il moderno

l'innovazione nella società, nell'economia e nella cultura

10 agosto 1990
Anno 2 numero 46

Redazione, amministrazione e pubblicità, via Turati 38, codice postale 20121 Milano. Telefono (02) 6592562-6590215-6595072-6595053. Telefax (02) 6595258

Tariffe di abbonamento: annuale (50 numeri) lire 100.000; semestrale (25 numeri) lire 50.000. Spedizione in abbonamento postale gruppo II/70

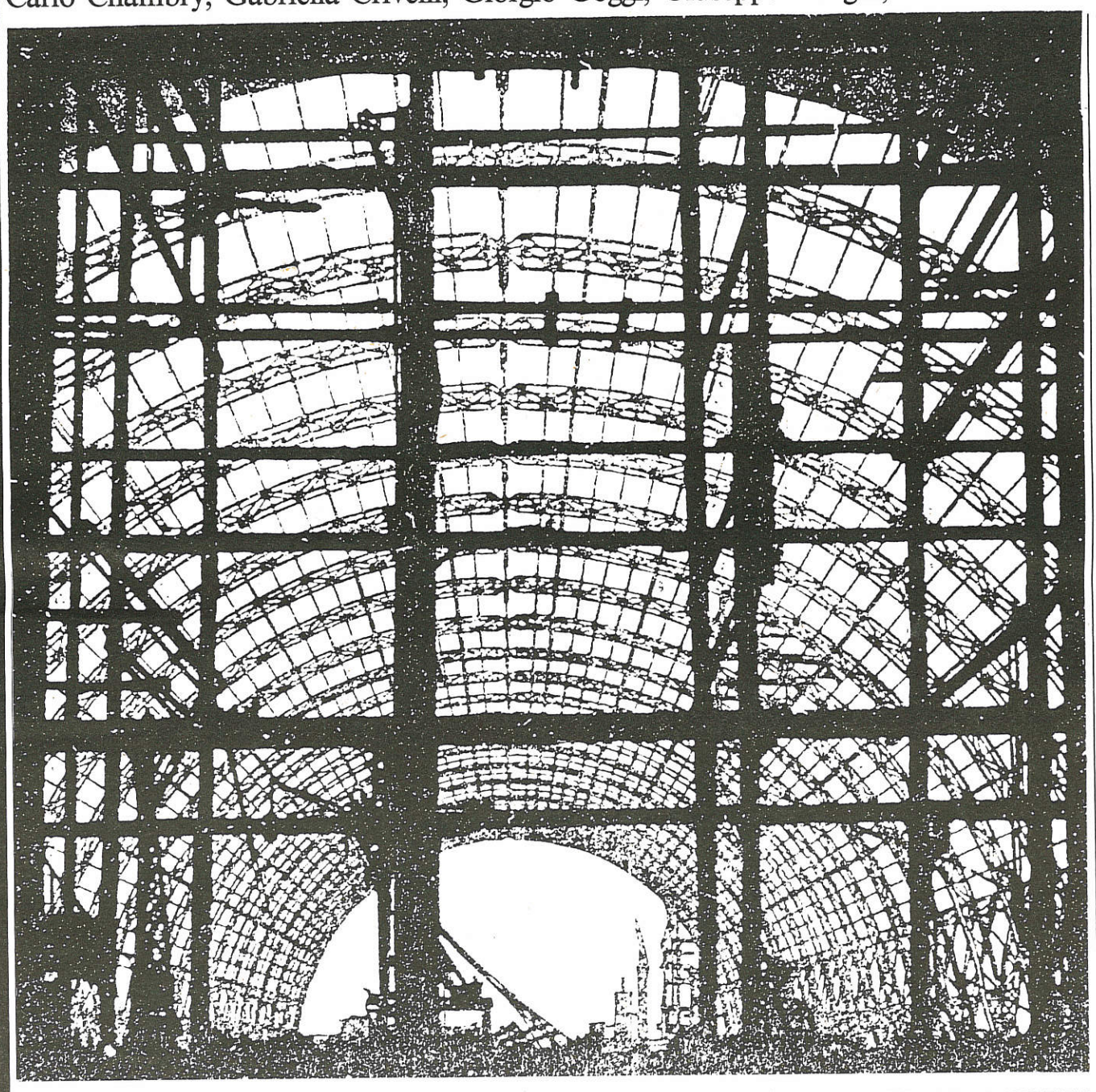
Numero di registrazione depositato presso il Tribunale di Milano: 121 dell'8 marzo 1985

Settimanale
Lire 2.500

Si discute il ruolo del grande scalo ferroviario: Milano potrà farne a meno?

Se i treni spariranno dalla stazione Centrale

La zona e l'asse di via Vittor Pisani, cambieranno volto con l'utilizzo delle stazioni della cintura, la realizzazione del Passante e il completamento della rete della metropolitana. Intervengono Cristoforo Bono, Carlo Chambry, Gabriella Crivelli, Giorgio Goggi, Giuseppe Longhi, Enzo Zacchiroli e Antonio Zanuso



Quale futuro per la stazione Centrale di Milano? A quasi sessant'anni dalla sua costruzione potrebbe vedere ridotta la sua funzione a vantaggio di altre stazioni della cintura milanese. Così, mentre si sta avviando la ristrutturazione della zona di via Vittor Pisani –negli ultimi anni interessata dai lavori della metropolitana e del Passante ferroviario – non si esclude la possibile "riconversione" della Centrale in una grande serra al servizio della città.
L'inchiesta è curata da Patrizia Pedrazzini.

Da pagina 36 a pagina 38

Europa

Agli antipodi studi sul cielo

■ La Silla, Cile. Qui entrerà in funzione, entro il decennio, il più grande telescopio ottico del mondo, "sponsorizzato" dall'European Southern Observatory, l'organizzazione scientifica che raggruppa otto paesi, tra cui l'Italia.

N. Manuzzato a pagina 31

Metrò leggero a Nottingham

■ Nella città inglese di Nottingham si sta progettando una metropolitana leggera, il cui tracciato dovrebbe correre lungo la vecchia sede ferroviaria.

S. Forti a pagina 25

Grandeur in biblioteca

■ Prima il progetto, ora cosa conservarvi a proposito di audiovisivi. Insomma, per la costruenda e imponente Bibliotéque de France la polemica non riesce mai a sopirsi.

M. Magri a pagina 7

Lombardia

■ Anche gli aeroporti possono ospitare iniziative culturali. Ne è prova la recente mostra archeologica alla Malpensa, e con la quale la Sea intende avviare un più qualificato utilizzo dello scalo milanese.

A pagina 25

■ La Eurofintrade opera sul mercato secondario dei crediti internazionali, con operazioni di sconto a vantaggio degli esportatori italiani. Parla Raffaele D'Alò.

A pagina 27

■ Automatizzare nell'industria, una necessità per affrontare con mezzi adeguati un mercato sempre più globale. Un'indagine sulla provincia di Brescia.

A pagina 10

■ Dalla genetica molecolare agli studi sulle popolazioni, dalle biotecnologie alle ricerche ecologiche sulle acque: queste le linee di sviluppo del dipartimento di Microbiologia di Pavia.

A pagina 31

Nato: dalla guerra fredda alla politica

intervista a Giorgio Napolitano

Tutto cambia. Cambia l'Europa, cambia il mondo; le relazioni fra i popoli e i governi escono profondamente modificate dagli avvenimenti di questi mesi. Cambiano naturalmente anche le forze in campo, mentre i protagonisti dello scacchiere internazionale sentono di dover modificare vecchi e consolidati modi di essere. Blocchi, alleanze chiuse, un gioco delle parti solido quanto consunto va in frantumi, uscendone rimescolato in profondità. Giorgio Napolitano, ministro degli Esteri nel governo-ombra del Pci, uno dei più attenti ed equilibrati osservatori del contenzioso internazionale, ne rivisita insieme a *il moderno,* con un'intervista di Beppe Benvenuto, le tappe salienti e le prospettive a venire.
L'occasione è fornita dalle conclusioni del recente vertice Nato di Londra, nel quale sono state poste le basi di una modifica sostanziale della natura stessa dell'Alleanza, da prettamente militar-difensiva a intesa soprattutto politica.
Allora è opportuno iniziare a chiederci quali sono gli scenari del futuro. Napolitano ne traccia un quadro mosso e problematico, la cui caratteristica principale è l'alto grado di "apertura".

A pagina 6

Editoriali

C'è la pace, cambia la Borsa Usa

Politica in crisi e legge sulla televisione

A pagina 3

Pro e contro

Dischi fatti in casa

Negli Stati Uniti la Sony ha

Tivù europea: come sarà

Colombo "rilanciare la ricerca"

È paradossale: il nostro Paese, la cui debolezza scientifica è un dato di fat-

Questioni di gusto

Africa quei lavori da donna

Socialisti e contadini in Spagna

di Luciano Segre

L'Andalusia, uno dei "cuori" della Spagna, sta cambiando faccia. Il suo paesaggio ha visto una profonda

il moderno

inserto

La birra diventa

Riorganizzazione dei trasporti

Si può fare a meno

L'impianto di piazza Duca d'Aosta nell'assetto urbanistico del capoluogo lombardo

Da scalo ferroviario a polo di sviluppo della grande Milano

Non più struttura periferica, ma principale nodo di interscambio dei trasporti regionali. Le ipotesi di soppressione e il rapporto con il Passante: ne parlano l'architetto Cristoforo Bono e gli urbanisti Giorgio Goggi e Giuseppe Longhi

Veduta aerea della zona antistante la stazione Centrale

Milano e le sue stazioni. Un rapporto da sempre necessario e al tempo stesso difficile, vissuto più all'insegna dell'indifferenza reciproca che alla luce della naturale integrazione che dovrebbe invece caratterizzare le relazioni fra un centro urbano e le sue infrastrutture ferroviarie.

Quali connotazioni ha assunto, negli anni, questo rapporto? E quale futuro è possibile fin d'ora ipotizzare, anche in senso strettamente urbanistico, per uno scalo come quello della Centrale, da sempre fulcro del traffico nazionale ed europeo? Una prospettiva, questa, verso la quale appare peraltro già orientata la completa "ristrutturazione", prevista per i prossimi anni, dell'asse urbano che collega, attraverso via Vittor Pisani, piazza Duca d'Aosta con piazza della Repubblica.

"Il capoluogo lombardo non è mai stato, a differenza delle metropoli tedesche e austriache o, in modo diverso, della stessa Londra, una città di stazioni – dice l'architetto Cristoforo Bono –. O meglio, lo è stato finché Milano e la sua rete ferroviaria si sono mantenute all'interno di dimensioni ridotte, e di fatto il passante ferroviario già esisteva, anche se sopraelevato. In pratica, fino ai primi decenni di questo secolo, quando si decise di sopprimere la vecchia stazione che sorgeva nell'attuale piazza della Repubblica e di sostituirla, a quasi un chilometro di distanza, con la Centrale".

A partire da allora, l'ampliamento della rete ha solo in minima parte interagito con la città e con il suo sviluppo, tanto che anche scali come quelli di porta Romana o di Porta Genova, realizzato in funzione del rapporto industriale con il capoluogo ligure, risultano pensati e costruiti secondo logiche specifiche. Così, gli impianti ferroviari milanesi non sono mai stati "utilizzati" per costruire la cosiddetta armatura urbana, tentativo che ha invece contraddistinto, in epoca umbertina, lo sviluppo di numerosi centro medio-piccoli della penisola.

E la Centrale? "Una stazione infelice – commenta Giuseppe Longhi, docente di urbanistica all'Università di Venezia –. Prima di tutto perché nata come scalo di testa in un periodo nel quale, per essere efficaci, simili strutture dovevano anche posizionarsi il più possibile vicino al centro della città, mentre avvenne esattamente il contrario. E poi perché comunque fu realizzata tardi".

Dal 1931 – anno della sua inaugurazione – ad oggi, la funzione, all'interno del tessuto urbano, dell'imponente architettura ferroviaria di piazza Duca d'Aosta, è comunque profondamente mutata. "Oggi – spiega l'architetto Bono – questa stazione non si colloca più in un punto di Milano emarginato rispetto a quello dello scalo precedente, ma in un luogo ben definito e all'interno di una zona significativa, di incontro o meglio di cerniera, fra la città centrale e la città diciamo più ampia. In questo senso la sua vocazione è quella di essere, oggi, un preciso e significativo fatto urbano".

Una connotazione, quest'ultima, che sta alla base dei numerosi progetti di parziale riuso dello scalo, se non addirittura di una sua ipotetica soppressione, in funzione del previsto potenziamento di altre stazioni poste sulla cintura milanese. "Credo comunque – sottolinea Giorgio Goggi, docente di urbanistica a Milano – che la Centrale sia destinata ad assolvere ancora a lungo al suo ruolo ferroviario. Anche se, con l'entrata in funzione del sistema passante, il flusso dei treni, soprattutto di quelli a percorrenza regionale, è destinato a trasferirsi su questa nuova infrastruttura, l'ipotesi di soppressione della Centrale mi sembra francamente molto lontana. Non dimentichiamo le opportunità di interscambio che questo scalo offre, e continuerà a offrire, con la metropolitana e con il Passante, e attraverso quest'ultimo con gli aeroporti della Malpensa e, in prospettiva, di Linate. Ritengo che a un'eventuale, completa sostituzione dello scalo di piazza Duca d'Aosta si possa pensare solo se e quando entrerà in servizio il secondo Passante ferroviario (da Bullona a Porta Genova), e la Centrale vedrà ancora più ridotto il suo ruolo".

"Di fatto – aggiunge Giuseppe Longhi – questa stazione si viene oggi a trovare vicino a un nuovo baricentro della mobilità urbana non più rappresentato, come un tempo, da piazza del Duomo, ma che, con la linea 3 della metropolitana e la futura stazione del Passante, fa capo a piazza della Repubblica. Di qui una domanda: non era meglio 'aprire' la stazione del Passante alla Centrale? Si è invece agito altrimenti, quasi fosse una sorta di peccato mortale far interscambiare il traffico pendolare con quello a lunga percorrenza, e con una decisione che non appare spiegabile in termini razionali. Per non parlare delle altre occasioni di interscambio che Milano continua a non cogliere: da quella, mancata, di Certosa a quella, avviata verso un esito analogo, di Rogoredo. Cioé dei due scali ferroviari che, con il Passante, vengono in sostanza a trasformarsi in due virtuali nuove stazioni Centrali. Non serve costruire strutture nuove se si continua a conferirvi funzioni ottocentesche. Come non serve realizzare il Passante, se non lo si attrezza in modo tale da farlo interscambiare con il traffico su strada. Manca purtroppo, qui, l'idea di città moderna, assenza dalla quale nasce il mostro della città sempre vecchia che si limita a semplici e continue operazioni di lifting, senza rinnovarsi mai veramente".

Rimane, al di là dello specifico ruolo ferroviario dello scalo di Piazza Duca d'Aosta, la funzione ormai a tutti gli effetti urbana che la Centrale riveste oggi all'interno di Milano, in relazione sia alla rete dei trasporti cittadini e, in prospettiva, regionali, sia al complesso di attività direzionali e terziarie che si sono sviluppate intorno a essa nel corso degli anni.

E che ne rendono non a caso ipotizzabile una futura riconversione degli spazi in sedi di attività legate al tempo libero e alla cultura.

Patrizia Pedrazzini

Nato sul modello germanico dello scalo di testa, divenne subito il "salotto buono" dei trasporti milanesi

Un gigante alla tedesca per i viaggiatori della borghesia

Realizzato nel 1931 su disegno di Ulisse Stacchini, il monumentale edificio si trasformò poi, a partire dal secondo dopoguerra, in crocevia dell'emigrazione interna e verso l'estero

Destinata più alle lunghe distanze nazionali ed europee che non agli spostamenti sui brevi e medi percorsi, la stazione Centrale di Milano modificò nel corso degli anni le sue caratteristiche funzionali. A differenza degli scali "a transito" caratteristici delle grandi periferie delle città straniere, quello del capoluogo lombardo assunse infatti, immediatamente dopo la sua costruzione, il ruolo di "salotto buono" dei trasporti milanesi.

I lavori per la sua costruzione iniziarono nell'immediato primo dopoguerra – all'inizio degli anni Venti – e terminarono nel 1931.

Caratterizzata da una concezione monumentale rivolta, almeno negli anni Trenta, ai passeggeri dell'alta borghesia, l'architettura della Centrale (progettata da Ulisse Stacchini), carica di orpelli e di documentazioni imperiali e fasciste, segnò fin dall'inizio l'immagine dell'impianto ancor più che la sua stessa funzionalità.

Il boom economico del secondo dopoguerra e il flusso migratorio della manodopera italiana verso i paesi stranieri, verificatosi a partire dagli anni Cinquanta, modificarono fortemente questa concezione.

La stazione divenne quindi il nodo fondamentale dell'emigrazione italiana, trasformando Milano in crocevia e in punto di arrivo di quanti erano costretti per lavoro a recarsi all'estero.

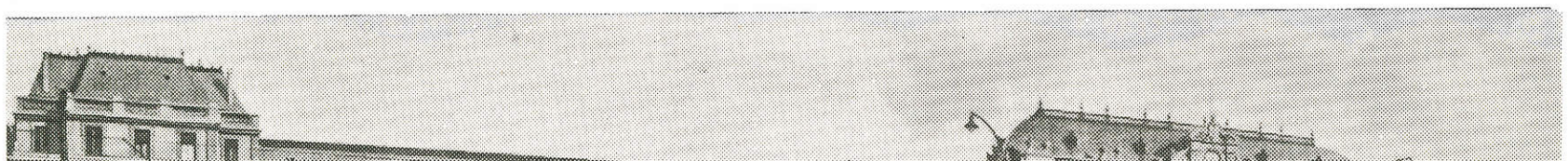
Con l'incremento, nell'area cittadina, della produzione siderurgica, la Centrale divenne poi il terminale di arrivo della migrazione regionale e interregionale del nord Italia, che portava manodopera alle grandi industrie ferriere. L'impianto ferroviario, e tutta Milano, assunsero così le caratteristiche di contenitori edilizi di sentimenti e di valori che nel corso degli anni non si modificarono sostanzialmente.

Dal punto di vista urbanistico, la stazione assorbì tuttavia ben poco della tipologia architettonica tedesca, che stava alla base dei progetti relativi agli impianti "di testa", il cui principale scopo era penetrare quanto più possibile nel centro della città. Anzi, la realizzazione dello scalo milanese venne addirittura decisa a quasi un chilometro di distanza, verso la periferia, rispetto alla stazione precedente, che era invece posta nell'attuale piazza della Repubblica. Questa scelta causò tra l'altro costi di costruzione e di gestione impressionanti già negli anni Trenta, e che divennero successivamente sempre più consistenti.

Ai grandi problemi economici si aggiunsero quindi quelli relativi all'inserimento urbano dell'impianto, che tuttavia non vennero presi in considerazione prima della sua edificazione, presentandosi solo in seguito in tutta la loro gravità.

La via Vittor Pisani, liberata dalla stazione precedente, risultò già in quel periodo una strada "morta", sia dal punto di vista commerciale sia da quello economico.

I grandi porticati costruiti successivamente (negli anni Trenta e Cinquanta-Sessanta), e che dovevano segnare una ripresa delle attività, non riuscirono in-



della stazione Centrale?

La ristrutturazione della zona prospiciente nel progetto che ha vinto il concorso Mm

Così l'asse di via Pisani ridarà vita alla città

Firmato dagli architetti Chambry e Zanuso junior, il disegno prevede anche un giardino sopraelevato in piazza Repubblica

Realismo, funzionalità e il chiaro intendimento di "ricucire" una parte di Milano che la presenza di una grande arteria – la via Vittor Pisani – e il sovrapporsi, negli ultimi dieci anni, di una serie di lavori stradali e sotterranei, hanno letteralmente diviso in due, spezzando la continuità della zona e rendendone pressoché impraticabili i collegamenti.

Sono i criteri che hanno guidato l'elaborazione del progetto, firmato dagli architetti Carlo Chambry e Antonio Zanuso, relativo alla ristrutturazione del sistema compreso fra piazza della Repubblica, via Pisani e piazza Duca d'Aosta, e che ha vinto il concorso bandito in merito dalla Metropolitana milanese.

"Si tratta – spiega Antonio Zanuso – del più consistente intervento di risistemazione urbana avviato negli ultimi quarant'anni. In tutto, comprese le due piazze che fiancheggiano la stazione Centrale, interessa infatti circa 170 mila metri quadrati di superficie cittadina, un'area la cui 'ristrutturazione' poteva essere interpretata dei modi più disparati. Per quanto ci riguarda, abbiamo optato per un atteggiamento molto realistico, che tenesse conto di come è articolata l'amministrazione comunale, dei numerosi problemi connessi al possibile riassetto della zona, del ruolo quasi di coordinamento che il progetto avrebbe dovuto svolgere fra tutti gli enti, dal settore viabilità a quello trasporti, dall'azienda dell'acquedotto alle Ferrovie, coinvolti nell'operazione".

"La realizzabilità – aggiunge Carlo Chambry – è stata la categoria cui abbiamo fatto riferimento, in considerazione del servizio alla collettività che il nuovo disegno di questo asse urbano avrebbe dovuto rendere. Così abbiamo ragionato nei termini di un'architettura che fosse in grado di riconnettere e di ridare un senso a una zona il cui asse baricentrico è stato trasformato dai lavori e dai cantieri più disparati in una sorta di confine. Di fatto oggi il quartiere a destra di via Vittor Pisani gravita praticamente tutto su corso Buenos Aires, mentre quello che si apre sulla sinistra è una specie di isola persa a se stante. Non c'è collegamento fra i due, e anche la strada è praticamente intraversabile".

Ma se il criterio che ha guidato la ristrutturazione di questa parte di città in senso trasversale è stato quello della riconnessione, in senso lungitudinale i progettisti hanno agito soprattutto per singoli luoghi, o meglio, come spiega l'architetto Chambry, "per stanze, riconoscibili e caratterizzate ognuna da una precisa identità che si è teso a riportare alla luce e a potenziare qualitativamente".

Più nel dettaglio, in piazza della Repubblica, sulla quale un tempo si apriva la vecchia stazione ferroviaria (i binari correvano lungo l'attuale viale Tunisia, tagliando praticamente a metà la grande quadra del Lazzaretto), viene prospettata la realizzazione di un giardino sopraelevato di circa due ettari che, partendo dalle due collinette laterali tuttora esistenti davanti agli alberghi, porterà "in quota" il livello della piazza, permettendo al traffico automobilistico di continuare a scorrere lungo la sede stradale sottostante.

"Si tratta – aggiunge Carlo Chambry – di una delle poche occasioni che Milano può cogliere per staccarsi dal paesaggio piatto che la caratterizza, e insieme di un intervento fattibile, accettabile per l'integrazione del verde che propone, e gradito agli stessi abitanti".

Quanto invece alla piazzetta di circa 90 metri per lato, immediatamente precedente l'inizio di via Pisani, e sotto la quale si aprirà la stazione del Passante ferroviario, il progetto in questione ne prevede l'arredo attraverso la localizzazione, ai lati, di due grandi "edicole" la cui funzione sarà quella di "coprire" gli sbarchi delle scale mobili, anticipando in un certo senso la prospettiva della Centrale e "mediando fra il sottosuolo e la superficie". "Dal punto di vista architettonico – sottolinea Antonio Zanuso – le strutture si 'confronteranno' con le uniche due grandi emergenze di via Pisani, la torre del Bacciocchi e il grattacielo Soncini – Mattioni, mentre la piazzetta offrirà nuovi spazi verdi, adeguata illuminazione e aree per la sosta dei taxi".

Si arriva così a via Vittor Pisani, che i progettisti hanno considerato dopo averla idealmente, e concretamente, divisa in due "stanze": dalla piazza del Passante all'incrocio con via San Gregorio, e di qui a piazza Duca d'Aosta. Il primo tratto, caratterizzato da un'edificazione che risale agli anni Trenta, verrà potenziato a verde; il secondo, di sviluppo più recente (gli edifici laterali sono stati costruiti fra il '50 e il '60) e dal sottosuolo pressoché totalmente adibito a parcheggi, sarà oggetto di una riqualificazione che tenderà a sviluppare le presenze commerciali tuttora sottoutilizzate.

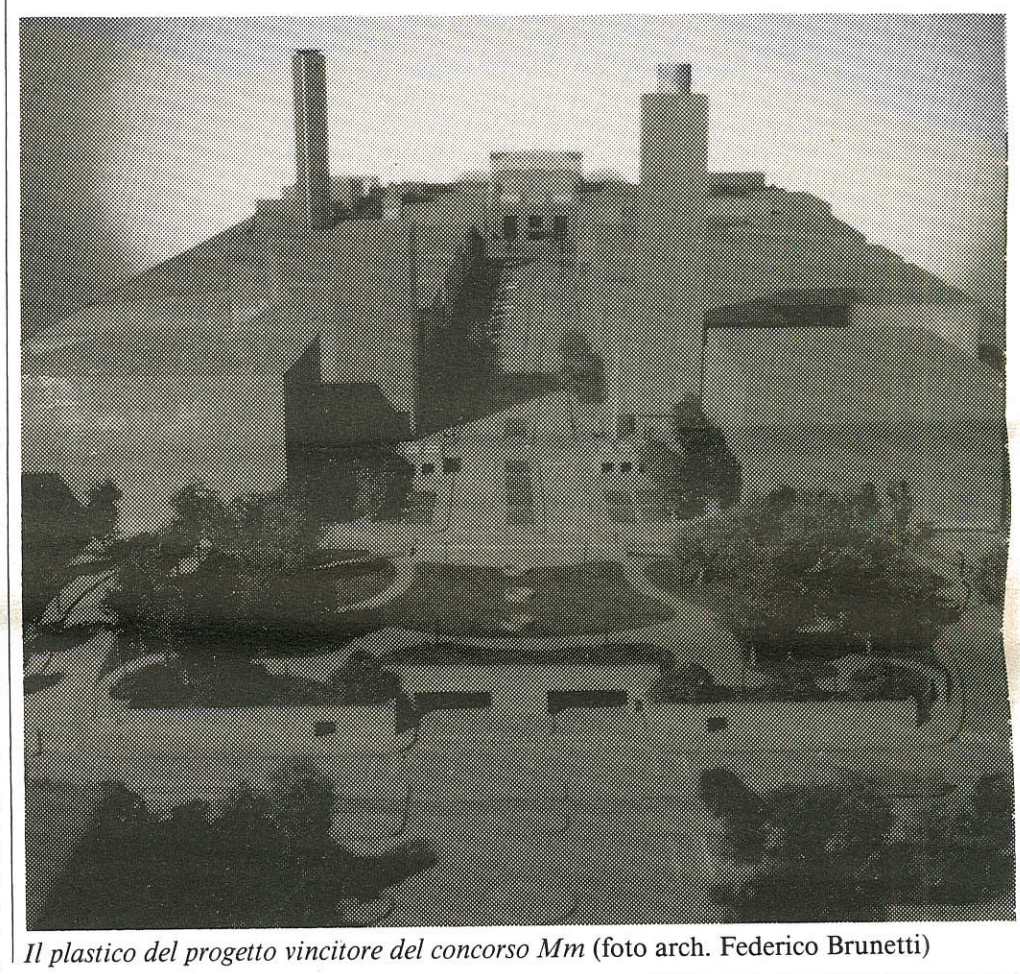
"L'obiettivo, comune per tutta la via, è quello comunque di ridurre il traffico stradale attraverso l'ampliamento dei marciapiedi e il conseguente potenziamento delle zone pedonali – dice l'architetto Chambry –. Pensiamo a marciapiedi larghi anche quindici metri, sui quali gli stessi negozianti potrebbero collocare i loro servizi, e che verrebbero 'chiusi' verso la strada da muretti bassi, ma sufficienti a 'nascondere' la sagoma di un'automobile. Il tutto sotto le luci di ventiquattro lampioni – dodici per lato – ad ampio sbraccio".

Traffico più regolare – e attraversamenti stradali meno a rischio – dunque, in via Pisani, ma anche trasformazione di piazza Duca d'Aosta in una sorta di "sagrato pedonale" della stazione non più come oggi interessato dalle automobili (sono previste solo due zone di sbarco dei taxi), per il cui scorrimento verrà invece riaperto l'asse di attraversamento Galvani-Vitruvio.

Ferrovie Statali permettendo, inoltre, il progetto contempla anche la totale pedonalizzazione, all'interno della Centrale, della galleria delle carrozze, intervento che permetterebbe quanto meno una consistente riduzione dei gas di scarico oggi causati dal transito e dalla sosta dei taxi.

Quanto infine alle due piazze, la IV novembre e la Luigi di Savoia, che si aprono ai lati della stazione, la prima dovrebbe trasformarsi in un capolinea di tram, autobus e mezzi pubblici, mentre la seconda, più ampia, verrebbe destinata al traffico privato, a un terminal aeroportuale, e a un grande parcheggio sotterraneo a tre piani in grado di mettere a disposizione almeno un migliaio di posti auto. Tecnicamente la realizzazione dell'intero progetto, che ha ottenuto la necessaria concessione edilizia e per il quale la giunta comunale ha già deliberato la spesa, dovrebbe richiedere circa due anni di lavoro.

P.P.



Il plastico del progetto vincitore del concorso Mm (foto arch. Federico Brunetti)

condizione di forte degrado per tutta la zona, da allora interessata dal passaggio delle strutture ferroviarie. L'assetto urbanistico di questa parte della città era ancora quello del piano regolatore elaborato dal Beruto alla fine del secolo scorso, e basato su grandi viali di circolazione che si andavano a completare nel nodo di piazzale Loreto.

Il tessuto centrale della città, delimitato da questa piazza, dalla circolare di via Tonale, dai bastioni di porta Venezia e successivamente dai navigli, aveva già una sua trama radiocentrica, che venne completata con la stazione ferroviaria.

Da piazzale Loreto, invece, e proseguendo verso la periferia milanese, questo sistema non aveva più senso, e lo stesso impalcato ferroviario si trasformò in un ulteriore elemento di ostacolo alla continuità urbana tagliando, di fatto, i quartieri e la zona antistante la stazione.

Il viale Monza e via Pa-

Degrado sociale e disagi caratterizzano ormai da anni il quartiere intorno alla stazione

Servizi mirati e vigilanza contro l'emarginazione

La possibilità di interventi è ostacolata dalla presenza di gallerie e parcheggi sotterranei. Il lavoro svolto dai vigili urbani

La stazione Centrale è da sempre un punto critico per l'ordine pubblico di Milano.

Da luogo di ritrovo per barboni e clochard, che trovano facile riparo negli innumerevoli anfratti offerti dalla sua mastodontica architettura, lo scalo ha assunto anche le caratteristiche di una vera e propria terra di nessuno, porto franco di spacciatori e malavitosi.

Per il responsabile della Vigilanza urbana di zona non c'è dubbio che negli ultimi tempi la situazione sia peggiorata. "Dopo i Mondiali – spie-

della micro-criminalità. Per questo occorrono operazioni con forze pari almeno a quelle impiegate durante i Mondiali di calcio. Da qualche settimana, invece, gli organici della Vigilanza urbana sono tornati quelli di prima del Campionato: due o tre uomini, non di più. Tra una decina di giorni, finito l'effetto Mondiali, tutto tornerà come prima.

Lo sforzo richiesto ai vigili non può essere addossato unicamente alla possibilità di fare ore di straordinario o due o tre turni di seguito: si può

un quartiere che confina con il centro direzionale, ai semplici abitanti, si sono riuniti in un Comitato che chiede il risanamento di questa parte della città.

Parla per tutti Andrea Finzi, presidente dell'Asco Direzionale, l'associazione che unisce i commercianti delle vie Fabio Filzi, Pirelli e limitrofe.

"Le cose per noi non vanno bene – dice –. Se c'è stato un miglioramento, questo è avvenuto sulla direttrice di via Vitruvio. Ma cacciati da quella zona i balordi si

mento dell'illuminazione". Ma sotto accusa è l'intero assetto urbanistico della zona, che vede una prevalenza di funzioni terziarie e commerciali non più sorrette da residenzialità. Dopo le diciotto il quartiere è disabitato. Per Andrea Finzi il futuro è incerto: in attesa dei nuovi progetti di risistemazione di piazza Duca d'Aosta, l'attuale assetto dell'area è indecoroso. "La poca piantumazione sta morendo –aggiunge –, l'erba non ha il tempo di crescere che già viene calpestata, e non c'è panchina che non sia dormitorio per barboni e senza fissa dimora".

Anche per i vigili urbani l'attuale assetto della stazione Centrale non favorisce certo la decorosità del piazzale. Ma le nuove strutture non correggono la situazione e sembrano anch'esse predisposte a un utilizzo im-

zione. Il problema è poi aggravato dal fatto che queste strutture appartengono a privati, e che quindi gli interventi dovrebbero essere a carico di questi ultimi. I cancelli, per esempio, dovevano essere posti in superficie, in modo da precludere l'accesso alle scale, dove adesso invece si raccolgono tutti gli sbandati".

Dietro la stazione Centrale la situazione, se possibile, peggiora ulteriormente. Anche una struttura di accoglienza come quella di fratel Ettore non riesce a porvi rimedio. "Il problema non sono tanto i locali interni – afferma sempre il responsabile dei vigili urbani – quanto il proliferare esterno di insediamenti che sfuggono al controllo.

Quella di fratel Ettore potrebbe essere una buona iniziativa, ma in

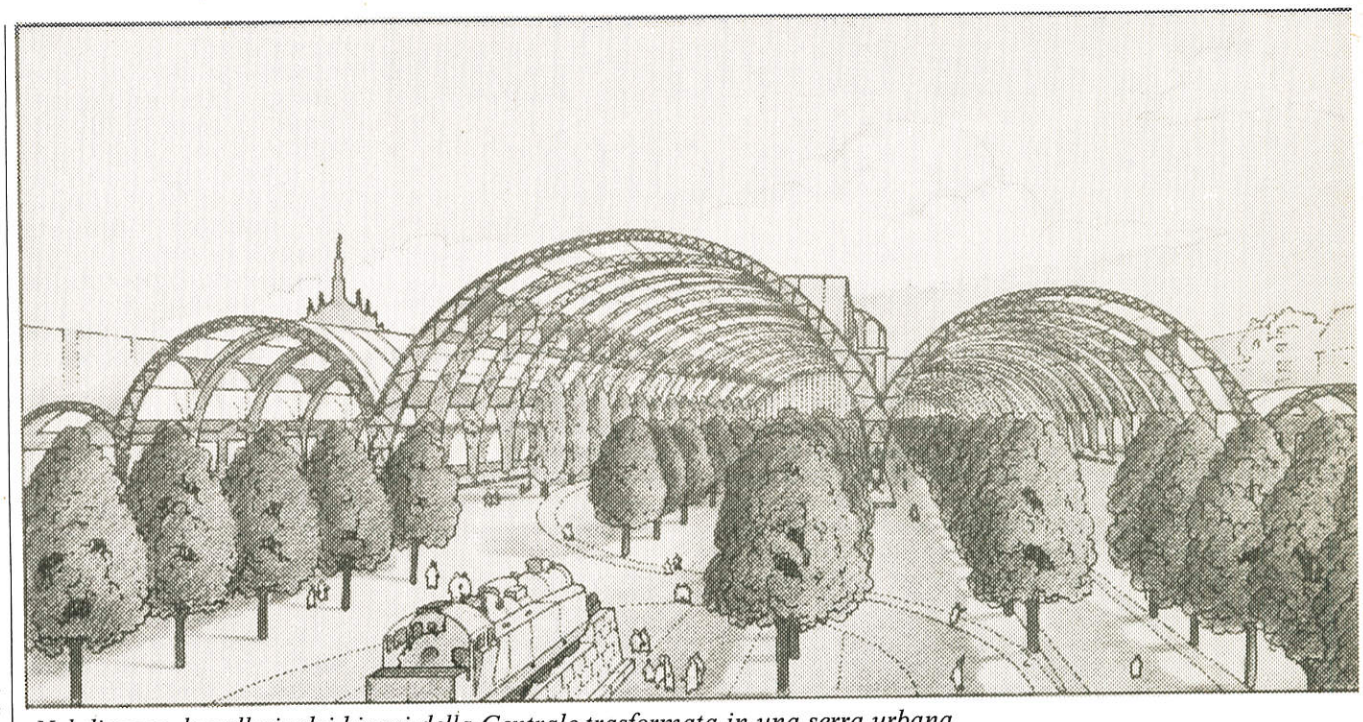
Riorganizzazione dei trasporti

Si può fare a meno della stazione Centrale?*

L'eventuale soppressione dello scalo alla base di un'originale proposta di riutilizzo

Sotto le gallerie può nascere una grande serra

Prevista, nel progetto Greenwar, anche la trasformazione di via Pisani in un bosco urbano, mentre l'attuale terrapieno dei binari potrebbe accogliere un parco pensile



Nel disegno, le gallerie dei binari della Centrale trasformata in una serra urbana

Un grande bosco urbano.

Una sorta di Central Park milanese che, partendo da piazza della Repubblica e penetrando lungo l'asse di via Vittor Pisani, sfoci in una collinetta verde di alberi, cespugli e arbusti sul piazzale della stazione.

Il monumentale edificio ferroviario, opera dell'architetto Ulisse Stacchini, trasformato in una "town hall", sorta di salone cittadino nel quale possano trovare spazio strutture per il ristoro e attività commerciali, iniziative culturali di vario genere e momenti di spettacolo e divertimento.

Le imponenti tettoie metalliche della Centrale, infine, utilizzate come ideale rivestimento di un'originale serra che, allargandosi sui circa 70 mila metri quadrati di superficie attualmente impegnati dalle gallerie dei binari, diventi luogo di produzione vivaistica continua al servizio delle esigenze pubbliche, anche di carattere sovraregionale.

Un vivaio di 70 mila mq

Si chiama "Greenwar", guerra verde, ed è il singolare disegno con il quale un gruppo di progettisti (gli architetti Gabriella Crivelli, Franco Giorgetta, Gian Paolo Corda e Virgilio Vercelloni) ha voluto avanzare, all'interno del concorso bandito due anni fa dalla Metropolitana milanese per la ristrutturazione dell'asse Repubblica – Pisani –Duca d'Aosta, una proposta di riutilizzo "alternativo" di questa parte di città.

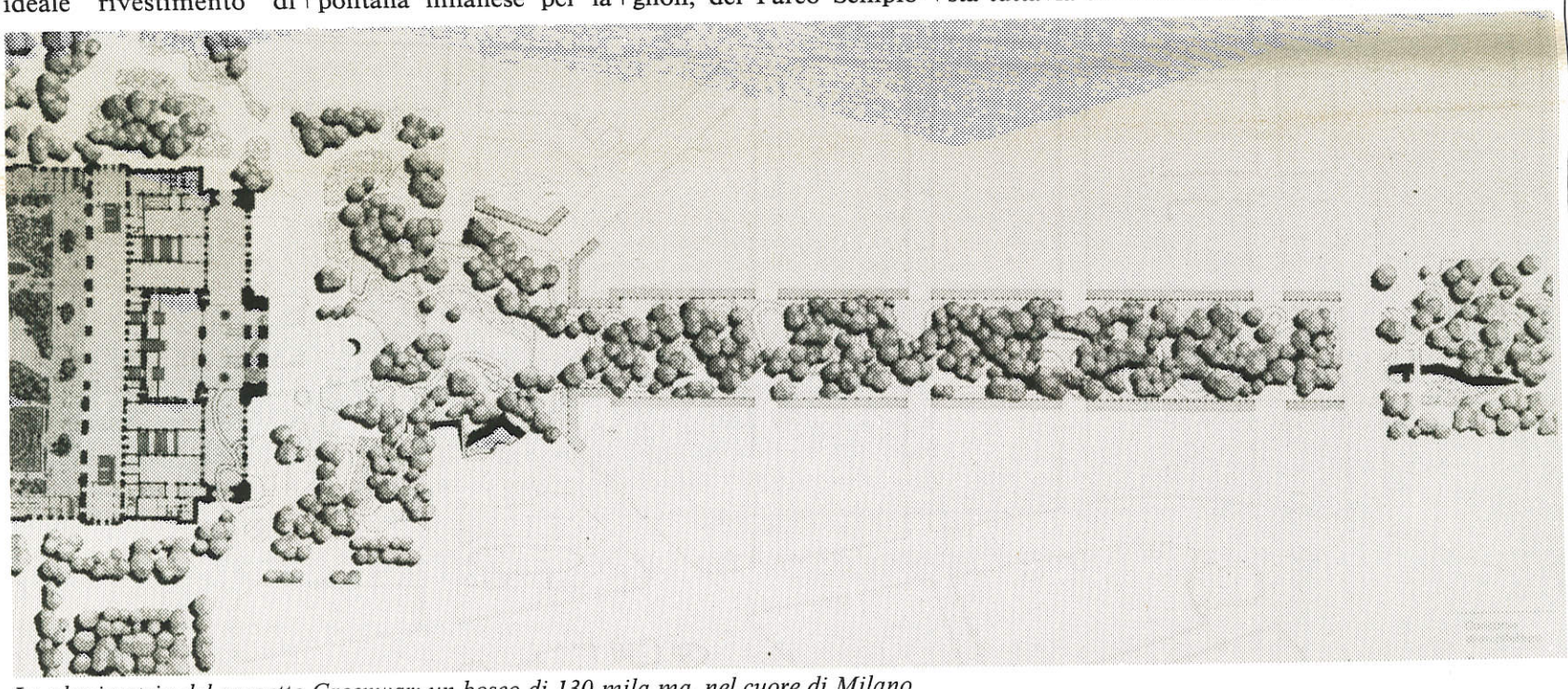
"Abbiamo fatto riferimento – spiega Gabriella Crivelli – al sistema del verde, per certi aspetti eccezionale, che già caratterizzava Milano nei primi anni dell'Ottocento, e che si articolava nei punti chiave dei Boschetti di via Marina, dei giardini pubblici, dei bastioni spagnoli, del Parco Sempione. "Di qui l'idea di un grande parco urbano di tipo centrale che, impegnando la direttrice in questione, vada a occupare una superficie di circa 130 mila metri quadrati, opportunamente liberata dal traffico grazie a una razionale riqualificazione della mobilità locale".

Riqualificare la città

Alla base del progetto sta tuttavia un intervento di fondo per ora solo ipotizzabile: la soppressione della Centrale quale stazione di testa, e la conseguente deviazione del traffico ferroviario verso altri scali.

"Una simile eventualità – sottolinea l'architetto Gabriella Crivelli –, peraltro motivata dai lunghi tempi di manovra dei treni che questo genere di strutture comporta, e dal previsto potenziamento delle stazioni passanti, permetterebbe la sostanziale ricostruzione di tutta questa parte di tessuto urbano, facendo gravitare sull'area verde nuove e specifiche funzioni meglio finalizzate al più generale programma di riqualificazione della città".

In questo senso "Greenwar" prende anche in esame il possibile riutilizzo del terrapieno oggi occupato dai binari in uscita dalla stazione: 250 mila metri quadrati di superficie per i quali viene suggerita la trasformazione in parco pensile. Lo si potrebbe realizzare anche come luogo di produzione vivaistica e insieme "eccezionale habitat animale, con particolare riferimento ai volatili".



La planimetria del progetto Greenwar: un bosco di 130 mila mq. nel cuore di Milano

La riapertura della Martesana

Il tutto accompagnato da un'opportuna "ristrutturazione" della viabilità circostante, e nella quale dovrebbe trovare spazio la "ricostruzione funzionale e paesaggistica del tratto degli antichi bastioni".

Una riorganizzazione che potrebbe, a detta dei progettisti, contemplare anche la riapertura del naviglio della Martesana nel tratto, oggi sotterraneo, compreso fra le vie Tofane e San Marco.

P.P.

Il piano di sviluppo studiato con la ricostruzione dopo la strage per il nodo a metà strada tra Nord e Sud

Bologna, ferrovia più vicina a fiera e aeroporto

Qual è il ruolo di una stazione ferroviaria in una realtà metropolitana come quella di Bologna, centro nodale nei collegamenti tra Milano e Roma oltre che punto di interconnessione di tutta l'economia regionale? Dopo la bomba che all'inizio degli anni Ottanta ne ha danneggiato una parte, si parla oggi di un progetto di ristrutturazione che colleghi le ferrovie con l'aeroporto e con la rete dei trasporti urbani ed extraurbani e che trasformi un semplice punto di transito la metropolitana leggera. Ma anche fulcro di un'operazione di ritessitura fra il centro storico della città e le sue fasce più esterne, ispirata alla filosofia della centralità del nodo bolognese nel contesto nazionale.

Cresce il numero dei viaggiatori

Un ruolo, questo dell'organizzazione e dello smistamento razionale e ordinato dei principali tipi di quadruplicarsi: le previsioni parlano, per il capoluogo emiliano, di 300 mila viaggiatori al giorno contro gli 80 mila attuali.

Lo studio del progetto di ristrutturazione della stazione bolognese è stato affidato all'architetto Enzo Zacchiroli, che ha operato in stretta collaborazione con il mondo accademico e l'amministrazione comunale.

Punti fondamentali: la differenziazione dei "tipi" di mobilità richiesti e la loro integrazione veloce e ordinato. Il tutto condito da una politica di avvicinamento sempre più marcata e decisa tra Bologna e i Comuni limitrofi.

"L'area che ruota intorno al nodo ferroviario –dice Zacchiroli – comprende tutti i Comuni che a Bologna sono legati da arterie di collegamento fondamentali come la via Emilia e da rapporti di carattere economico e produttivo: non solo Modena e Ravenna, dunque, ma anche, ormai, Reggio e molti altri centri di primaria importanza. Tutta questa vasta estensione di tutta l'economia regionale e come punto focale di transito tra Nord e Sud.

Ma da esso traspare anche il malcelato intento di gettare un occhio all'estero e di adeguare la realtà italiana alle iniziative straniere più riuscite.

Trasporti e servizi a portata di mano

"L'offerta di servizi –precisa Zacchiroli – è in perfetta armonia con quanto in molti paesi europei è nere il polo ferroviario nel centro della città, che trova in Zacchiroli un convinto sostenitore, risponde a una filosofia comune: "Pensiamo a New York – commenta –. I servizi devono essere tutti a portata di mano e integrati nel connettivo urbano. Che senso ha, oggi, andare in aereo a Roma se per raggiungere la città si perdono ore e ore di attesa a Fiumicino? Meglio un treno veloce, comodo, confortevole, che porti nel cuore della metropoli senza troppi disagi".

Dopo due anni di studio,