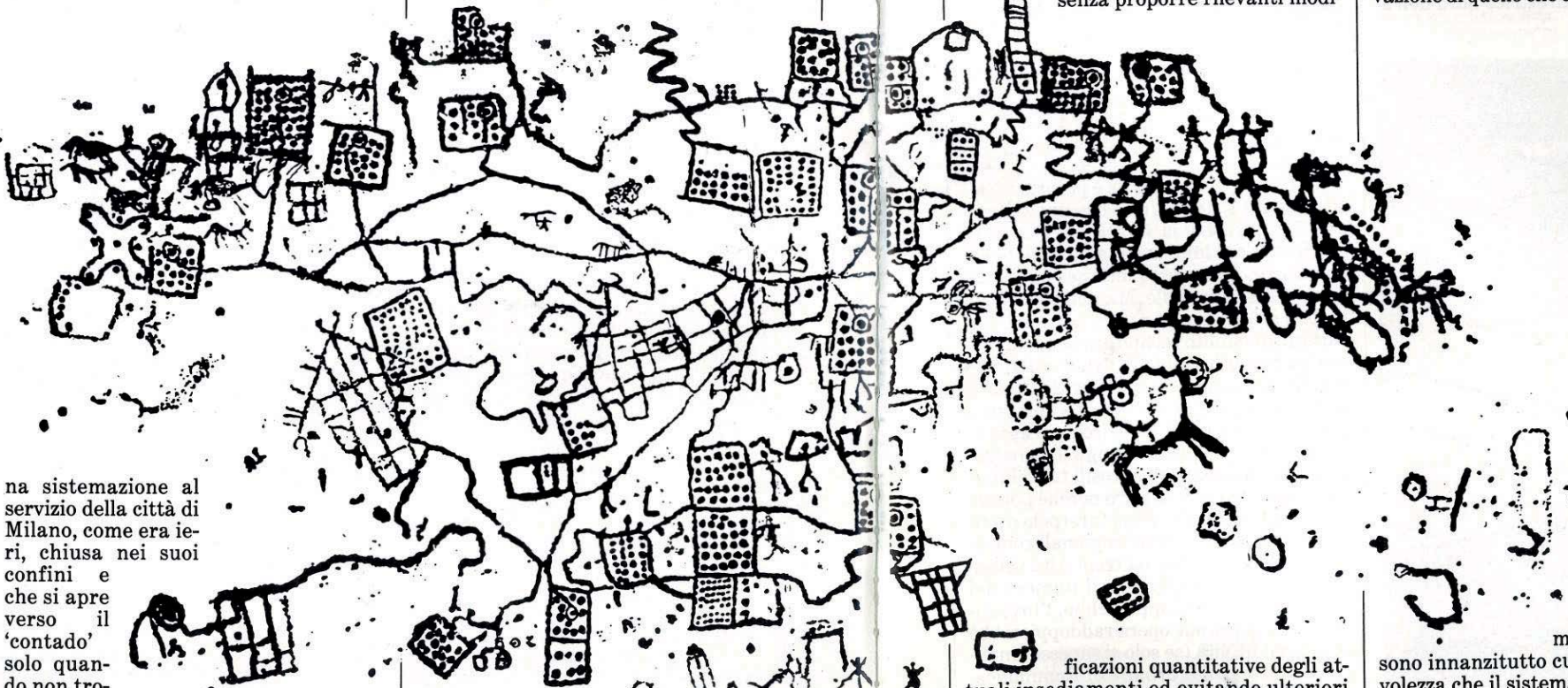
Il dibattito ha preso improvvisamente corpo con l'istituzione del ministero per le Aree urbane. L'argomento della disputa è finalizzato a stabilire se è l'area metropolitana, quindi la città capoluogo e i comuni di corona, a costituire il riferimento per le scelte urbanistiche, oppure se si rafforza un'altra dimensione, oggi individuata per quella di città policentrica regionale. L'alternativa (perché è alternativa "teorica") non è di poco conto; costituisce infatti un elemento decisivo per il destino delle nostre città: sono sul tappeto le strategie relative al sistema dei trasporti, alla localizzazione delle grandi funzioni urbane (mercantile, culturale, assistenziale, universitaria, residenziale), alla possibilità di individuare correttamente le aree per destinazioni ad attività produttive e strutture di servizio. Insomma è in discussione un nuovo scenario urbanistico.

Ma non solo. Pur nelle multiformi realtà italiane (la configurazione e la dimensione romana è diversa da quella di Napoli ed entrambe da Milano, per esempio), la prospettiva di considerare l'Italia un insieme di città e di aree economiche e produttive significa fare un discorso di qualità della vita. Infatti nel semplice modello di decentramento a scala metropolitana degli anni Sessanta, non sono state riconosciute la qualificazione e l'ambito funzionale dei poli regionali e delle loro aree e si sono aggiunti congestione, marginalizzazione, consumo di suolo, sovraccarico delle direttrici viabilistiche. Il riconoscimento di una nuova realtà urbana regionale, viceversa, significa l'estensione di condizioni urbane dappertutto e la possibile accessibilità alle funzioni civili anche da parte di chi non abita nel nucleo centrale.

Il caso di Milano/Lombardia è emblematico: sia per il collegamento ferroviario regionale e la costruzione del Passante ferroviario, sia per la riconoscibilità storica (confermata dalla strategia del Programma regionale di sviluppo) di un'unica area urbana policentrica, con un polo emergente, centri principali e altri intermedi. La volontà di pensare a un'unica nuova città policentrica, superando il concetto di area metropolitana, ha preso corpo anche nei convegni "Le grandi funzioni urbane", organizzati dalla Sezione Lombardia dell'Istituto nazionale di urbanistica e dalla Facoltà di Architettura. In particolare, all'incontro per lo sviluppo del Politecnico, per esempio, si è affermato come "la collocazione di una nuova sede del Politecnico a Gorgonzola sia una razionalizzazione di corto respiro (con accessibilità con metropolitana ottima da Milano, ma affidata all'auto dalla Regione); u-

Una riflessione sull'area urbana lombarda per disegnare il futuro e per capire quali sono gli obiettivi della nuova strategia sul territorio. Ne parlano urbanisti e docenti universitari: sulle posizioni diverse prevale la chiarezza della dimensione del sistema policentrico. A Milano, ma in prospettiva in tutto il Paese.

di Angelo Bugatti



na sistemazione al servizio della città di Milano, come era ieri, chiusa nei suoi confini e che si apre verso il 'contado' solo quando non trova lo spazio fisico per risolvere 'dentro le mura' i propri problemi, illudendo ogni tanto di portare qualche gioiello fuori porta" (Andrea Balzani).

Dibattito vivace, abbiamo detto, ma non ancora chiarissimo perché inquinato da rifiuti preconfezionati verso la nuova realtà. Così abbiamo chiesto a nove esperti di raccontarci la loro opinione: ne escono posizioni articolate che puntano sul sistema dei trasporti, sull'accesso alle informazioni, sulla preoccupazione di consumo del suolo e delle risorse, dell'estensione, della congestione e del degrado.

Identità della città, disseminazione dell'uso largo di città, ragioneria urbanistica, consapevolezza che il sistema urbano va perfezionato, città dell'improduttività. Sono idee e affermazioni che fanno coglie-

re la ricchezza degli interventi, a volte anche polemicamente, in risposta alle tre domande che abbiamo posto:

1. Qual è la dimensione reale cui riferire la strategia per la città, parlando di trasformazioni e interventi sul territorio?
2. Quali progetti, tra quelli noti sia di parti di città sia di infrastrutture o altro, rappresentano la dimensione reale o potenziale di Milano?
3. Quali le condizioni e i requisiti per far operare un salto di qualità e di dimensione di riferimento (se questo salto è neces-

sario) ai diversi progetti di cui si parla, oppure quali sarebbero le vere priorità di progetto, tenendo conto che deve essere possibile, e i limiti delle risorse pubbliche?

Architetto Andrea Balzani, urbanista e componente del Comitato tecnico-scientifico per l'ambiente e le comunicazioni del ministero per le Aree urbane:

1. "Anche se non è sempre corretto individuare una sola dimensione per il governo della città e del suo territorio e se esistono temi connessi alla riqualificazione del paesaggio e dell'ambiente urbano (verde, servizi, parcheggi per i residenti e

per il traffico operativo eccetera) che hanno essenzialmente rilevanza locale e possono essere riferiti alla dimensione del Comune, credo che oggi la dimensione prevalente per le scelte di governo di Milano sia l'area urbana lombarda che si è costruita nel tempo come sistema policentrico.

Questo sistema deve essere valorizzato e perfezionato perché è quello che permette la massima estensione sul territorio dei benefici derivanti dallo 'stare in città', senza proporre rilevanti modi-

ficazioni quantitative degli attuali insediamenti ed evitando ulteriori fenomeni di congestione attorno ai singoli centri regionali".

2. Si tratta d'intervenire sul sistema dei trasporti e lo si sta facendo (o almeno programmando) con il Servizio ferroviario regionale (Sfr) passante. Occorre pensare anche alle aree d'interscambio, ai sistemi di connessione con le linee urbane e alla continuità delle reti stradali dentro le città, temi a tutt'oggi un po' disattesi.

Si tratta di sviluppare le possibilità di accesso alle informazioni sia in termini estensivi sul territorio (reti cablate) sia di intensità di connessioni e scambi con i principali centri economici mondiali. Anche questo mi sembra un tema non affrontato o visto molto parzialmente come un semplice potenziamento di linee telefoniche.

Si tratta ancora, per restare alle que-

Nella colonna a destra, dall'alto: Cesare Stevan, Lucio Stellari D'Angiolini, Valeria Erba, Giulio Redaelli, Roberto Camagni, Andrea Balzani, Gaetano Lisciandra.

stioni più rilevanti, di mettere a regime e riqualificare le attività fieristiche ed espositive, integrandole con attrezzature congressuali efficienti, e di sviluppare il sistema universitario, potenziandone le sedi. Idee e progetti ci sono e assumono correttamente come riferimento l'area urbana lombarda, ma è innegabile che l'attuazione e la gestione successiva dei piani e dei programmi sia di respiro corto; questo vale anche per i parchi e il verde, dove prevale un atteggiamento di conservazione di quello che c'è e poca creatività".

Qui a fianco Mappa di Bedolina, incisione rupestre dei Camuni dell'Età del bronzo, tratta da Atlante Storico di Milano, città di Lombardia di Virgilio Vercelloni; anche le altre stampe presenti nel servizio sono tratte da questo volume.

3. "Le condizioni perché i progetti di Milano e della Regione siano riferiti a quella che è l'attuale dimensione della città,

sono innanzitutto culturali, di consapevolezza che il sistema urbano policentrico esiste ma va perfezionato in termini strutturali e difeso, in quanto è un valore e deve essere assunto con chiarezza come obiettivo di politica territoriale. Questa chiarezza non sempre c'è e credo che per dimostrarlo bastino due esempi. Se si valuta il progetto relativo al Sfr, vediamo come a un disegno della rete riferito alla città regionale non corrisponda un'ipotesi di modello di esercizio ugualmente corretto: si privilegiano infatti i percorsi interni all'area milanese o comprensoriale e prevale il soddisfacimento dei fabbisogni esistenti e generati dallo sviluppo dei comuni di corona al capoluogo, confermando quelle tendenze localizzative spontanee che sono state e sono fattori di congestione.

Il secondo esempio si trova considerando le proposte dell'ex Centro direzio-

nale: le destinazioni indicate nel Progetto d'area per funzioni d'interesse nazionale ed europeo, quali la Borsa, le attività finanziarie, il centro culturale di raccordo dell'intero patrimonio delle biblioteche lombardo, sono correttamente rapportate al luogo più accessibile nell'intera Regione. Questa ambizione già si disperde nei contenuti formali della Variante e a poco a poco si torna a parlare di uffici in modo generico, sostanzialmente in concorrenza con la forte offerta, casualmente disposta nel tessuto milanese, provocata da un uso in parte distorto della normativa nelle zone industriali. L'area del Garibaldi-Repubblica, come in prospettiva quella attorno alla stazione Vittoria, deve essere progettata e utilizzata per attività strategiche per il funzionamento della città cosiddetta 'europea' o 'mondiale', per ricavare i massimi benefici pubblici dalle forti spese pubbliche che interessano l'area, altrimenti è meglio che resti così".

Professor Roberto Camagni, docente straordinario di Politica economica e di economia regionale all'Università di Padova e Bocconi, coordinatore del comitato scientifico dell'Osservatorio economico territoriale dell'area metropolitana milanese:

1. "Sembra assai importante interro-

(segue)



garsi su quale sia la giusta 'dimensione' entro cui collocare la pianificazione di una città come Milano, intendendo per dimensione sia l'inquadramento degli aspetti economico-funzionali entro cui si svolge e si svolgerà il ruolo complessivo della città, sia necessariamente l'ambito territoriale di riferimento.

Milano svolge un ruolo unico ed essenziale all'interno della gerarchia urbana italiana: il ruolo di cerniera e di struttura di collegamento con i grandi mercati esteri (in senso non solo economico ma anche, a esempio, culturale), anch'essi organizzati attorno alle grandi aree metropolitane. Questo ruolo sarà enfatizzato dalle prossime scadenze internazionali relative alla istituzione del mercato unico europeo e alla liberalizzazione dei movimenti delle persone, delle imprese e dei capitali. Possiamo dire anzi che lo strumento principe della politica economica dei prossimi anni, per la parte che non riguarda il controllo della domanda aggregata, sarà proprio quello delle politiche delle infrastrutture e delle politiche per le città.

2-3. "Gli interventi prioritari sotto questo profilo per la parte pubblica sarebbero: grandi infrastrutture di trasporto rapido e comunicazione, collegamento efficiente con gli aeroporti, organizzazione policentrica dell'area metropolitana per ridurre l'attuale congestione, rafforzamento delle infrastrutture di mobilità orizzontale (e in questo caso, quale imprevidenza lasciar cadere il progetto Gronda Nord, senza sostituirvi alcun progetto alternativo!), miglioramento della qualità urbana intesa non solo come obiettivo in sé ma anche come strumento di efficienza economica. Dal punto di vista territoriale, una dimensione sovracomunale si impone con assoluta necessità, e liquida drasticamente ogni strumento di intervento con un ambito di azione solo comunale (come a esempio anche un aggiornamento del Prg, da alcuni suggerito). Il decentramento selettivo e concertato a livello metropolitano di alcune funzioni urbane è ormai una condizione di sopravvivenza della città, anche in previsione dei vistosi effetti centripeti che deriveranno dalla realizzazione del Passante e di alcuni Progetti di area (tutto ciò ancora effetto di politiche progettate a livello solo comunale).

Non molti sembrano i progetti che fino a oggi hanno presentato contemporaneamente una coerenza con alcuni obiettivi strategici per la città, una motivazione non esclusivamente speculativa e un elevato livello di 'fattibilità'. Fra questi, si deve constatare purtroppo la matrice solo privata e una vasta crisi di decisionalità pubblica. Considerazioni di mercato che

A lato, l'Abbazia di Viboldone, disegno manoscritto a inchiostro. Sotto, una sequenza geometrica di risaie nella Pianura Padana (da I Paesaggi umani, Touring Club Italiano).



sembrano sufficientemente solide hanno guidato la proposta di un polo di turismo manageriale a Montecity, una proposta in linea con una vocazione prospettica della città, che potrebbe colmare alcune attuali vistose lacune dell'offerta di questi servizi; più ambizioso, e a mio avviso dotato di un grado di strategicità tale da meritare un ben più ampio interessamento pubblico, è il progetto di un polo tecnologico alla Bicocca, da intendersi come il primo passo di una più ampia politica di rilancio e modernizzazione della direttrice nord dell'area metropolitana".



Professor Lucio Stellario d'Angiolini, docente di urbanistica alla facoltà di Architettura di Milano:

1. "Per me non ci sono mai stati dubbi, fin dal '55 (sul finire di quell'anno scrissi una breve controrelazione per il Convegno Inu di Firenze): l'unica strategia per la città — l'unica credibile, ormai dopo il Pim lo si può dire con il senno di poi — pretende la dimensione regionale. Infatti una strategia che esigesse l'inversione della tendenza insediativa dall'intorno di Milano sui capoluoghi compresi tra Prealpi e Po fu insistentemente reclamata fino appunto al '62. Si chiedeva soprattutto di attivare un Servizio ferroviario regionale

— s'insisteva sul Passante proprio a questo fine — una metropolitana regionale che contrastasse per tempo quella tendenza centripeta: a causa della crescente motorizzazione stava per divenire diffusa. Mancarono d'altra parte accorte facilitazioni agli insediamenti industriali che trattessero nelle città di corona l'inurbamento proveniente soprattutto dalle campagne e dalle valli lombarde. Ma chi ha proposto l'idea di una città che fosse da governare tutta entro l'impossibile suo comprensorio se non la cosiddetta 'cultura urbanistica'?

2. "Il progetto — tutto da rivedere, naturalmente — di ristrutturazione del sistema ferroviario, purché miri alla maggiore efficacia complessiva di ogni suo servizio e quindi alla migliore sinergia intermodale".

3. "Giusto, molto giusto: è proprio il 'salto di qualità' nell'offrire uso di città che può far decidere la strategia. Per città (policentrica) lombarda, e dunque per il suo cuore, il progetto milanese del Passante FS è ineludibile. Ma non perché potrebbe effettuare (ma sarà poi vero?) un servizio di minuto recapito urbano pur entro un ben più ampio Sfr (non potrebbe mai farlo un apprezzabile servizio urbano: si pensi solo a quanto sarebbe spiazzato rispetto a una linea Mm circolare assistita, attorno i Bastioni e lungo le penetrazioni, da un sistema di autosili tutto informatizzato) ma al contrario perché potrebbe garantire all'Sfr i treni interpolo direttissimi e cioè solo i treni regionali compatibili con gli Intercity e i treni Alta velocità. Si avverta inoltre che il numero dei treni nell'ora raddoppierebbe, l'investimento nella grande opera raddoppierebbe la sua redditività (se solo si sapesse rinunciare alle stazioni urbane di Repubblica, Venezia, Dateo). D'altra parte quel che in questi giorni si scopre è che il Passante FS sarebbe subito tutto costruibile (se fossero escluse quelle sue stazioni intermedie) con i soli fondi che il Comune di Milano attende dalla Finanziaria. Poiché il puntuale recapito di Milano per tutti i treni locali di Sfr, molto più utile se non altro all'accessibilità delle aree industriali, dismesse e no, può essere garantito dall'uso parziale della Cintura FS — a Bovisio Ghisolfia, a Garibaldi, (a Turro), a Lambrate, a Vittoria e a Rogoredo — l'attuazione del Passante potrebbe diventare moneta di scambio per trattare con FS e Fnm: l'aver costruito i due binari specializzati per l'alta velocità (e il non incompatibile servizio merci) quanto varrebbe?".

Professoressa Valeria Erba, prorettore del Politecnico di Milano, componente del direttivo Inu, sezione Lombardia:

(segue)

1. "Ancora grande è la confusione sia a livello interpretativo dei rapporti tra città e territorio e tra città e città, sia — e soprattutto — a livello operativo e gestionale. Infatti, caduta l'ipotesi di costruzione di un ente intermedio (il Comprensorio) che in gran parte riconosceva un ruolo complementare tra la città e il suo territorio, attualmente le città galleggiano nel mare magno delle Regioni che spesso non hanno strumenti e politiche di intervento commisurate al problema insito nel rapporto città-territorio.

Le affermazioni dell'esistenza di un rapporto tra il piano di Milano e l'area

zarsi di posizioni preconcepite e ideologiche sul possibile rapporto tra Milano e il suo territorio, dimostra quanto sia utile e necessario ripensare in termini aggiornati a tutta la questione, per evitare che ogni progetto di trasformazione della città di Milano venga dichiarato 'accentratore di valori' e che ogni progetto di trasformazione dell'hinterland venga dichiarato dissipatore di risorse".

2-3. "Esiste oggi ampio spazio per affermare sia principi di trasformazione e rivitalizzazione della città, sia principi di valorizzazione dell'hinterland, nel rispetto della salvaguardia delle risorse non ripro-



metropolitana-regionale risalgono al primo piano regolatore del dopoguerra (vedi il progetto Ar del 1945 e la pratica del decentramento industriale nel Prg del 1953), sono confermate da tutta la vicenda del Piano intercomunale Milanese (1961-1981) in cui si conferma l'ipotesi di una pianificazione unitaria dell'area, capace di distribuire risorse e potenzialità di sviluppo in modo equilibrato, fino alla più recente diatriba tra modello accentratore (la rivitalizzazione delle aree centrali del Documento direttore del Progetto Passante ferroviario del 1983) e modello distribuito di memoria intercomunale. Il radicaliz-

ducibili. A esempio, l'uso di grandi quantità ancora oggi disponibili di aree dismesse o sottoutilizzate (a Milano e nell'hinterland) consente di sviluppare e potenziare organicamente funzioni e ruoli peculiari per ogni area. In questa linea, sembra opportuno utilizzare le aree libere di Milano per potenziare le funzioni urbane proprie della città (Università, mercati, Fiera, residenza, parchi), ma non in un'ottica di accentramento e di isolamento di queste funzioni rispetto al loro effetto territoriale, bensì considerandole come funzioni che caratterizzano la città, attirando quella utenza esterna che può esse-

In questa pagina, a sinistra il corso del Naviglio fuori dalla città di Milano, nei pressi di Robecco (da Città da scoprire, Touring Club Italiano). Nella pagina a fianco, in alto particolare di "Collegium Helveticum Mediolanense" di Benedetto Quarantini. In basso, da sinistra la Cattedrale di Lodi Vecchio, Palazzo Albergoni Arrighoni a Crema, il Duomo di Vigevano (da Città da scoprire, Touring Club Italiano).

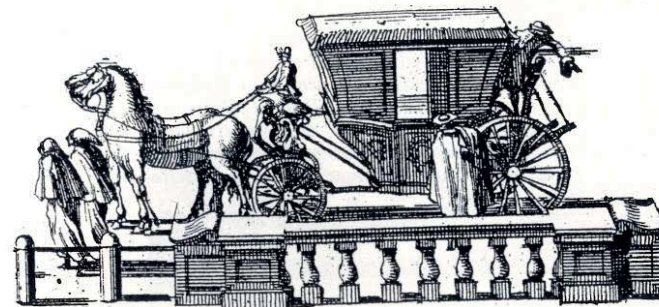
re retta dal sistema di trasporti. Analogamente, parte di queste funzioni può essere anche distribuita a scala più vasta regionale, purché risponda a requisiti e utenze che trovano la propria espressione a una scala più locale, di minor accessibilità. Bisogna cioè respingere la vecchia logica che isolava una funzione dal suo contesto e cercava di risolvere i problemi di sviluppo di questa funzione semplicemente trovando un'area più vasta e decentrata, ma bisogna ricostruire il rapporto tra la funzione, il territorio, la città. In sintesi, le condizioni per far operare un salto di qualità ai progetti di cui si parla stanno essenzialmente nella capacità di far rientrare questi progetti in una logica complessiva di pianificazione, che attui scelte qualificate, prioritarie e tempestive: se il Politecnico può andare alla Bovisa, ci vada da subito, anche con decisioni parziali e soluzioni temporanee, ma che non si aspettino altri 20 anni come è successo per la città 'inesistente' della Scienza a Gorgonzola".

Professor Guido Martinotti, docente di sociologia all'Università di Pavia:

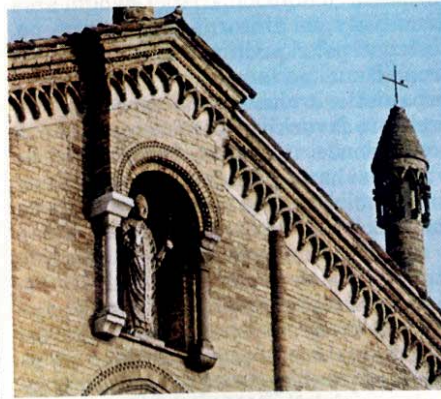
1. Per partire con il piede giusto dobbiamo ricordarci che i classici parametri concettuali con i quali si definisce l'urbanità di un insediamento sono tutti di natura continua: dimensione, densità ed eterogeneità sono caratteristiche che non per-



mettono una dicotomizzazione 'naturale', ma solo la individuazione di soglie arbitrarie. Inoltre con la trasformazione delle città da entità fortemente distinte dal territorio circostante — si pensi alla cinta daziaria, una vera e propria barriera fisica attiva fino a non molti decenni orsono e in parte ancora visibile nelle città contemporanee — in metropoli legate all'hinterland da legami funzionali altamente diversificati quanto a estensione territoriale, ma anche fortemente interattivi — si pensi al flusso del traffico e della pendolarità di diversa natura — si è creata una situazione assai complessa.



È evidente quindi che ogni definizione di area metropolitana o regione urbana deve basarsi su criteri che sono in parte arbitrari o di comodo o, per meglio dire, di accordo politico e sociale. Ma certo che una entità urbana come Milano che ha un nucleo denso di 1.500.000 abitanti che la situa al cinquantesimo posto tra le grandi città mondiali, ma al tredicesimo posto per densità, subito dopo Mosca e New York e subito prima di Taipei, non può essere utilizzato per amministrare (in senso ampio) una regione urbana che ha tra i cinque e gli otto milioni di abitanti a seconda dei criteri impiegati, che la colloca al tredicesimo posto subito dopo New York e Rio De Janeiro e subito prima di Osaka e Buenos Aires. Occorrerà quindi stabilire una qualche forma di funzione di governo a livello intermedio, sia pure tenendo conto delle funzioni specifiche da attribuirgli. Forse il criterio per la determinazione di questo livello, nel particolare caso milanese, caratterizzato da un forte policentrismo delle periferie della regione metropolitana, potrebbe essere basato sulla intersecazione delle diverse aree di gravitazione tra la metropoli centrale e le città metropolitane regionali. In questo senso si tratterebbe di stabilire non una sola regione metropolitana, ma una regione metropolitana policentrica con una ge-



rarchia di funzioni".

2. "Credo che il progetto più interessante nel senso indicato più sopra, almeno nella sua logica, se non proprio in tutti gli aspetti della sua attuazione concreta, sia il Progetto del passante ferroviario".

3. "Rispondo seguendo il filo logico che discende dalle premesse, semplicemente dicendo che due mi sembrano le dimensioni da tenere in considerazione: l'aumento complessivo ed equilibrato della qualità urbana e l'integrazione tra il centro e le periferie del sistema. Oggi la periferia della città e soprattutto le fasce del sistema metropolitano centrale sono ai margi-

ni dell'attenzione della classe dirigente e dell'opinione pubblica metropolitana fortemente condizionata dalle più visibili caratteristiche del centro. Solo di recente si notano segni di una crescente, anche se ancora modesta, attenzione per i problemi delle periferie che, per molti aspetti, più tali non sono in una struttura urbana metropolitana. Ma a parte questi criteri di orientamento generale, la metropoli milanese, come tutte le altre città italiane, deve affrontare un problema di emergenza acuta rappresentato dal complesso dei rapporti tra automobile e città.

Architetto Gaetano Lisciandra, presidente della sezione Lombardia dell'Inv, membro della giunta esecutiva nazionale dell'Inu:

1. "Non esiste a mio parere una sola dimensione di riferimento per le strategie urbane e territoriali. È vero invece che a ciascun problema, o più precisamente a ciascun insieme di problemi, corrisponde una dimensione territoriale e anche un livello socio-economico e politico-istituzionale diversi di cui occorre tener conto nella definizione delle strategie e degli interventi.

Schematizzato molto, per una città come Milano, esiste un sistema di relazioni internazionali, nazionali, interregionali, regionali, metropolitane e infine cittadine



con le loro specificità ma anche con un forte grado di interrelazione reciproca".

2-3. "La riconversione delle aree manifatturiere dismesse lungo l'area nord-est (Bicocca, Falk, Breda eccetera), in un senso piuttosto che in un altro è determinante ai fini della riqualificazione urbana della zona in sé, ma è anche direttamente condizionante le possibilità di sviluppo economico, tecnologico, produttivo di un'area molto vasta che va al di là degli stessi confini regionali. A loro volta gli interventi diretti e limitati al 'cuore' come — per esempio — quelli finalizzati alla mobilità interna o alla predisposizione di servi-

zi qualificati possono o meno essere coerenti rispetto al sistema più generale e quindi favorire o deprimere la riqualificazione e lo sviluppo in un intorno territoriale molto vasto.

L'esempio del Passante ferroviario è molto positivo in questo senso sia per l'adeguata definizione territoriale e funzionale dell'intervento nel sistema ferroviario regionale (anche se qualche perplessità suscita il tratto urbano), sia per il coinvolgimento in un accordo unitario di tutti gli enti territoriali e operativi interessati. Altrettanto non si può dire per quanto riguarda la zona dei grandi insediamenti manifatturieri milanesi, di cui prima ho fatto cenno, che, pur essendo contigui gli uni agli altri, sono inclusi in comuni diversi.

Non esiste infatti una strategia comune per questo problema, la cui scala funzionale e territoriale è peraltro chiaramente individuabile, a causa del fatto che l'ambito amministrativo è sovracomunale, che non vi è accordo tra gli enti locali interessati, che il Piano intercomunale milanese non ha alcuna forza giuridica e che, infine, la Regione Lombardia non ha promosso iniziative pianificatorie e di coordinamento adeguate alle dimensioni e alle caratteristiche strategiche del problema. È proprio in questa direzione che, a mio avviso, bisogna andare per operare



un salto di qualità.

Ciò comporta, da un lato, che essa si faccia carico degli aspetti operativi e di fattibilità ma anche, dall'altro, che il sistema politico-amministrativo sappia davvero ristrutturarsi per diventare al contempo promotore e gestore della pianificazione e della sua attuazione.

Professor Giuseppe Longhi, docente di urbanistica all'Istituto universitario di Architettura di Venezia, componente della Commissione comunicazione-territorio del ministero per le Aree urbane:

1. "La dimensione reale della città Lombardia va colta nella relazione e organiz-

(segue)

In questa pagina, la rete delle rogge che solcano i campi coltivati della Bassa Padana (da I paesaggi umani, Touring Club Italiano). Nella pagina accanto, in alto particolare da "Collegium Helveticum Mediolanense" di Benedetto Quarantini, in basso un classico profilo di paesaggio padano (da I paesaggi umani, Touring Club Italiano).

zazione della circolazione di flussi di individui, di merci e di informazioni, piuttosto che dalla localizzazione e morfologia dei diversi tipi di edifici, corrispondenti ai bisogni funzionali della vita economica e sociale. Le trasformazioni urbane dell'ultimo secolo sono condizionate dall'accelerazione degli spostamenti e operano di conseguenza una messa in movimento dello spazio stesso, passando da uno spazio statico, simbolizzato dalle mura, a uno spazio dinamico. Tale spazio, definito storicamente dalla maglia dinamica dei sistemi fisici di circolazione, subisce di recente un'evoluzione epocale con l'avvento delle reti telematiche: alla topologia delle superfici succede la tele-topologia delle interfacce dei media, con il risultato di mettere in rete 'telematica' territori, città, quartieri, abitazioni".

2. "Il progetto Lombardia cablata, sviluppato congiuntamente da Comune di Milano, Regione Lombardia, Sip, Rai e una serie di imprese, è, probabilmente, quello che meglio esprime le potenzialità future di Milano.

I progetti maggiormente citati, Fiera, Passante ferroviario, riconversione di aree dismesse, costituiscono un limitato tentativo di aggiornare l'infrastruttura della città industriale. Lombardia cablata costituisce una sfida per la nostra città-regione, legata alle nuove opportunità di produzione industriale della memoria e al suo trasporto attraverso nuove reti logiche.

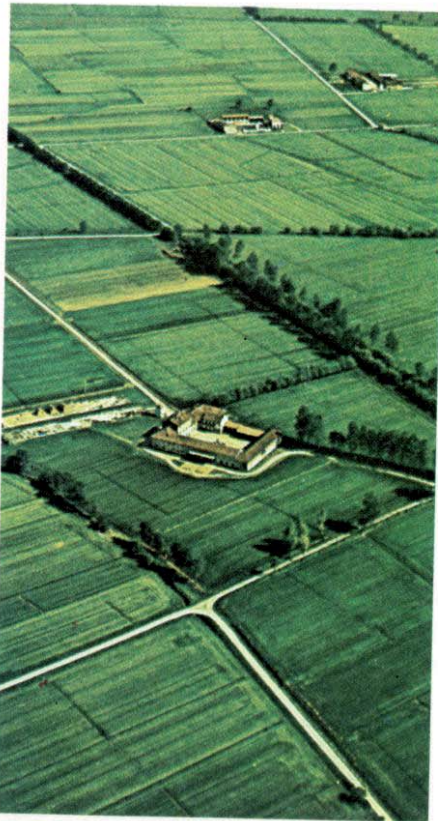
L'articolazione produzione industriale della memoria — sua distribuzione produzione in tempo reale per mezzo delle reti di telecomunicazione — generazione di temporalità locali diverrà il nuovo parametro di riferimento per progettare nuovi rapporti fra il sistema metropolitano regionale e la nuova geografia delle città mondiali, caratterizzate da alta intensità di rapporti di comunicazione.

Questo implica per la progettazione territoriale confrontarsi con un accelerato effetto 'telescopico' nelle relazioni, che annulla i vecchi concetti di distanza fra soggetti, oggetti, luoghi geografici.

Si tratta di interpretare creativamente il passaggio dalla città teatro delle attività umane, con la sua piazza popolata sia di attori che di spettatori presenti alla città, la prossima città dell'interattività istantanea, popolata di telespettatori assenti. Poiché il 'faccia a faccia' obbligato dei diversi partner sociali darà luogo a tensioni, scaricabili con fughe nell'artificio, assisteremo al crescere di proposte di città ludica, che dovrebbe sostituire la città della produzione e la città-ufficio del terziario. Il confronto dei prossimi anni

sarà, dunque, sugli strumenti di interpretazione, di contrasto (o gestione?) della probabile città Lombardia dell'improduttività, che potrebbe succedere a quella del lavoro".

3. "La condizione essenziale perché i progetti possano operare è che si sappia cogliere la portata delle mutazioni in atto, e che tutte le parti coinvolte contribuiscano con pari dignità allo sviluppo dei progetti: attualmente assistiamo allo sviluppo improduttivo di un circuito conservatore progetto/disegno di architettura-forze immobiliari (o della rendita). Sul fronte urbanistico si tratta di esplorare le molte-



plici opportunità offerte dall'architettura delle nuove reti e chiedersi se queste non sostituiscano la tradizionale architettura, o se quest'ultima non possa muoversi su un terreno di assoluta autonomia, appartenendo l'architettura a una tecnologia differente da quella posta in essere dalle nuove reti di telecomunicazione".

Professor Giulio Redaelli, docente di progettazione urbanistica alla facoltà di Architettura di Milano, coordinatore del comitato tecnico-scientifico per i problemi urbanistici e socio-economici del ministero per le Aree urbane:

1. "La Lombardia come un'unica area

urbana è un assunto deliberato (ma non ancora 'cultura della nuova città'), potenzialmente in grado di essere e di funzionare come un'unica città policentrica (anche istituzionalmente) che le integri funzionalmente e nell'immagine. Lo scenario di congruenza identifica le tracce per scelte di strategia influenti nell'indirizzare la tendenza insediativa e, quindi, per scelte di gestione efficaci nel determinare l'immagine di grande scala, nuovi ambienti e nuovi paesaggi. A questo concetto di soluzione per il farsi della città nel nostro tempo, elaborato dalla scuola milanese in alternativa al concetto di metropoli, si riferiscono i 'sistemi urbani' del nuovo meridionalismo e le 'aree urbane' del Piano generale dei trasporti".

2. "La rete di ferrovie veloci regionali interpolo e intercity che il Passante ferroviario organizzerà nel 1993 identifica anche i luoghi privilegiati per le funzioni rilevanti (dal terziario produttivo all'università) e, quindi, per l'architettura della 'città mondiale' lombarda: in Milano, nei dintorni delle due 'stazioni-porta' Garibaldi e Vittoria, e dei loro 'retrotterra' Bovisio e Rogoredo-San Donato; ma anche nei contesti degli interscambi: Saronno, Seregno ecc. È questo il solo criterio efficace (non la ragioneria urbanistica degli standard) per selezionare fra i progetti indiscriminati e immobilizzatori su ogni area dismessa e nei dintorni di ogni stazione, sostenuti per riqualificare le periferie metropolitane. Se la volessero veramente, urbanisti e architetti metropolitani dovrebbero favorire la deconcentrazione di popolazione e attività che le loro politiche e gestioni hanno indirizzato e condizionato nei comuni dell'ex comprensorio, discriminando dall'uso largo di città. Decisiva è anche la riorganizzazione della rete stradale di accesso e attraversamento delle aree urbane centrali: in Milano, il progetto Bastioni con la riorganizzazione dei Bastioni esterni, l'organizzazione del sistema di parcheggi su quella interna, interconnessi dalla MM4, i due 'loop' entro la Cerchia per la sua pedonalizzazione funzionale; la MM4 circolare, con i suoi interscambi nei dintorni dei Bastioni con le altre linee e con le strade principali, i 'rimodellamenti urbani' dei centri di polarità esterni ai Bastioni (i corsi Lodi, Buenos Aires, Vercelli); nelle altre città lombarde, le metropolitane leggere intese come reti municipali di apporto alla rete urbana lombarda".

3. "Darsi progetti globali integrati e coordinati, oltre le cosiddette 'competenze' ma nel rispetto dell'autonomia di ogni istituzione: le risorse per i perfezionamenti delle tre accessibilità (trasportistica, in-

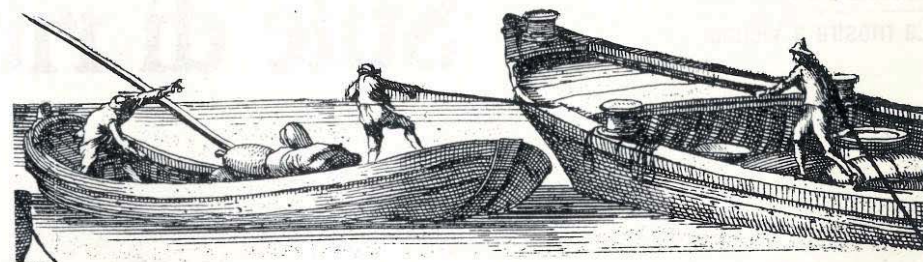
formazionale e decisionale) sono rese disponibili dal Piano generale dei trasporti e dal Piano decennale della viabilità (se l'Anas vi fosse costretta da scelte regionali e comunali univoche), e non mancano conoscenze e tecnologie, volendole trovare e utilizzare. Determinante sarà l'uso degli 'accordi di programma' fra Amministrazione centrale, Regione e Comuni per il coordinamento nella programmazione e nell'attuazione; ma alla loro generalizzazione nella prassi — e alla più larga partecipazione decisionale e finanziaria di tutti gli operatori, soprattutto privati — si contrappone la 'sapienza ordinatrice' — così ironicamente la definiva Carlo Cattaneo a metà del secolo scorso — che insiste nel perseguire il genocidio della diversità culturale italiana per far corrispondere il 'territorio della città' con il 'territorio della metropoli', verticalizzando il modello di esercizio del potere di decisione e balenando velleitarie e improbabili progettazioni demiurgiche. Chiarezza e fermezza sui fatti strutturali mobilitano le risorse private, selezionando le intraprese giuste".

Professor Cesare Stevan, preside della facoltà di Architettura di Milano:

1. "Nel caso lombardo, laddove si vogliono mantenere e valorizzare i caratteri storici del processo di costruzione delle diverse realtà urbane (ed utilizzare così appieno le grandi potenzialità offerte da una struttura insediativa che, nella sua totalità si è sviluppata, anche negli anni più recenti, attorno a nuclei di antica formazione), la dimensione cui riferire le strategie di crescita qualitativa (a livello economico, sociale, culturale) del territorio è prevalentemente quella della mobilità.

Mobilità nuova che abbandoni la logica della gravitazione centripeta a favore di un efficiente sistema di relazioni tra i diversi nuclei urbani regionali. Superata la visione, cara agli urbanisti degli anni '60, di un riequilibrio regionale ottenuto attraverso il puro decentramento e la rilocalizzazione di funzioni e di attività eccellenti da Milano ai poli esterni, il cui risultato è spesso stato quello di privare di una identità il capoluogo e di estendere alcuni fenomeni di congestione e degrado a un più vasto territorio, si tratta oggi (giovandosi di ciò che offre l'innovazione tecnologica nel campo delle comunicazioni e della informatizzazione) di realizzare un sistema multipolare integrato capace di governare e controllare l'articolarsi di attività e iniziative alla scala regionale.

Il fine di tale sistema dovrebbe essere quello di agevolare il contenimento dell'espansione dell'area centrale e del suo hinterland così come della periferia degli al-



tri nuclei urbani, evitando che i nuovi interventi si traducano in nuovi massicci consumi di suolo. Agire cioè nel senso di un più attento esame delle possibilità di operare interventi di completamento, di razionalizzazione e di miglioramento (ove necessario e compatibile operando anche per sostituzione) degli insediamenti esistenti che spesso offrono il vantaggio di essere già dotati delle necessarie infrastrutture e dei servizi. Estendere ove possibile le aree a verde urbane e periurbane in un quadro di coerente politica ambientale".

2. "Per quanto detto sopra, fino a oggi uno tra i progetti che meglio rappresenta-

le e quelli relativi al recupero di quote di residenza nel centro cittadino e nelle aree dismesse, quelli destinati alla creazione di nuovi spazi culturali, quelli infine per il recupero dei parchi e per la realizzazione dei grandi parchi di cintura".

3. "Se la dimensione di riferimento spaziale è quella dell'intera area regionale e la dimensione temporale è quella definita da spostamenti agevoli e veloci tra i diversi poli urbani, la localizzazione di attività e di strutture di servizio si dovrebbe sempre più adeguare a tali coordinate spaziotemporali consolidando i nuclei insediativi esistenti anche attraverso una corretta



no la dimensione potenziale di una Milano integrata alla realtà regionale rimane quello del passante ferroviario. Un altro interessante e importante progetto per il potenziamento di una immagine unitaria della Regione (pur nelle notevoli contraddizioni che ne hanno accompagnato la nascita e lo sviluppo) è quello di Malpensa 2000. Per quanto riguarda Milano possono diventare progetti pilota per una nuova qualità urbana quelli relativi alla riorganizzazione del sistema universitario (ben cinque università, circa 130.000 studenti e migliaia di docenti e ricercatori), quelli relativi al sistema sanitario e assistenzia-

utilizzazione delle aree industriali dismesse evitando di innescare una catena infinita di 'dismissioni' colmabili solo con colate di grigio e generico terziario per uffici e salvaguardando maggiormente l'identità, la memoria, la qualità legata alle funzioni storiche della città nelle sue parti e nel suo insieme.

Quali priorità? Quelle cui si è accennato, tutte possibili soprattutto se si punta sulla mobilitazione di quelle risorse anche non pubbliche su cui Milano e la Lombardia hanno tradizionalmente contato e possono sicuramente anche oggi contare".

a cura di Angelo Bugatti