



Confederazione  
Cittadinanza  
Consapevole

# GLI SCALI FERROVIARI DI MILANO

## UN'OPPORTUNITA' IRRIPETIBILE, DA NON SPRECARE

La “**Progettazione Urbana**” è la connessione fra attività ed architettura degli spazi, cioè “**caratteri urbani**”. Ciò che si vede, non è tanto l'**estetica**, ma è **informazione, leggibilità delle trasformazioni, messaggi** e loro **significati**.

Oltre ai **procedimenti progettuali** è utile conoscere anche i **procedimenti scientifici**, cioè conoscere : sociologia urbana, psicologia dell'ambiente, fisiologia ed ergonomia.

Unire questi due procedimenti vuol significare il creare un'operazione progettuale e di piano, ma riferita alle esigenze di altri.

Partendo da questi concetti, ecco che con il recupero degli Scali Ferroviari la città, usufruendo di queste ampie aree, che al momento costituiscono delle ferite al suo interno, permettono un **immagine** diversa dalla “*città consolidata*”, ad essa “*alternativa*” : *riqualificandola*.

Milano è piccola, quindi ben venga questo recupero.

Oggi la nuova cultura è multidisciplinare. La ricerca di una migliore qualità della vita si richiama all'opportunità, che qui ci viene offerta, di esplorare ed utilizzare queste nuove immense risorse degli spazi urbani.

Spazi urbani che con la disponibilità degli Scali Ferroviari oggi possono suscitare, con le nostre capacità tecniche e culturali, l'attenzione e l'interesse di un'intera cittadinanza sull'opera pubblica. Questa occasione può diventare “anche” il fulcro di una potente leva psicologica ed economica, in grado di offrire una soluzione a vecchissimi problemi urbanistici milanesi, rilanciando sul piano della vivibilità : *le periferie cittadine*.

Gli scali ferroviari rappresentano diaframmi che dividono la città in diverse parti distinte : barriere ferroviarie e fluviali e una serie di zone intercluse mai collegate con la Milano interna alle barriere, ai limiti dell'incomunicabilità, provocano difficoltà al traffico privato e pubblico, senza parlare della mobilità pedonale e ciclabile.

Questa divisione fisica, che frammenta parti della città, influisce oltremodo nella ghettizzazione delle periferie, al limite dell'emarginazione, rendendo difficile la vita ai suoi abitanti. All'apparenza paiono disgregate, ma hanno un preciso “*funzionamento*”.

La riqualificazione di queste parti del territorio (potenziale) comporta imponenti patrimoni di verde, servizi, collegamenti, spazi edificabili per il terziario, per il residenziale (quale che sia la loro destinazione, ad edilizia privata o pubblica), centri commerciali e sportivi, aree per il tempo libero, rendendo possibile la soluzione di problemi di viabilità in generale (badando ad un migliore rapporto con i comuni della Città Metropolitana) ; la costruzione di servizi per la città (non i francobolli che il PGT impone) ; l'eliminazione di alcune fonti di inquinamento, migliorando così le condizioni verso l'ambiente, e l'eliminazione di una antica e disagiata cesura dell'abitato.

Questo pensare porta a rivalutare anche il patrimonio edilizio esistente.

E' la prima volta che questo recupero urbano non parte da aree industriali edificate, ma da aree adibite a servizi.

E importantissime sono anche le infrastrutture, arterie essenziali per la futura città.

Tutto questo suggerisce un'idea progettuale (laddove è fattibile) che potrebbe riguardare la copertura di alcune aree (soprattutto la ferrovia che attraversa gli o lo Scalo stesso) mediante terrapieni artificiali, al di sotto dei quali si avranno dei tunnel di scorrimento, ospitando linee ferroviarie o metropolitane (circle line, strade complementari in sotterraneo, ecc.), oltre a quanto già citato prima.

I terrapieni artificiali potrebbero raggiungere altezze di poco più di 8 metri. Potremmo in tal modo ottenere un radicale miglioramento ambientale in tutta la città, con innovazioni urbanistiche di segno positivo. E' un'occasione irripetibile di un intervento determinante, nell'interesse di tutto il territorio metropolitano milanese esteso.

In sostanza una grande opportunità che la città dovrà saper cogliere.

Il valore urbanistico-ambientale delle opere in sotterraneo tendono a mitigare al massimo l'impatto ambientale, rendendo più moderno e scorrevole anche l'attraversamento delle aree urbane stesse. Varare nel sottosuolo un piano di gallerie tecnologiche, agevolando in tal modo i lavori di riparazione, manutenzione ed aggiornamento.

L'interramento coordinato con le nuove esigenze tecnologiche in spazi modularmente pensati, offre al pedone, al verde, ai musei, alle opere d'arte, alle fontane, ai monumenti, alle attività ludiche, spazi fruibili e, di conseguenza, l'integrazione della periferia e la valorizzazione dei nuclei storici esistenti, dando un equilibrio nel tessuto urbano.

Le opere pubbliche erano improntate alle realizzazioni per compartimenti stagni; questa occasione degli Scali Ferroviari, sarebbe una svolta di segno neo-illuministico, che dovrebbe comprendere un disegno della città in senso globale, aperto cioè all'analisi razionale di tutte le possibili (e spesso sinergiche) implicazioni tecniche, urbanistiche, sociali, economiche.

Si avrebbe pertanto la ricucitura del tessuto cittadino ferito (elemento fino ad oggi sottovalutato) ; l'acquisizione di nuove superfici urbane all'uso pubblico e privato, creando ampi polmoni verdi negli spazi occupati dagli scali merci, collegandoli ai raggi verdi; inglobare razionalmente nel tessuto urbano le aree dismesse.

Non dimentichiamo che i temi collettivi sono il punto di partenza nel costruire, o ricostruire, una città. L'accessibilità deve essere un punto nodale, sia esso visivo, sia progettuale, sia nella continuità materiale della città fisica, sia nella compattezza della città morale

Il rendere una città più bella nell'espressione dei vari linguaggi, delle sue strade e piazze tematizzate, di siti e paesaggi, parchi e giardini, nell'arte, nell'iconografia in generale, richiede un *partecipare* significativo, d'elevata coscienza culturale nel mantenere la tradizione storica ma, nel contempo, pronta alla sfida innovativa che i tempi pretendono da ogni città che intenda essere protagonista.

**Concludo con un aneddoto di Le Corbusier.**

**“ Le Corbusier sentendo, dalla sua abitazione a Parigi, del rumore che sopraggiungeva dalla strada, si affacciò alla sua finestra incuriosito.**

**Erano le prime manifestazioni di piazza, importanti, dopo la guerra, oggetto di consapevolezza sociale e civile. Rivendicazioni contro i soprusi del passato.”.**

**Le Corbusier mormorò “ Finalmente la strada al pedone”**

Chissà mai che si possa dare, finalmente, una città degna della sua importanza, ai cittadini.

**Carlo Lolla** – Consigliere Associazione Architetti per Milano – [www.archxmi.org](http://www.archxmi.org)