

alla presenza di numerosi insediamenti industriali-artigianali.

La progettazione della Terza Corsia⁹ ha permesso un intervento di riqualificazione urbana di tutto l'abitato di Casellina.

Il sistema degli interventi riguarda:

- lo spostamento dello svincolo attuale, uscita Firenze-Signa;
- la riorganizzazione della viabilità urbana a servizio anche del nuovo centro commerciale;
- la realizzazione di una Galleria Artificiale a Casellina;
- il Giardino Pensile (17.000 metriquadri), architetture di raccordo, strutture di accessibilità e percorribilità pedonale-ciclabile;
- il bastione verde con predisposizione per il tram;
- l'ingresso con rampe di risalita al Giardino Pensile (situato in concomitanza della prevista Stazione per la linea tranviaria Firenze-Scandicci);
- la realizzazione di un'Area a Verde Attrezzato di uso pubblico di 20.000 metriquadri adiacente alla Galleria artificiale e relativi parcheggi;
- la sistemazione a verde dello svincolo-rotatoria di accesso alla città (11.300 metriquadri) e delle aree di pertinenza stradale, anche con nuova viabilità ciclabile e pedonale (30.000 metriquadri).

Obiettivo del progetto d'insieme riguarda, dunque, non solo le sistemazioni e gli arredi a verde a corredo della nuova viabilità stradale ed autostradale, ma anche e soprattutto la "ricucitura" del sistema degli spazi aperti esistenti, quelli previsti dagli strumenti urbanistici e quelli risultanti dalle dismissioni di alcune parti dell'attuale spazio autostradale e dal nuovo assetto di questo.

I principi secondo cui si è elaborata la *Proposta di Assetto Urbano* si possono così sintetizzare:

⁹ **Committente:** Società Autostrade S.p.A.;
Progettisti: Progettazione stradale SPEA Ingegneria Europea S.p.A. - Milano con consulenza di PROITER S.r.l. - Milano.

- favorire il raccordo tra le previsioni relative all'autostrada, la viabilità ordinaria, la tranvia, il CDR-UNICOOP, eccetera, gli spazi risultanti dalle demolizioni e le aree a verde previste dal PRG e da altri interventi, in modo che siano tutti tra loro compatibili ed integrati;
- permettere una "permeabilità" tra i diversi comparti urbani, sia per i mezzi su gomma che su ferro, sia per una percorribilità di tipo pedonale-ciclabile ad oggi quasi inesistente;
- ridurre la visione "autocentrica" del sistema urbano, pur mantenendo le funzioni viarie previste, innestando nel comparto urbano considerato una "spina verde" continua che permetta di fruire degli spazi e dei servizi con modalità diverse (tram, bicicletta, a piedi, eccetera) ed eliminando o riducendo le barriere fisiche e spaziali ad una circolazione differenziata;
- favorire la realizzazione di servizi e spazi di relazione nei punti nodali del sistema in modo da creare occasioni di aggregazione sociale, incontro, scambio di funzioni.

Nello specifico, gli spazi aperti, che costituiscono un sistema molto articolato e diversificato per funzionalità e tipo di fruibilità, capace di collegare il sistema viario-transportistico all'interno di masse vegetali in grado di attenuarne gli effetti negativi indotti (rumore, inquinamento atmosferico, polveri, eccetera), sono aree a verde pubblico, zone boscate, viali e filari, prati, giardino pensile, verde autostradale, verde a corredo della viabilità ordinaria e nell'area della nuova grande rotatoria, la nuova porta della città.

La *Proposta di Assetto Urbano*, in ultima analisi, si è articolata seguendo gli assi delle diverse previsioni e tentando di costituire un sistema di servizi, di trasporto e di collegamento "avvolto" in una fascia di spazi verdi caratterizzati da funzionalità diversificate, connesso al sistema autostradale e al più importante intervento urbanistico di Casellina, il CDR della UniCoop.

Esiti di concorsi progettuali

La sindrome di Blade Runner. Renzo Piano alla prova del fare città a Sesto San Giovanni

Scienza e tecnica non bastano a costituire la base di una vita culturale.

di Giancarlo CONSONNI

Il contesto

Sesto San Giovanni nella seconda metà dell'ottocento è un insieme policentrico di villaggi rurali¹, piccoli agglomerati di corti coloniche e di ville, interessati, come tutto l'altopiano milanese, dall'insediamento di filande. Ai primi del novecento la svolta: le rilevanti opportunità localizzative (la vicinanza a Milano; la ferrovia; la baricentricità fra due mercati del lavoro, urbano e rurale; l'energia idroelettrica messa disposizione dalle centrali sull'Adda; la ricca disponibilità di acqua di falda) si traducono in una concentrazione repentina di grandi e medie industrie, fra le più alte d'Europa. Vi concorrono tre processi: il decentramento da Milano, il trasferimento della Falck dal Lecchese e il costituirsi di nuove industrie metalmeccaniche, elettromeccaniche e di altri comparti produttivi che scelgono di insediarsi nel contesto sestese. In brevissimo tempo Sesto passa dalla condizione rurale a quella di area forte della metropoli.

Ma la conquista di una qualità urbana degli insediamenti si presenta subito problematica. Per due ragioni: l'indifferenza al problema degli operatori privati e il corto respiro della cultura degli amministratori e dei tecnici. Solo una solida struttura dell'associazionismo di base, di varia matrice ideologica, ha fatto da contraltare a un forte potere aziendale senza tuttavia incidere in modo sostanziale sulle scelte

¹ Oltre al nucleo di Sesto, quelli addensati attorno alle cascate Gatti, Pelucca e Torretta.

urbanistiche. Il piano d'ampliamento del 1924 è senza idee: nessuna focalità e trama relazionale; un mero piano di lottizzazione al servizio della speculazione edilizia da cui nasce un tessuto imitativo della peggiore periferia milanese coeva. Si va avanti così fino al piano regolatore dell'ingegner Franco Cambi del 1958 che, se ha il merito di prevedere la formazione di un nuovo centro civico, contempla un'edificazione estesa all'intero territorio comunale.

Bisogna aspettare il 1962, con il lavoro progettuale di Piero Bottoni che si protrarrà continuamente fino al 1973 (anno della sua morte), perché il problema di fare di Sesto una città venga posto al centro della politica comunale². Due i punti alti del lascito bottoniano: 1) la fondazione di un cuore urbano imperniato sul broletto del nuovo Palazzo comunale, architettura notevole e dalla forte valenza simbolica; 2) l'anello verde con cui vengono recuperati, in continuità con il centro civico, i giardini di alcune ville storiche. Più contraddittorio è il risultato ottenuto da Bottoni nella costruzione di un quartiere popolare nella zona di cascina Gatti (l'esteso Piano 167 realizzato dopo la sua morte): a fronte di una buona organizzazione degli spazi collettivi e del verde, il punto critico è il mancato raggiungimento dell'obiettivo più ambizioso: la costituzione della strada vitale, elemento urbanistico messo a punto dall'architetto milanese proprio per fare da tramite fra centro e periferia. In quel contesto la proposta finisce per non attecchire per due motivi: il forte carico di traffico di transito che è andato a gravare sulle arterie stradali e la scarsa presenza di attività che avrebbero dovuto sorreggerne la vitalità, a cominciare da quelle del piccolo commercio.

A partire dalla seconda metà degli anni settanta del secolo scorso lo scenario cambia drasticamente. Con la stessa rapidità con cui erano sorte, le industrie sestesi chiudono una

² Cfr. G. Tonon, *Il ritrovamento dell'armonia. Il piano di Piero Bottoni per il centro civico di Sesto San Giovanni*, in M. Giambruno (a cura di), *Per una storia del Restauro Urbano. Piani, strumenti e progetti per i Centri storici*, CittàStudiEdizioni, Milano, 2007, pp. 155-168.

dopo l'altra. Un quadro drammatico ma che è in parte controbilanciata dalla trasformazione terziaria. La compensazione si ferma però al terreno economico: debole, se non inesistente, è invece la risposta in termini di qualità urbana. L'ultima preoccupazione di chi si è trovato a governare questo passaggio traumatico è stata quella di raccogliere il testimone lasciato da Bottoni sul terreno del fare città.

Le aree fino a oggi interessate dal rinnovamento sono però solo una parte minima della vastissima porzione del territorio sestese investita dalla dismissione industriale. Grosso modo un quarto del territorio comunale è ancora disponibile per una trasformazione urbanistica che, per quantità e importanza strategica, ha pochi confronti in Europa e nel mondo. Estensione, giacitura e compattezza fanno delle aree un tempo occupate dalla Falck il punto di forza dell'intera operazione. Anche il destino di diversi altri lotti che giacciono inutilizzati nel territorio circostante dipende da quanto verrà deciso per quelle aree.

Il progetto di Renzo Piano per le aree ex Falck

C'è una differenza fra l'essere grandi architetti e l'essere realizzatori di città. Renzo Piano lo conferma in modo paradigmatico. Il progetto da lui messo a punto per Sesto San Giovanni per conto della proprietà delle aree (Risanamento Spa del Gruppo Zunino) non sembra cogliere appieno le opportunità del contesto. La rigida divisione funzionale e spaziale tra residenza e terziario e il complessivo impianto proposto non sono in grado di promuovere e sostenere relazioni urbane: quelle che affidano alla socialità il compito primario nel qualificare i luoghi in termini di urbanità e sicurezza.

Le matrici. Il progetto ha alla base l'impostazione del peggior Le Corbusier urbanista: quello che va dal Plan Voisin alla Ville Radieuse (mentre di tutt'altra qualità sono i suoi progetti urbanistici successivi alla guerra). Piano privilegia infatti il binomio natura/tecnica e pensa che in questa combinazione stia la sintesi di una modernità possibile e auspicabile in fatto di insediamenti

umani. Si tratta in realtà di un'impostazione antiurbana. È pur vero che l'architetto genovese corregge il tiro ricorrendo all'immagine della Rambla (condita in sala newyorkese). Ma il riferimento non trova riscontro in quanto messo a punto da lui e dai suoi collaboratori. La Rambla di Barcellona è un organismo vitale per almeno due ragioni: è una passeggiata che collega due fulcri urbani di importanza primaria (Plaza Catalunya e Plaza Colón) ed è fiancheggiata da due quartieri storici pieni di vita (condizione che qui Piano si guarda bene dal tentare di riprodurre). Quanto a New York non si capisce perché dovrebbe fare da modello. Su questo ormai si può tirare le somme. Tutte le megalopoli, nello scimmiettare Manhattan, hanno prodotto e vanno producendo mostruosità decontestualizzate e disorientanti. Non è dello smisurato che abbiamo bisogno; tanto meno in Italia e in Europa, dove ha dato frutti straordinari l'opposto: il senso di proporzione, risultato, insieme, della ricerca di una misura fra terra e cielo e dell'intento di offrire 'teatri' commisurati al vivere associato. Al contrario, come ha scritto Claude Lévi-Strauss,

La bellezza di New York non dipende dalla sua natura di città, ma dalla sua trasposizione inevitabile per il nostro occhio se rinunziamo a irrigidirci, dal livello di città a quello di paesaggio artificiale, dove i principi dell'urbanesimo non hanno più ragione di esistere: unici valori significativi, il vellutato della luce, la evanescenza delle lontananze, i precipizi sublimi ai piedi dei grattacieli e le vallate ombrose cosparsa di automobili multicolori come fiori³.

Evidentemente Piano fa affidamento sul fatto che una densità molto elevata possa di per sé generare vitalità. In realtà per costituire strade dotate di qualità architettonica e urbana nel disastroso comparto orientale di Sesto San Giovanni occorrerebbe creare insieme perni e tramiti forti (nel senso di strutturati da relazioni intense e complesse). Per essere più espliciti, il

³ C. Lévi-Strauss, *Tristes tropiques*, Paris 1955, trad. it. *Tristi tropici*, Il Saggiatore Milano, 1960, p. 75.

recupero delle aree ex Falck avrebbe bisogno di almeno quattro fulcri:

- in prossimità del Villaggio Falck, così da romperne finalmente la segregazione originaria voluta dal paternalismo padronale;
- immediatamente a est della prevista stazione-ponte FS, così da dare forza alla connessione fra le due parti della città separate dalla ferrovia;
- alla convergenza del sistema cardo-decumanico, là dove viale Italia dovrebbe incrociare almeno un paio di trasversali est-ovest, canali relazionali e non di traffico motorizzato: un cuore articolato capace di inglobare le straordinarie testimonianze di archeologia industriale del T3 (ex altoforno) e dell'Omecc (ex officina meccanica), facendone i cardini monumentali della nuova città;
- infine nei pressi del T5 (altro edificio storico, un tempo ospitante il laminatoio): il fulcro più difficile da mettere a punto, ma assolutamente necessario per fare da ponte con il comparto insediativo situato a est di viale Edison.

Nel progetto di Renzo Piano il tema dell'intelaiatura della socialità è invece pressoché trascurato. L'unico tramite est-ovest da lui proposto (il 'decumano' rispetto al 'cardo' di viale Italia) è tutt'altro che una strada vitale: nel progetto del 2006 è un canale monofunzionale, tutto fiancheggiato da sordi blocchi di uffici. In quello presentato all'inizio del 2008 viene sì corretto il tiro con la previsione di una cortina di negozi al piede culminanti nel previsto Grande Magazzino del Corte Inglés, ma questo si attesta su viale Italia come un monolite senza mettere in campo l'idea di rapporti vivificanti con l'intorno. Quanto al 'cardo' di viale Italia, nel progetto dell'architetto genovese esso si distende per due chilometri con una successione parattatica di coloratissime 'torri' (il cui numero, rispetto alle 34⁴ inizialmente previste, è sceso a 26). Ma cosa collega? Un inizio e una fine totalmente privi di forza. Non solo: nel suo interminabile sviluppo, il boulevard non incontra punti intermedi che

4 19 edifici alti 104 metri, 15 alti 74 metri.

possano dirsi notevoli né quanto all'architettura dei luoghi né per l'elevata densità relazionale.

Visto l'impianto cardo-decumanico, il minimo che ci si poteva attendere è che venisse data vita a un 'foro' complesso all'incrocio dei due assi. Rimane la smisurata 'Rambla' di due chilometri che non sarà mai una passeggiata. Tanto che lo stesso progettista ha sentito la necessità di ricorrere a una ipotesi - dei *tapis roulant* - per portare il più rapidamente possibile gli affannati abitanti dall'alloggio alla prima stazione di metropolitana e viceversa.

La carta neotecnica. L'impiego dei *tapis roulant* è rivelatore di una debolezza progettuale complessiva. Per non parlare delle difficoltà di gestione (dall'assegnazione delle spese di funzionamento e di manutenzione di simili congegni al loro effettivo mantenimento nel tempo). Questa e altre soluzioni presentate come «neotecniche» (come gli "Elfi", piccoli veicoli a idrogeno per il trasporto pubblico, del tutto diseconomici) sono più di facciata che sostanziali: funzionali a strategie di marketing invece che atti a offrire risposte strutturali praticabili per la nuova realtà insediativa. Le reti di trasporto e le reti ecologiche vanno sicuramente concepite in chiave neotecnica. Ma vanno definite in modo integrato con il reticolo della socialità: è dalla sintesi fra queste due maglie che può nascere la città del XXI secolo.

Il verde. L'offerta in abbondanza di aree a parco (900.000 mq) sembra il classico specchietto per le allodole (certi 'ecologisti' compresi). È anche grazie a questo che alla Risanamento Spa, promotrice del progetto di Piano, è stato consentito di raddoppiare le volumetrie concesse al precedente proprietario. All'estesa area verde non sono però assegnati né una struttura né un disegno significativi, quando invece gli interventi più riusciti - esemplare l'esperienza parigina della Villettes - dimostrano che il parco, oggi più che mai, va concepito come una trama relazionale. Il rischio concreto

è che la grande area verde diventi uno spazio informe, insicuro e di difficile gestione.

A non convincere è anche il modo in cui vengono trattate le notevoli testimonianze di archeologia industriale: lasciate allo stato di ruderi, mere presenze scenografiche nel verde.

Quantità e qualità. Nell'insieme la soluzione delineata non scommette sulla città. Mentre mette in campo numeri rilevanti - 13.000 nuovi abitanti⁵, 15.000 nuovi posti di lavoro⁶ - non sa tradurre la quantità in qualità. E questo perché non ha alla base un progetto di relazioni, di interferenza di flussi relazionali, di rapporti pubblico-privato e, in ultimo, non punta sulla costituzione di luoghi dotati di qualità e continuità urbana. Tanto meno dà vita a un amalgama di nuovo e preesistente in grado di imprimere uno scatto complessivo al quadro insediativo. Per non dire che, a dispetto della sbandierata scelta neotecnica, non si cura di dotare l'area e la città di un sistema dei trasporti in grado di sostenere il nuovo carico insediativo.

Complessità. A completare in senso negativo il quadro c'è la monoliticità dell'offerta residenziale. Si punta in modo esclusivo su una fascia di mercato alta, se non altissima, mentre la cosiddetta edilizia sociale viene relegata in uno scampolo ai margini dell'intervento. Gli edifici di prestigio si ergono su *pilotis* alti ben 15 metri: le abitazioni non scendono sotto questa quota. Non ci sono *gated communities* ma un loro surrogato più raffinato: torri che tagliano i ponti con il suolo non meno che un tempo a San Gimignano. In altri termini, il progetto incamera, assecondandola e alimentandola, una richiesta di sicurezza che è nell'aria. Se tutto questo dovesse

5 Esattamente 13.240, da alloggiare in un'edilizia così qualificata: libera 9.400, convenzionata 2.300, temporanea 200, agevolata (Erp, ovvero edilizia residenziale pubblica) 1.000, comunale (Erp) 200. La superficie lorda di pavimento destinata a residenza è pari complessivamente a 662.000 mq.

6 Esattamente 15.164, così divisi per attività: terziario 10.000, produttivo 465, ricettivo 299, commerciale 2.400, produttivo cosiddetto «compatibile» 2.000. La superficie lorda di pavimento destinata alle attività produttive è pari complessivamente a 453.000 mq.

essere attuato, alla Sesto che conosciamo verrà a giustapporsi una non-città monoclasse arroccata in grattacieli-fortilizio. A dispetto degli slogan sulla leggerezza e sulla trasparenza, il progetto di Renzo Piano per le aree ex Falck esprime una paura del suolo assai indicativa. La possiamo definire *sindrome di Blade Runner*.

Il controllo e la gestione pubblica del progetto

Ai rilievi critici sul progetto di Renzo Piano si aggiungono interrogativi sul ruolo della Pubblica amministrazione. Li sintetizzo in tre punti:

- la contrattazione tra pubblico e privato, quantunque condotta dagli amministratori locali con grande dedizione e passione civica, rischia di essere appiattita su necessità e richieste contingenti, e comunque impostate sulla vecchia logica degli standard;
- è evidente la mancata messa a problema della rilevanza dell'area e delle sue potenzialità sui due versanti, urbano e metropolitano;
- una volta approvato il progetto, il vasto comparto interessato dalla trasformazione verrà sicuramente frazionato con la rivendita di ciascuna parte a un diverso operatore. Ciò porrà dei problemi in ordine alla realizzazione unitaria e contestuale dell'insieme. Vi è il forte rischio che il controllo sui tempi e il rispetto di quanto concordato con la proprietà e sfugga di mano all'amministrazione comunale.

Iniziativa accademica didattica di rilevante interesse

Il Progetto Europeo "RANKERS" (RANKing for European Road Safety)

*Responsabile dell'U.O. per l'Università degli Studi di Brescia: Prof. Maurizio TIRA
Tel. 030.3711304 email: tira@ing.unibs.it*

Il progetto RANKERS (RANKing for European Road Safety) è un progetto di ricerca finanziato dalla Commissione Europea nell'ambito del Sesto Programma Quadro, ideato per acquisire nuove idee e conoscenze dalla ricerca e dagli studi sull'interazione tra infrastrutture stradali e gli utenti della strada e veicoli, al fine di identificare buone pratiche e prevedere il loro livello di sicurezza.

Questo progetto (2005-2008) mira a creare nuove linee guida per la sicurezza delle infrastrutture stradali per promuovere una mobilità sostenibile e più sicura. Ciò viene affrontato attraverso l'analisi sulla sicurezza delle infrastrutture e attraverso lo studio dei fattori umani, cioè dei comportamenti degli utenti della strada.

Uno degli obiettivi del Progetto RANKERS è quello di aggiungere alle tradizionali misure di sicurezza passive, insieme con la conoscenza delle cause degli scenari di incidente, una significativa mitigazione del rischio, legando la conoscenza approfondita degli eventi alle soluzioni.

In particolare, l'obiettivo è stato sviluppare questo metodo attraverso uno strumento basato sul web, l'e-Book, dove raccomandazioni ben note dallo stato dell'arte sono a disposizione degli utenti attraverso un'interfaccia elettronica.

L'U.O dell'Università degli Studi di Brescia, coordinata dal Prof. Maurizio Tira, ha sviluppato la struttura per i casi di incidenti che coinvolgono pedoni, ciclisti e veicoli motorizzati a due ruote. Gli scenari di incidente sono raccolti in un database, ordinato attraverso alcune

caratteristiche degli incidenti, che corrispondono ad alcuni campi del database statistico degli incidenti (ISTAT): localizzazione dell'incidente (strada urbana, extraurbana, autostrada), tipo di intersezione, tipo di incidente, utenti coinvolti (o più esposti a rischio di incidente), circostanze particolari di incidente, età del pedone, conseguenze dell'incidente.

Oltre questi campi, gli scenari sono raggruppati anche per altre specificità, come problemi di visibilità o particolari problemi riguardanti il comportamento del conducente, o del pedone (cosiddette Relevant questions). In questo modo è possibile scegliere una combinazione di caratteristiche ed essere indirizzato ad una lista di potenziali scenari di incidente che possono avvenire in particolari situazioni precedentemente scelte.

Tali domande consentono di aggiungere informazioni anche a coloro i quali, pur non avendo a disposizione i verbali di polizia (dato molto difficile da acquisire nel nostro paese, causa la tutela della privacy e l'iter giudiziario di molti eventi incidentali).

Inoltre, per ogni scenario sono associate alcune contromisure e delle fonti bibliografiche e normative.

Lo strumento è stato sviluppato attraverso un sistema web che può essere usato da tecnici ed amministrazioni locali al fine di trovare quali potenziali incidenti possono avvenire in specifiche situazioni e identificare le relative contromisure.

È ben presente agli autori la necessità in ogni caso di contestualizzare l'analisi e l'intervento: non può esistere decisione sulla contromisura che non parta dall'analisi in situ e dalla contestualizzazione nell'ambiente stradale e urbano dato. Non ultima anche la considerazione dei costi della misura deve entrare nella valutazione del tecnico, non essendo sempre possibile realizzare la misura "ideale".

L'e-Book è stato e sarà ancora soggetto a sperimentazione con il coinvolgimento di autorità competenti in progettazione e manutenzione stradale. I primi esempi sembrano aver dato risultati positivi.