

La riconversione degli Scali Ferroviari di Milano: il “Fiume Verde”

Incontro con il prof. Stefano Boeri

promosso da Italia Nostra sezione Milano Nord per i propri soci

Cascina San Romano – Boscoincittà 14 settembre 2016

Trascrizione da registrazione – circolazione interna

Luisa Toeschi – Italia Nostra

Desidero dare il benvenuto al Boscoincittà al prof. Boeri e a tutti voi intervenuti leggendovi due righe che un antico amico del nostro Bosco ci ha scritto qualche settimana fa:

“Leggendo su Arcipelago Milano l’articolo di Stefano Boeri “Là dove c’erano gli Scali, un Fiume Verde” mi è tornata alla mente la grande esperienza del Boscoincittà. Riguardando indietro negli anni, i progetti del Bosco e delle Cave sono i più belli e moderni a cui abbia avuto la fortuna di partecipare. Mi stupisce ogni volta vedere come i “nostri” due parchi siano diversi dagli altri e capaci di raccogliere la passione e l’ammirazione di così tante persone...”

Il nostro amico si riferisce al passato e al presente ma, in realtà, molte altre cose devono ancora venire e avvenire nella nostra città metropolitana perché – come ha scritto Giangiacomo Schiavi sul *Corriere* – Milano attrae, muove interessi, richiama cordate e investimenti. Arrivano cinesi (Pirelli), arabi (aree Falck), emiri (Porta Nuova), australiani (Segrate) ma forse tutto ciò è ancora nulla rispetto alla metamorfosi che si prospetta su un asse che va dai vecchi Scali ferroviari all’area Expo: due milioni e mezzo di mq che possono alzare o abbassare la qualità urbana, a seconda delle scelte che la nuova Amministrazione farà. Molti i progetti in discussione, tra questi ricordiamo quello di Stefano Boeri che ha lanciato la suggestione del **“Fiume Verde”**, un corridoio alberato che potrebbe attraversare ad anello la città, lasciando ai lati la possibilità di costruire... In sostanza, saldando tra loro i vecchi Scali merci, ci dice Boeri, si potrebbe immaginare una Milano capitale della biodiversità e della creatività, lanciando un grande concorso internazionale di progettazione per un bene collettivo.....

Qui ora parliamo del progetto denominato **“Fiume Verde”**, dopo aver avuto l’interessantissimo incontro e dibattito con i professori Balducci che ha illustrato i contenuti della vecchia delibera, quella bloccata in Consiglio Comunale.

Nel corso di quell’incontro abbiamo raccolto davvero molte interessanti considerazioni: ne ricordo rapidamente alcune...

E’ un progetto che si basa su una tipologia di accordo “vecchia”, ha detto **l’avv. Geppi Torrani**: è come se si trattasse di un tradizionale intervento di area, con la contrattazione degli indici ma senza un vero quadro di insieme.

Non è stata presa in considerazione la salvaguardia e la valorizzazione delle architetture storiche presenti negli Scali, ha aggiunto il **prof. Bico Belgiojoso**.

Sulla Cintura Verde, su cui da tempo Milano cerca di ragionare – ha aggiunto **l’arch. Francesco Borella** – abbiamo oggi la possibilità di innescare un nuovo processo, ripensando a questo disegno che può valorizzare un verde più interno al tessuto urbano, quello degli Scali. Non sono dell’idea – dice Borella con la condivisione di vari colleghi – che il Verde vada sempre e comunque bene: sono necessari studi e verifiche urbanistiche, anche sulla proposta di Boeri.

Sempre sul Verde, **l'arch. Paolo Pomodoro** si chiede se esista un disegno strategico di questa componente ecologica nella Città Metropolitana: ragionando a questa dimensione – dice Pomodoro – potremmo accorgerci che alcune aree degli Scali potrebbero anche essere più dense di altre parti della città. E inoltre, non dimentichiamo che dev'essere l'interesse pubblico a guidare il destino di queste aree, non gli operatori privati...

Un'altra idea è venuta dall'**ing. Giuseppe Marinoni**: la legge 31 sull'uso dei suoli richiede per la metà del 2017 la redazione di Piani Attuativi da sviluppare anche su aree agricole, previste come edificabili dai Piani regolatori. In un approccio virtuoso e sostenibile queste slp, seguendo un principio di perequazione, sarebbe auspicabile che fossero portate sugli Scali ferroviari, già infrastrutturati, salvando le aree agricole.

Concludo la carrellata con l'invito formulato dall'**arch. Aldo Ciocia**: “Abbiamo bisogno di bellezza, queste aree ultime di grande compattezza e dimensione che Milano può giocare nei prossimi anni, meritano di essere portatrici – prima di tutto – di bellezza, per la città e per i suoi cittadini”.

Vediamo se e come la proposta elaborata da Stefano Boeri possa rispondere alle diverse e tante attese degli abitanti e dei protagonisti della città, non ultima anche a questa, **della bellezza**.

Stefano Boeri

Innanzitutto vi ringrazio, vedo nel pubblico persone molto più competenti di me su temi relativi alla forestazione urbana e al verde urbano per cui, dopo aver sviluppato alcune riflessioni, vorrei ascoltarvi e provare a dialogare anche con voi. Vorrei in particolare ringraziare Luisa Toeschi che ringrazio e saluto insieme all'avvocato Torrani; sono davvero due figure che per me rappresentano moltissimo per quello che hanno fatto per Milano e continuano a fare per la città.

Inizio dicendo che questa degli Scali rappresenta sicuramente una vicenda cruciale per il futuro di Milano e vorrei però partire da più lontano perché come molti di voi sanno la questione del rapporto tra bosco, foreste e città è un tema che si è posto molte volte nella storia dell'urbanistica e nella storia delle città.

Però oggi il modo in cui questo tema ci si presenta è del tutto diverso perché c'è stata negli ultimi anni *un'accelerazione abbastanza evidente da parte di grandi metropoli internazionali nel cercare di aumentare le superfici verdi e le superfici boschive all'esterno*, nell'immediato contorno e all'interno delle città; questa accelerazione per larga parte è dovuta anche alla consapevolezza che *l'andamento complessivo climatico e ambientale del pianeta sta assumendo ormai contorni che credo mai più nessuno possa tentare di minimizzare* o addirittura negare. Se questo è vero e se ci avviciniamo quasi alla dimensione di irreversibilità dal punto di vista dei processi che riguardano il riscaldamento globale, lo scioglimento dei ghiacciai, l'aumento del livello degli oceani - naturalmente tutto questo dovuto ad un aumento della CO2 nell'atmosfera - sappiamo anche molto bene che questi fenomeni trovano nella città, nella metropoli la loro origine. Per larga parte, il 75% di CO2 è prodotto dalle città, così come sappiamo molto bene che il rapporto tra città e agricoltura, città e natura tra suoli permeabili e suoli impermeabili è un rapporto che sta rapidamente cambiando. Siamo tutti consapevoli del fatto che siamo di fronte ad un processo quasi inarrestabile anche se dobbiamo cercare in tutti i modi di invertire questa tendenza.

Fatto questo ancora più grave se guardiamo un diagramma che ci racconta non solamente quali sono le fonti di produzione di CO2 nell'atmosfera ma quali sono gli elementi, le componenti del

nostro pianeta che tendono invece ad assorbire la CO₂. In questa battaglia è chiarissimo quale sia il ruolo delle foreste, quale sia il contributo dei boschi. E' chiaro quindi che si tratta di una battaglia globale, in cui finalmente anche i grandi paesi come la Cina (avrete letto senz'altro alcuni esiti interessanti del G20 come gli accordi sul clima di Parigi) si fanno carico per la prima volta di questa consapevolezza complessiva.

Anche nel nostro Paese, comincia ad esserci un'attenzione al tema della forestazione cioè della possibilità di ospitare nel territorio italiano, anche in prossimità con le città, anche all'interno delle superfici urbane, un numero sempre più esteso di aree con una presenza boschiva significativa. L'Italia rappresenta un caso molto particolare perché nel nostro paese esistono due processi, due fenomeni che di solito sono uno inversamente proporzionale all'altro, e che invece negli ultimi anni sono proseguiti, naturalmente con ritmi diversi, ma in parallelo. Cioè *l'Italia è un paese dove ancora c'è un consumo di suolo agricolo permeabile o naturale molto elevato*: la conseguenza è che ogni anno perdiamo superficie agricola, superficie verde, superficie coltivabile, superficie a bosco a favore di superfici asfaltate, cementate in città perché nonostante la crisi non si è davvero bloccato il processo di estensione delle superfici costruite. Ma in parallelo a questo, si accompagna un aumento delle superfici a bosco, cioè c'è stato negli ultimi anni in Italia un aumento delle foreste, un aumento dei boschi. La ragione è in realtà abbastanza chiara e anche tutto sommato semplice e non è del tutto positiva! Infatti la ragione di questo *aumento delle foreste è dovuto sostanzialmente al progressivo abbandono di grandi parti del territorio per esempio appenninico*, al progressivo abbandono di grandi parti del territorio montano, all'abbandono di piccoli centri che costituiscono un presidio fondamentale, all'abbandono di intere zone agricole. E tutto ciò ha facilitato una crescita spontanea delle foreste italiane.

Su questo fenomeno bisognerebbe ragionare così come si deve riflettere su una delle grandi colpe della nostra classe politica che è quella di avere sempre ignorato la questione della fortissima caratterizzazione che le foreste hanno nel nostro territorio. Caratterizzazione che è stata ignorata da un punto di vista appunto paesaggistico ma soprattutto è stato ignorato, specie negli ultimi anni, il potenziale economico che un attento lavoro di valorizzazione delle colture e delle coltivazioni naturali potrebbe in qualche modo portare ad un'economia come è quella legata ad un'edilizia sostenibile che utilizzi il legno. Di quella fabbricazione come elemento "nuovo" e come elemento che oggi dà grandissime garanzie di qualità, di durata, di sicurezza e di sostenibilità nella costruzione e ricostruzione delle nostre città. Ci sono paesi come l'Austria da cui proviene quasi tutto il legno che viene utilizzato nell'edilizia italiana che hanno più di 300mila persone che vivono su questa economia; noi abbiamo regioni come il Trentino, o come il Friuli o come parti del sistema appenninico che potrebbero tranquillamente fare altrettanto proprio per le superfici boschive disponibili nei loro territori e per le tipologie boschive. *L'Italia è stata nei secoli una sorta di culla della biodiversità delle specie boschive vegetali*. Su questa chance, ancora oggi molto evidente, si potrebbe giocare una carta importante. Credo davvero che, anche a seguito delle ultime tragedie dovute al sisma in Centro Italia, se finalmente - come un grande architetto pensatore quale è Renzo Piano ha detto - cominciassimo a capire che la messa in sicurezza del territorio vuol dire sviluppare un grande progetto economico e culturale per riportare la vita in alcuni di queste decine di piccoli centri e portare la vita vuol dire riportare un'economia legata al controllo, alla cura dei boschi e all'utilizzo del legno della forestazione in un ciclo economico fertile e come dire sostenibile... questa sarebbe una grande sfida!

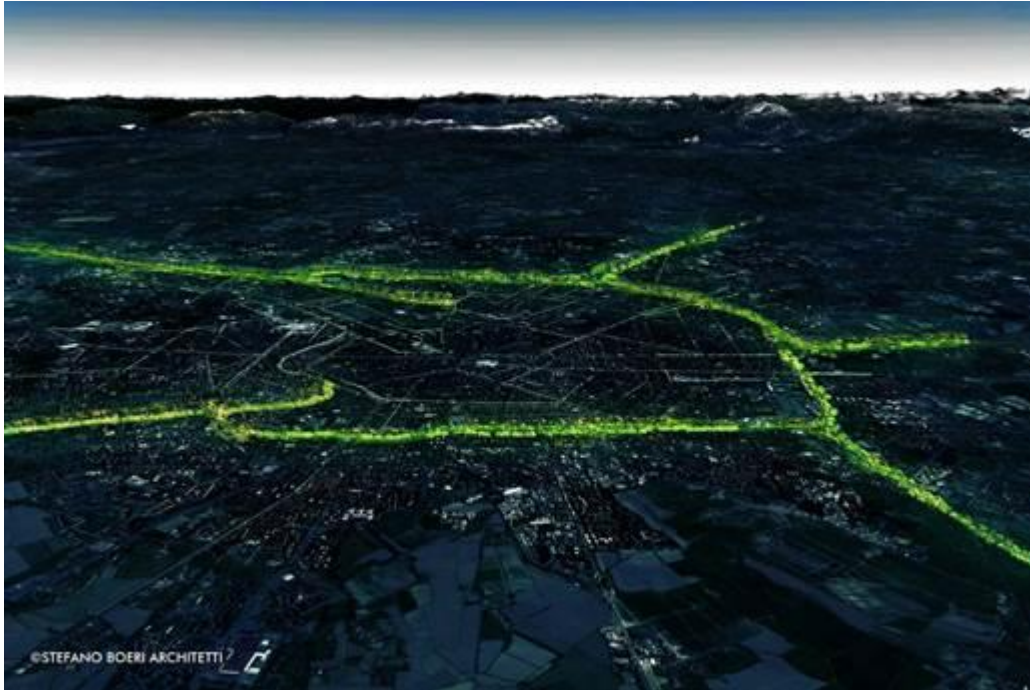
Quest'estate, lavorando con la filiera del legno friulana, sono stato a visitare una serie di aziende friulane che lavorano con grandissima attenzione e qualità nella produzione del legno per

prefabbricato e devo dire che ho imparato moltissimo e ho capito quello che molti di noi cittadini non sanno: cioè che *il bosco va curato, il bosco non è di per sé un elemento che cresce naturalmente, va favorita la biodiversità e l'equilibrio del bosco, la creazione di radure di utilizzo di taglio, è un elemento che favorisce, se fatto in modo intelligente, gli ambienti boschivi.* Non stiamo parlando della deforestazione dell'Amazzonia: stiamo parlando di interventi puntuali, mirati equilibrati che avvantaggiano e in qualche modo danno ancora più energia vitale ai nostri boschi.

Questa mia lunga introduzione ha un motivo di cui voglio farvi parte: sto partecipando, come altri, ad una sfida che nessuno conosce o pochissimi sanno (i media non se ne interessano) che è quella di portare in Italia e speriamo a Milano il *Convegno del 2021* sulle “*foreste del pianeta*”. La grande sfida è proprio quella di cercare di candidare l'Italia a ospitare il convegno delle foreste del pianeta perché, come dicevo, quella caratteristica particolarissima dell'Italia di avere insieme sviluppato e esteso le città e contemporaneamente ospitato una crescita del sistema boschivo, fa sì che oggi la questione della forestazione, così come viene posta in Italia, si ponga come questione che riguarda la natura, l'agricoltura, la montagna ma riguarda anche la pianura e la città, riguarda le aree molto antropizzate come gli spazi urbani, le metropoli, le città piccole e grandi ma riguarda anche gli spazi non ancora antropizzati. E' un tema complessivo di relazione, interrelazione tra foreste e città che altri paesi non hanno. In questa sfida per ospitare il Convegno chi è il nostro competitor? La Corea del Sud che negli ultimi anni ha portato avanti battaglie molto importanti sulla forestazione, ha quasi duplicato in vent'anni la dimensione delle foreste, però non può presentare quella caratteristica italiana della relazione tra città e foresta. E questa è una questione o relazione molto rilevante per il futuro del pianeta perché molte grandi città si troveranno per i prossimi anni a ragionare su processi di forestazione, su progetti di forestazione interna o orbitale e quindi un paese come l'Italia che ha questo tema quasi già spontaneamente costituito può giocare delle carte importanti.

La candidatura ad ospitare il convegno mette in campo una serie di questioni; tra l'altro è una candidatura che si gioca anche per Milano e su Milano... anche la presenza del “*Bosco verticale*” è stato utilizzato come argomento d'appoggio, ma devo dire che l'esperienza di Boscoincittà, *l'esperienza del Parco delle Cave e quella grandiosa del Parco Nord Milano* - un'altra delle esperienze straordinarie che Milano ha inventato, progettato e costruito. Tutte assieme sono esperienze fortissime che darebbero un senso a far sì che sia Milano ad ospitare questo evento.

Per collocare e introdurre la **questione degli Scali ferroviari** mi sono dilungato ma ci tenevo a fare questa introduzione. Credo che se noi ci poniamo il problema di rapporto tra foresta e città oggi o se ci poniamo il tema di introdurre una relazione più intensa tra la sfera urbana e la sfera della natura e della coltivazione dei boschi noi abbiamo davanti tre grandi strategie: la prima è quella di potenziare tutto il sistema periurbano orbitale di fasce boschive alberate attorno alle città; la seconda è quella di cercare di moltiplicare gli spazi verdi e le superfici vegetali all'interno delle città in modo diffuso e qui parliamo di tetti verdi, parliamo naturalmente di parchi, parliamo della possibilità di avere dei giardini verticali e di intervenire sul grande sistema di orti urbani, parliamo di quel tipo di intervento diffuso e molecolare che però ha una funzione fondamentale nel cambiare la natura e il paesaggio di una città e nel dare anche un'economia di sussistenza ai cittadini stessi; e poi la *grande terza sfida è quella invece di accettare di portare dentro, nella città, dei grandi sistemi boschivi, proprio nel cuore della città* con i parchi o con nuovi insediamenti boschivi. Mi riferisco al caso degli Scali merci dove si possono utilizzare le infrastrutture abbandonate per sostituirle semplicemente con una città con un tessuto urbano ordinario ma con una presenza forte di elementi naturali.



Fiume Verde

Parliamo di foreste periurbane e parliamo di casi storici molto importanti, di città come Monaco a noi molto vicina che da anni lavora sul tema della forestazione periurbana, di città come Barcellona che negli ultimi anni hanno lanciato una grande sfida. Forse la città che in questi anni ha lavorato di più sul grande tema della forestazione periurbana è Rio de Janeiro: a Rio sono stati realizzati alcuni interventi incredibili di potenziamento della foresta, in quel caso di foresta tropicale, che in qualche modo invadeva già i bordi della città e che però era stata con il tempo erosa fino ad essere quasi distrutta. Oggi l'area metropolitana di Rio ha molto investito e lavorato e ha attentamente ricostruito come un sistema continuo di foreste. Perché dico questo? Perché il *tema del bosco orbitale intorno alla città è un tema importante* perché non solo svolge una funzione diciamo così di produzione di ossigeno, assorbimento di CO2 e delle polveri sottili, non solo svolge una funzione di qualità generale di sostegno anche all'economia ma perché *svolge una funzione simbolica di blocco dell'espansione della città*. Costruire un **bosco orbitale** intorno alla città vuole anche dire allo stesso momento stabilire finalmente un limite a quel modello di crescita estensivo che sembra essere l'unico modello seguito dalle città italiane e da molte città europee ed è il modello su cui noi vorremmo e dovremmo invece dare una soluzione drastica di continuità.

Il **progetto di Metrobosco** che mi sta molto a cuore, è stato sviluppato tra il 2006 e il 2009 dalla Provincia di Milano: l'idea era di costruire un sistema continuo di boschi produttivi, boschi a parco, boschi fluviali che potesse in qualche modo disegnare i nuovi confini di una città che molti hanno detto infinita e diffusa. Ormai è una città che, soprattutto guardando verso nord, non ha più un limite, non ha più un confine. Questo era un progetto interessante perché studiato in modo tale da poter attivare una serie di operatori privati e pubblici che già avevano cominciato a piantare circa 300mila nuovi alberi: si poteva davvero costruire un sistema continuo lineare e credo che questo sia ancora un tema attuale...l'idea di pensare che ci sia un sistema boschivo, come quello del Boscoincittà, a segnare i confini di una città con la stessa situazione che abbiamo qui, che abbiamo nella zone del Parco di Trenno, che abbiamo in alcune zone del Sud Milano, tale che

possa essere presente attorno a tutta la città anche nelle aree più fortemente edificate come le aree del Nord Milano. Ad esempio, collegando tra loro il sistema di parchi storici e più recenti che Milano ha costruito, a partire dal Parco Nord, si potrebbe arrivare ad un sistema continuo: le cuciture attraverso il verde sono oggi considerate delle fonti formidabili di garanzia per la biodiversità non solo delle specie vegetali ma anche delle specie animali, quindi il tema del Metrobosco è una delle tipologie più interessanti a questo fine. Aggiungo che in questo periodo sto lavorando in una grande città in qualche modo a noi vicina anche come cultura, come storia che è Tirana in Albania e anche qui una delle grandi sfide su cui abbiamo cercato di coinvolgere il governo e il municipio e l'area metropolitana di Tirana, è proprio quella di cominciare a pensare ad una grande sfida ambientale a partire dalla costruzione di un Metrobosco cioè di un sistema continuo di boschi che blocchino lo sviluppo orizzontale estensivo della città.

Seconda grande strategia: il **verde diffuso**. E' stata questa la grande sfida, per esempio, di città come Singapore che hanno costruito addirittura un modello che obbliga a una corrispondenza geometrica tra metri quadri di edificato e metri quadrati di verde; è la grande sfida di città come New York dove il tema degli orti urbani è diventato forte e di grandissimo interesse, un tema che tra l'altro anche a Milano e nella sua area metropolitana ha delle prospettive di grandissima importanza. E' ancora il tema dei tetti verdi, è il tema di un grande progetto come quello che Parigi ha lanciato, che da un lato prevede una serie di architetture che ospitano il verde, un po' come il "Bosco verticale" a Milano ma è un progetto per aumentare del 20% tutte le superfici verdi soprattutto a partire dai tetti degli edifici pubblici, dalle scuole ai musei e questa è un'operazione alla quale anche io ho partecipato insieme ad altri progettisti chiamati a ragionare sul lancio dell'operazione stessa. A Parigi tre mesi fa il sindaco, di fronte ad una platea di 400 operatori, ha lanciato questa come una delle sfide principali per il futuro delle città. Personalmente ho trovato di grandissima forza e di grandissima serietà l'idea e la sua articolazione programmatica.

E poi c'è la terza questione, quella che ci introduce al nostro tema, la **forestazione urbana**, cioè *a pensare a come noi tutti possiamo utilizzare un elemento naturale - per quanto anch'esso legato ad una cura specifica - all'interno delle nostre città per potere ridisegnare la natura di alcuni grandi spazi abbandonati*. Adesso siamo in una fase della storia dell'urbanità in cui le città, soprattutto in Europa, non sono solo caratterizzate da grandi aree industriali dismesse, non sono solo colme di centinaia e centinaia di spazi abitativi, uffici e spazi commerciali, vuoti, diffusi ovunque. Ma sono anche oggi in modo evidente *piene di grandi infrastrutture costruite alla fine del 800 ai primi del 900 che hanno perso la loro funzione*, o hanno perso una ragione ubicativa logistica nel luogo dove sono nate. Parliamo di scali merci, orto mercati, macelli, carceri e caserme. In sostanza, sono *l'infrastruttura, il telaio infrastrutturale della città costituita in Europa e in Italia a cavallo dei due ultimi secoli e che oggi sono diventate tutte strutture anacronistiche*; la loro stessa ubicazione è anacronistica ed è per questo che si aprono enormi possibilità, meglio dire, enormi disponibilità di aree da ripensare anche perché gran parte di questi sistemi hanno una tradizione legata alla dimensione pubblica, e quindi una specifica caratteristica molto interessante.

Che cosa siano gli **Scali merci** a Milano è cosa nota, sappiamo quale sia la loro dimensione, qual è il loro sistema. Su questo tema si è partiti da tempo, quasi otto anni fa nel 2008 con un primo accordo di programma, che di fatto aveva aperto la grande questione degli Scali merce a Milano.



Scalo Greco Pirelli

La sfida è interessantissima perché è una sfida che altre città hanno già cominciato ad affrontare intervenendo sul manufatto della rete del ferro per pensare non a demolizioni e nuove costruzioni ma a sistemi di verde continuo.

Un progetto a mio avviso davvero pregevole è quello di Parigi del 93; un altro è quello più famoso, anzi celeberrimo quanto straordinario di New York del 2009 ma ci sono molti progetti in corso come questo altro di Sidney e ne potremmo citare ancora altri che sempre si basano e lavorano proprio sul tema di riprendere e riportare il verde all'interno di quei sistemi lineari legati alle ferrovie.

Devo però dire che se penso ad un'analogia con il tema degli Scali merci milanesi la sfida che mi viene in mente è tutt'altra: non è quella della High Line di New York ma è quella di progetti molto più ambiziosi perché la dimensione di questi scali milanesi e la posizione di questo sistema di spazi è assolutamente cruciale ed attraversa il corpo della città in modo assolutamente pervasivo. Per questo la nostra assomiglia semmai alla sfida che alla fine dell'800 New York lanciò quando, invece di insistere nella realizzazione di una griglia di costruzione basata su un sistema quasi da cardo e decumano, *all'altissima densità decise di contrapporre la creazione di Central Park*, decise cioè di creare uno spazio che oggi è una delle caratteristiche fondamentali di questa straordinaria metropoli. *Senza Central Park non avremmo New York!*



Central Park – New York

Central Park non è solamente l'assenza del costruito, è un pezzo stesso dell'anima profonda di questa città. Per questo, con grande convinzione, dico che quello che noi dovremmo fare a Milano non è molto diverso da quanto voluto e realizzato nella grande città statunitense.

Non si tratta di mettere un po' di verde su uno scalo merci o lungo una linea della ferrovia, si tratta di ripensare Milano utilizzando forse l'ultima grande occasione per il suo sviluppo all'interno dei confini stessi della città.

Come sapete nell'autunno 2015 è stata portata in Consiglio Comunale una delibera che poi non è stata approvata. I dati, come sapete, sono importanti perché rispetto all'accordo di programma precedente sono state introdotte varianti importanti, per esempio è stata ridotta in modo netto la volumetria edificabile, per esempio è stata aumentata in modo significativo la quota di edilizia sociale: due passi importanti che dobbiamo, io credo tutti, considerare non reversibili.

Si apre adesso una questione, una questione è molto semplice: cosa può succedere nei prossimi mesi, cosa può succedere tra le Ferrovie dello Stato che sono i proprietari di questo sistema, l'Amministrazione comunale di Milano, i Municipi che con le ultime elezioni hanno assunto un ruolo dal punto di vista deliberativo e dal punto di vista rappresentativo più importante rispetto al passato, *l'Area metropolitana....il vero soggetto che, a mio parere, dovrebbe essere il conduttore di questa operazione perché quando parliamo di questo sistema di Scali merci parliamo di un territorio che va molto al di là dei confini comunali, molto al di là non nel senso geografico, ma nel senso delle connessioni: connessioni con le reti del ferro, con il sistema dell'acqua, le connessioni con i corridoi verdi*. Un sistema territoriale che travalica di molto il modesto confine che la nostra città continua ad avere dal punto di vista della municipalità, del "Comune".

Un altro degli aspetti che rende questo tema strategico è che grazie ad un lavoro eccellente svolto dal Politecnico oggi noi siamo in grado di avere uno studio molto preciso sulle caratteristiche ambientali e sociali dei territori percorsi, attraversati dagli Scali merci; questo è un lavoro che grazie a Gabriele Pasqui e ad un team di qualità oggi è in mano all'Amministrazione che si trova quindi nella possibilità, anche semplicemente dal punto di vista del coinvolgimento dei soggetti del territorio, di trasformare gli studi sugli Scali merci non solo in un grande progetto – possiamo dire? - visionario o calato dall'alto ma anche in una *grande occasione di deliberazione, di democrazia deliberativa*. Una modalità, un modo di far politica territoriale che io credo che dovremmo tutti perseguire: non mi riferisco a quella partecipazione fumosa che alla fine significa chiedere un sì o un no ai cittadini dopo aver già deciso, ma che in vero significa costruire le scelte a partire dalle esigenze dei cittadini, delle comunità. Bene. Lo studio del Politecnico è certamente lo strumento giusto in questo senso. Perché l'idea del "**Fiume verde**", ovviamente, è una delle tante possibilità...



Fiume Verde – panoramica

Da parte mia ho subito pensato che fosse utile non fermarsi all'accordo del programma del 2015 e alla delibera non approvata in Consiglio comunale. Ho subito pensato che valesse la pena - data l'ambizione della sfida stessa - di **introdurre cinque varianti**, cinque miglioramenti a mio parere, pur sapendo bene che a volte il meglio è nemico del bene...

Ripartiamo dalla consapevolezza che abbiamo di fronte un'occasione storica e credo che dobbiamo fare il massimo perché quest'occasione si realizzi nel miglior modo, ma non dobbiamo nasconderci che *ci sono delle condizioni politico-decisionali che nascono dall'accordo tra Ferrovie dello Stato e soggetti pubblici che si è ormai molto consolidato attorno ad alcuni valori* e uno di questi valori è il valore volumetrico, quello 0,65 che... indicato come indice di edificabilità degli Scali merci sarà difficilmente toccabile. Certo oggi, magari seguendo un criterio che posso condividere, cioè che si tratti di una sfida su aree che hanno una caratteristica profondamente legata al pubblico, potremmo pensare che qualsiasi intervento negli Scali non dovrebbe nascere solamente da una preoccupazione di valorizzazione economica delle aree ma dovrebbe nascere in primo luogo da *una visione sul futuro e sull'utilità sociale degli spazi per l'intera città*. Ma siccome vengo da un'urbanistica che spesso ha lavorato in modo astratto sulle utopie e che ha lasciato che il paese venisse trasformato dai processi reali, tanto più mi piace pensare che sia possibile valorizzare e migliorare dei processi reali intervenendo in modo efficace in questi processi.

Allora, fatta questa premessa, ripartiamo dalla questione delle volumetrie, tenendo fisso quel valore fondamentale dello 0.65 che in alcuni casi, a seconda degli Scali, diventa 0.85, in altri è 0.45 e in alcuni casi è addirittura 0, e teniamo presente che questa distribuzione risponde anche ad una precisa esigenza di valorizzazione di alcune zone in cui i terreni valgono molto di più, in cui il costruito vale molto di più. Detto questo se noi riuscissimo a convincere l'Amministrazione e le Ferrovie ad introdurre **5 grandi questioni** (ne cito 5 perché sono quelle fondamentali, ma

potrebbero essere molte di più) che sono: nella delibera si dice che ci vuole il 50 per cento di aree verdi. Ora ci sono due grandi errori, secondo me, in questa edizione della Delibera, possiamo dire che si tratta di due grandi limitazioni: primo, di che tipo di aree verdi parliamo, sono aree residuali, aree di pertinenza? Secondo, un conto è un sistema frammentato di aree verdi inframezzato dal costruito, un conto sono delle aree verdi che insieme rappresentano un'entità continua e quindi molto più forte, molto più riconoscibile e più potente sul piano anche della biodiversità e del contributo al miglioramento della qualità dell'aria e dell'ambiente. Allora, ragionando su questo dato, mi sono convinto che - pur tenendo ferma la quota di volumi - sia oggi possibile pensar di introdurre un rapporto tra superficie costruita e superficie verde completamente diverso da quello previsto dalla Variante e mi sono spinto fino a dire che si può tranquillamente pensare di costruire con indice pari ad 80, e di limitare il costruito al 20% delle superfici disponibili. Stiamo parlando di più di un milione di metri quadri di aree di 7 Scali merci, tenendo presente che inoltre l'area Expo di fatto rappresenta l'ottavo Scalo merci, l'ottava area che potrebbe avere e dovrebbe avere caratteristiche simili dal punto di vista di rapporto tra sistema edificato e sistema del verde.

Allora prima conclusione: **il verde deve essere molto di più, il verde deve essere continuo, il verde deve essere centrale**. L'immagine del Fiume verde funziona solamente se questo sistema di parchi o di oasi naturalistiche o di grandi zone di orto urbano o di foreste naturali sono tra di loro collegati e le fasce dei binari, sia nelle versioni di fasce dismesse ma anche nelle versioni di fasce che continuano ad essere attive, assumono la funzione di fasce di protezione ai loro margini piuttosto significative tale da diventare - come un'esperienza che il Wwf sta facendo e sta dimostrando - connessioni ecologiche. Tutto ciò cambierebbe molto la fisionomia e la fisiologia dell'attuale progetto di 7 piccoli parchi in un sistema assai più legato e complesso.

Seconda questione: **l'edificazione**. Con i volumi indicati in Delibera, cerchiamo di fare una buona edificazione e cerchiamo di far in modo tale che ciò che si costruisce sia rispondente alle esigenze della città e dei quartieri limitrofi perché questo sistema di spazi infrastrutturali dismessi tocca alcuni dei quartieri più fragili e alcune delle situazioni più delicate di Milano. Tocca molte delle zone di edilizia economica popolare, sistemi che oggi soffrono di più dal punto di vista sociale economico culturale ...allora è chiaro che lì la sfida diventa straordinaria, è la sfida di pensare una città per gli studenti, è anche la sfida di pensare come collocare alcune grandi infrastrutture della sanità pubblica ma è anche la sfida degli spazi culturali ed è quella di pensare a spazi di nuova tipologia, di artigianato e coworking, è la sfida di pensare anche ad una residenza sociale ben fatta come anche ad una residenza per i ceti sociali abbienti ben fatta.

E immaginando che, in relazione al sistema di spazi delineato, la densità edilizia dovrebbe certamente svilupparsi con una maggiore altezza, potrebbe avere però nel rapporto con una grande superficie verde un grandissimo vantaggio per chi ci vive e per chi li utilizza; **quindi l'idea di costruire sul bordo delle aree degli ex Scali** mi pare un'idea importante. Preferirei mille volte vedere un sistema denso che accompagna su due lati uno scalo merci che diventa un grande parco piuttosto che avere un quartiere tradizionale con tante piazzette verdi e con edifici alti sei piani. Su questo orientamento personalmente non ho dubbi, poi naturalmente... *de gustibus*, cioè si apre un dibattito molto aperto ma, ripeto, su questo non ho nessun dubbio.

Terza questione: **la permeabilità fondamentale**. Ma questo è un tema è chiaro: costruire sui bordi non vuol dire costruire un muro non vuol dire rifare quel muro che già oggi sono gli Scali

merci...faremmo uno sbaglio colossale. C'è dunque da affrontare il tema della accessibilità e della permeabilità degli spazi a terra, di risoluzione di dislivelli.

Una delle cose - lasciatemi dire - veramente belle che questa amministrazione ha fatto è stata quella di nominare Lisa Noja, che è un avvocato milanese straordinario, a essere delegato per l'accessibilità, essendo questa una questione fondamentale per il futuro della città (tutte le grandi città hanno un sensibility manager...). L'accessibilità è un tema che riguarda tutti, non riguarda solo chi è portatore di disabilità motorie, riguarda ormai in Europa 80 milioni di persone che sono individui anziani, che sono bambini, che sono persone che hanno bisogno di girare con strumenti come le carrozzelle, e l'accessibilità è una questione cruciale.

Quarto tema: **i corridoi ecologici** e quindi usare i fasci di binari come già ho sopra indicato. Il quinto tema è in realtà molto complesso, che sarebbe meglio trattare a parte in modo approfondito. E' la storia lunga della **circle line**. Ma *circle line* non vuol dire solo qualcosa che connette in senso anulare un sistema di spazi percorsi già da sistemi radiali o da altri sistemi anulari legati alla mobilità e al trasporto pubblico; vuol dire anche la logistica, vuol dire per esempio inventarsi dei *sistemi di distribuzione nuovi*...pensate a cos'è oggi Amazon e cosa diventerà sempre più la distribuzione logistica che ci arriva in casa e pensate a come sarebbe interessante (e già sono stati sviluppati studi in questo senso) avere un sistema leggero che permette e facilita la distribuzione di beni. Ma pensiamo anche alla grande questione su cui Milano dovrebbe lavorare con attenzione della *raccolta dei rifiuti*, anche se la nostra città su questo tema ha fatto passi avanti considerevoli.

Altri tipi di funzioni si potrebbero aggiungere per arricchire e completare il discorso delle connessioni e della razionalizzazione dei servizi cogliendo la nuova opportunità data dal recupero degli Scali; Arturo Lanzani con il suo gruppo del Politecnico, per esempio, sta ragionando in modo molto intelligente sul sistema delle acque e sul modo con cui questo uso, questo "fiume verde" - che poi non sarebbe un fiume ma un sistema di spazi verdi - potrebbe essere connesso con i grandi percorsi legati ai percorsi fluviali o ai percorsi d'acqua o tracciati d'acqua, non le "vie d'acqua", ma la Martesana, il sistema dell'Olona legato al Lambro che intersecano tutti i sistemi dell'area metropolitana.

Allora brevemente e sinteticamente:

- 80-90% di superficie verde, continua per circa 35 km; se aggiungiamo l'Expo, 35 km è tantissimo;
- edificazione sui bordi;
- permeabilità dei piani in terra.

Stiamo parlando di realizzare un progetto che da un punto di vista della superficie verde è tre volte il Parco Sempione, sarebbero circa 200 campi da calcio messi in fila: davvero una superficie di grande importanza per Milano.

Qui riporto qualche esperimento sviluppato anche con i miei studenti del Politecnico per vedere se questa idea possa funzionare. Cioè, se rispettando quei cinque principi, si riesce ad ottenere qualcosa di interessante: lo dico con molta franchezza, è solo un inizio di lavoro. D'altra parte poi non spetta a me sviluppare questo progetto ma posso dare delle idee.

Porta Romana, che forse è uno degli scali più interessanti: costruendo ai bordi si potrebbe dedicare al verde una superficie dell'80% o del 90%) Naturalmente più aumenta la superficie

verde più cresce il perimetro edificato. Vuol dire costruire i volumi previsti su Scalo Romana lasciando però all'edificato solamente il 20% , cioè si tratta di realizzare un sistema parco continuo di grande qualità con un'accessibilità anch'essa continua.

Segnalo anche che oggi le Ferrovie dello Stato devono affrontare un altro tema che è quello della fascia dei binari che passa al centro e che nella delibera non era previsto: non si prevedeva che venisse interrata né venisse mitigata, perché di fatto era dentro la città, e che invece, in questa nuova ipotizzata situazione, dovrebbe essere presa nuovamente e radicalmente presa in considerazione.



La Mappa degli Scali

Lo Scalo Farini è quello più problematico perché è anche il più importante ed è quello che da più opportunità; ma dal punto di vista volumetrico è quello più problematico perché ha un indice dello 0.86. E sullo Scalo Farini la realizzazione dell'ipotesi *Fiume verde* vorrebbe dire spostare l'edificazione sul lato sostanzialmente nord orientale mantenendo il verde sul resto delle aree e trovando anche un sistema di edificazione verso il lato sud. Si tratta di un'ipotesi, sempre prevedendo una superficie di verde di 550 mila metri quadri, e questa è un'ipotesi più forte, che riduce al 10 % i volumi. Sempre immaginando lo Scalo Farini, riprendo un'idea che non è mia, ma che ho sentito citare mille volte relativa ad una sorta di Central Park che prosegue il sistema delle torri di Porta Nuova nel centro direzionale verso proprio lo Scalo Farini. Partendo da questa idea vorrei che insieme cominciassimo a guardare le cose con un'attenzione critica diversa, cercando di capire che la qualità della città non è solamente un problema di volumi ma è piuttosto un problema di spazi abitabili, di luoghi abitabili, di paesaggi. E vorrei che pensassimo che a volte costruire in altezza, se questo corrisponde alla creazione di spazi aperti, di spazi verdi maggiori, può essere una scelta giusta, che ha a che vedere naturalmente con gli interessi immobiliari, con la speculazione e con il valore dei suoli ...ma tutto ciò riguarda processi che in tutto il mondo avvengono, che vanno osservati e controllati e non chiusi in una stanza pensando che se ne possa fare a meno.



Scalo Farini

Bisogna affrontarli cercando di combatterne gli aspetti più negativi; in questo senso credo che l'esempio di Porta Nuova Milano a qualcosa sia servito, anche per migliorare la vita di una città, non solo per peggiorarla.

Anche per Porta Genova si potrebbero immaginare degli interventi molto limitati sui bordi e ad un sistema di verde continuo, pensando ad un'edificazione alta solo sul lato più corto e qui ancora siamo a 80mila metri quadri di verde.



Scalo Porta Genova

Poi c'è Rogoredo dove invece vi è una dimensione più significativa; poi c'è Lambrate che comincia a essere più interessante dove anche qui naturalmente il verde può essere disposto ai bordi. Ciò che conta è dove disponi i volumi; i volumi potrebbe essere più bassi ed essere totalmente a perimetro o concentrati in un luogo ed essere più alti.



Scalo di Lambrate

Qui sarà la politica, saranno i progetti, saranno i concorsi, che io mi auguro verranno fatti, che decideranno qual è il futuro. Questo ancora è un esempio di una costruzione alta invece che una costruzione di bordo, e questo è lo Scalo di San Cristoforo che è più semplice perché qui non è prevista nessuna edificazione.



Scalo San Cristoforo

C'è infine, tra i mille possibili, anche *il tema della bonifica e della valutazione di impatto ambientale*; se o meno la valutazione va rifatta in seguito alle scelte che l'Amministrazione prenderà. Non sappiamo cosa e come cambierà nelle scelte della nuova Amministrazione appena insediata, se cambierà l'accordo di programma con le Ferrovie dello Stato, se cambieranno i numeri e quindi i volumi Se ci sarà una delibera di indirizzo al Consiglio comunale. ...sono due cose diverse tutte e due possibili; naturalmente la prima è una delibera di indirizzo che rappresenta un orientamento però può diventare molto importante se c'è un grande consenso nella città, la seconda invece è una scelta come dire cogente che non può più essere cambiata, quindi molto più forte.

Non sappiamo cosa si sceglierà di fare; io credo però che questa sia una sfida unica, credo che Milano potrebbe nei prossimi anni cambiare radicalmente e anche, in qualche modo, fare un po' quello che ha fatto Berlino negli anni 80: diventare una capitale internazionale del pensiero progettuale dell'architettura, dell'urbanistica, del paesaggio perché veramente sarebbe una campagna di concorsi pubblici internazionali straordinari che darebbe visibilità ai nostri talenti, ai

giovani e chiamerebbe qui il mondo. Qui, nella nostra città, potrebbero nascere decine e decine di concorsi internazionali di grandissima qualità e impegno.

Concludo con un richiamo ad un'altra riflessione, sulla questione della bonifica e sulla possibilità di utilizzare in alcune di queste aree da subito un sistema di bonifica biologica che per altro in parte è già attivo. Se andate in Porta Romana vi rendete conto che è già attivo e sta dando risultati immediati tanto che dovrebbe proprio essere utilizzato in modo sistematico in modo molto più continuo, molto più forte e sarebbe utile anche per la conservazione del paesaggio.

Milano, Cascina San Romano di Boscoincittà
Italia Nostra Sezione di Milano Nord
Settembre 2016