

Ordine di Bergamo

tel. 035 219705
www.bg.archiworld.it
Presidenza e segreteria:
architettibergamo@archiworld.it
Informazioni utenti:
infobergamo@archiworld.it

Ordine di Brescia

tel. 030 3751883
www.bs.archiworld.it
Presidenza e segreteria:
architettibrescia@archiworld.it
Informazioni utenti:
infobrescia@archiworld.it

Ordine di Como

tel. 031 269800
www.co.archiworld.it
Presidenza e segreteria:
architetticomo@archiworld.it
Informazioni utenti:
infocomo@archiworld.it

Ordine di Cremona

tel. 0372 535422
www.architetticr.it
Presidenza e segreteria:
segreteria@architetticr.it

Ordine di Lecco

tel. 0341 287130
www.ordinearchitettilecco.it
Presidenza, segreteria, informazioni:
ordinearchitettilecco@tin.it

Ordine di Lodi

tel. 0371 430643
www.lo.archiworld.it
Presidenza e segreteria:
architettilodi@archiworld.it
Informazioni utenti:
infolodi@archiworld.it

Ordine di Mantova

tel. 0376 328087
www.mn.archiworld.it
Presidenza e segreteria:
architettimantova@archiworld.it
Informazioni utenti:
infomantova@archiworld.it

Ordine di Milano

tel. 02 625341
www.ordinearchitetti.mi.it
Presidenza:
consiglio@ordinearchitetti.mi.it
Informazioni utenti:
segreteria@ordinearchitetti.mi.it

Ordine di Monza e della Brianza

fax: 039 3309869
www.ordinearchitetti.mb.it
Segreteria:
segreteria@ordinearchitetti.mb.it

Ordine di Pavia

tel. 0382 27287
www.ordinearchitettipavia.it
Presidenza e segreteria:
architettipavia@archiworld.it
Informazioni utenti:
infopavia@archiworld.it

Ordine di Sondrio

tel. 0342 514864
www.so.archiworld.it
Presidenza e segreteria:
architettisondrio@archiworld.it
Informazioni utenti:
infosondrio@archiworld.it

Ordine di Varese

tel. 0332 812601
www.va.archiworld.it
Presidenza e segreteria:
architettivarese@archiworld.it
Informazioni utenti:
infovarese@archiworld.it

Milano

a cura di Laura Truzzi

Designazioni

• **INFRASTRUTTURE LOMBARDE Spa: richiesta nominativi per la Commissione Giudicatrice della procedura di aggiudicazione per l'affidamento, in regime di concessione, della progettazione definitiva e del relativo Studio di Impatto Ambientale ed esecutiva, della costruzione e gestione dell'autostrada regionale "Integrazione del sistema transpadano - direttrice Broni-Pavia-Mortara".**

Il Consiglio dell'Ordine ha nominato i seguenti professionisti: Maria BERRINI, Fabio CASIROLI, Aldo CIOCIA, Giorgio GOGGI.

• **IMPRESA EDILE F.lli PAPA Snc. di Papa geom. Giuseppe & C. di Camnago di Lentate S/Seveso: richiesta di tema di professionisti per collaudo di opere in c.a. relativa alla costruzione di due villini identici siti in Limido Comasco - via Bisbino, ang. via Monviso s.n.c.**

Si sorteggiano e si approvano i seguenti nominativi: Giuseppe DE MARTINO, Claudio Enea GIANA, Piero RIMOLDI.

Serate

Sottosuolo: risorsa della città?
5 luglio 2007

hanno partecipato: Silvano Tintori, Giorgio Goggi, Giovanni Oggioni, Aldo Ciocia
moderatore: Federico Acuto

Silvano Tintori

I parcheggi nel sottosuolo costituiscono parte tanto più saliente della mobilità e dell'accessibilità quanto più il traffico cimenta il soprassuolo. Il sottosuolo diventa risorsa strategica della metropoli postindustriale e tardo-moderna: una modernità "riflessiva" deve agire in maniera sostenibile attraverso una visione dell'urbanità che non la riduca agli insediamenti rappresentativi degli estremi dell'ambiente e del degrado. Il fallimento dell'inclusione di un numero crescente di abitanti e fruitori, il diffondersi del lavoro precario, il declino del patrimonio edilizio e l'esodo dei ceti medi dall'area metropolitana provocano l'incremento dei costi sociali, non ultimi quelli che affliggono trasporti e trasportati, favorendo la decadenza dello spazio pubbli-

co tramite l'economia informale e le inquietanti forme assunte dall'accantonaggio e dalla malavita che lo invadono. A Milano occorre riflettere sui progetti di vie sotterranee tracciate per raggiungere i "progetti urbani" (gli insediamenti ambiziosi?) in programma oppure per diventare "secanti" destinate a ondatare di traffico la città. Bisogna, inoltre, discutere della riforma urbanistica della Regione Lombardia che rimuove la dimensione metropolitana, dove il nodo dei trasporti è cruciale, e incita a uno sfruttamento intensivo del suolo, teso a generare traffico e a togliere spazio alle sue infrastrutture. Si pone, infine, il problema del controllo della rendita accesa nel sottosuolo attraverso l'ipoteca secolare (la concessione per 90 anni!) su una risorsa preziosa dove cala la qualità del soprassuolo, per creare attrezzature (il parcheggio, appunto) scarsamente reversibili e un servizio che potrebbe essere meno longevo. In seconda istanza, l'interazione soprassuolo/sottosuolo investe il progetto architettonico in quanto momento di trasformazione dello spazio pubblico, un risvolto che appare colto dai comitati di quartiere nei suoi conflitti più degradanti. In un saggio, scritto una trentina di anni fa, Offe illumina le radici di una contestazione che scaturisce dal declino delle classi della società industriale e dalla crescente complessità e, aggiungerei, "dematerializzazione" e "atopia" delle attività umane; sensibile alle contraddizioni di una modernità "irriflessiva", quando viene ferita dalla "rispazializzazione" dei suoi nuovi prodotti (infrastrutture avanzate, plessi intermodali, fiere, mercati, centri commerciali) agli antipodi dell'urbanizzazione leggera intrinseca a un felice quanto evanescente spazio di pura comunicazione e depauperata, per dirla con lo stesso Offe, dal carattere sovente "monotematico" del proprio impegno che le preclude una valutazione articolata e interattiva del progetto. Non si tratta di costruire un piano della sosta in una politica della mobilità e dell'accessibilità "date", quanto di ridisegnarla con la consapevolezza della

crisi dello spazio pubblico che attanaglia la metropoli tardo-moderna: il sottosuolo non può essere speso in maniera passiva e antiecológica nemmeno quando il traffico privato fosse incompressibile al di là di una certa soglia; né i luoghi eloquenti della città possono essere abbandonati al suo dilagare sopra e sotto terra.

Giorgio Goggi

Il piano della mobilità e il piano urbano dei parcheggi hanno avuto l'obiettivo di mantenere Milano a un livello europeo contenendo l'invasione del traffico. Abbiamo studiato un'accessibilità meno succube del traffico privato ricordando però che il trasporto pubblico costa moltissimo. Anche quando vedremo auto che inquineranno meno (idrogeno), avremo sempre il problema della congestione. Per far questo i parcheggi sono solo un elemento del piano. Non si riesce a diminuire il trasporto privato a meno del 30-40%. Esso è composto spesso dalle categorie meno abbienti che abitano lontano da stazioni di trasporto pubblico. Per Milano il 30-40% di trasporto privato gravita su strade inadeguate, producendo ingorghi, incidenti e inquinamento. Dire "non usate l'auto" non serve. Non tutti abitano a una distanza ragionevole da mezzi di trasporto, per questo è necessario uno stazionamento di interscambio. A Milano non ci sono parcheggi di interscambio per la Stazione Centrale e Nord. La realizzazione di parcheggi per lo stazionamento privato nel sottosuolo consente di liberare spazi da destinare a sistemi di regolazione stringenti come quelli con le strisce gialle e blu. Quando si è estesa la regolamentazione a strisce gialle e blu si è avuta, per la prima volta, una diminuzione del 10% delle auto in entrata e l'aumento di un milione di presenze all'anno nei parcheggi di interscambio. Non ultimo per importanza il programma di realizzare isole pedonali sulle aree di suolo sopra i parcheggi sotterranei o in aree centrali di particolare pregio artistico. Ovviamente occorre avere una buona accessibilità per evitarne il rapido degrado. Occorre togliere le

auto dalla strada, metterle sottoterra, senza aumentare il numero dei posti disponibili per non aumentare il numero di auto in circolazione, riqualificando le aree soprastanti con zone pedonali. Io sono indifferente sulle sorti del singolo parcheggio. Se si fa il parcheggio di S. Ambrogio è una buona cosa perché si pedonalizza la piazza; se ci sono problemi monumentali e non lo si realizza pazienza: il problema è che l'intero sistema deve garantire una riduzione complessiva del traffico e delle auto che stazionano sul soprasuolo. L'altro punto incompiuto del programma è il provvedimento di pagamento della sosta in superficie da parte dei residenti, cosa usuale in molti paesi europei, che purtroppo scandalizza i milanesi, ma che consentirebbe l'eliminazione dal suolo di 8.000 auto non rotamate e il disincentivo alla sosta sulle strisce gialle e blu. Spesso, una volta consegnati ai residenti i contrassegni per la propria auto, questi la tolgono dal garage e la parcheggiano in strada.

Giovanni Oggioni

L'utilizzo del suolo e del sottosuolo si appoggia a uno strumento regolatore che è sostanzialmente inefficace per molti aspetti. In particolare, chi disegna il piano non è libero di studiare il suolo e la città così come l'architetto vorrebbe. Abbiamo ancora uno *ius aedificandi* dal cielo fino agli inferi, legato alla particella catastale di cui siamo proprietari. La regione Lombardia ha prodotto una legge che sposta l'attenzione dalla regolazione dell'uso del suolo al governo del territorio. Strumento nuovo, poco usato, perché getta le amministrazioni nel panico. Per Milano abbiamo individuato 7 obiettivi strategici e condivisi: l'ampliamento del mercato urbano, il miglioramento del rapporto tra nodi infrastrutturali e progetti urbani, un nuovo piano del verde, la riduzione di consumo di suolo, il potenziamento del sistema dei servizi, l'introduzione dei meccanismi per distribuire meglio i diritti e il miglioramento della qualità dell'ambiente. Questi obiettivi interferiscono con vari strumenti in diverso modo. Se

si disegna un piano urbano della mobilità che prevede una politica di spostamento della sosta dal suolo al sottosuolo occorre essere coerenti con le politiche di pedonalizzazione, ciclabilità, viabilità e trasporto pubblico. La legge chiede che il tutto si colleghi a uno strumento di origine comunitaria che è la valutazione ambientale strategica. Questa procedura, derivata da una normativa europea, consente la saldatura tra le diverse politiche e la certificazione della congruità di queste politiche. A Milano il piano regolatore ha generato casi singolari: l'università Bicocca non è raggiunta dalla metropolitana; la metropolitana a Bisceglie sbarca in un prato deserto. Se non consentiamo ai volumi di spostarsi con profitto sul territorio, questo meccanismo sarà difficile da saldare. Quando abbiamo pensato alla città pubblica e al sistema dei servizi, ci siamo chiesti come fare a misurare la domanda e l'offerta. Abbiamo individuato le scuole primarie come primo elemento di servizio di raggiungibilità pedonale e attorno a questo elemento abbiamo individuato delle aree locali di servizio. Questo ha consentito di separare la città di chi vive dalla città di chi l'attraversa per arrivare a stabilire se e quando il parcheggio serve, la sua qualità, evidenziando la differenza tra parcheggio a rotazione o interrato e il *box* che diventa la casetta per la macchina bella (quella scassata staziona sullo spazio pubblico gratis), il vino, gli sci. Su questi *layer* abbiamo caricato tutti i servizi e immaginato le esigenze di residenti e non, dividendo le aree per funzioni. Se mettiamo le aree destinate a servizi e alla mobilità sulla stessa carta e ne diamo una lettura comparata, s'intravede quali sono i livelli di criticità del territorio. La città è fatta di vuoti e di pieni e su di essi stiamo lavorando: dobbiamo attivare dei meccanismi che consentano di trasferire i diritti edificatori liberamente, non le-gandoli a semplici progetti di trasformazione urbana ma a un sistema delle trasformazioni ampio. L'utilizzo del sottosuolo deve essere letto all'interno di questa politica, mediante un'analisi morfologica, architettonica della città.



Aldo Ciocia

Mettere ordine nei sistemi di sosta è un compito di priorità assoluta per la vitalità delle città. Per attuare un efficace governo della sosta occorre risolvere alcuni dilemmi che scaturiscono da un confronto difficile fra principi etici e pianificatori fra loro alternativi. Il primo dilemma è fra città compatta e città spontanea. La città compatta tende a risolvere la propria accessibilità mantenendo sotto controllo la densità dei fattori insediativi; la città spontanea tende a sfuggire a questo controllo dando luogo a una duplice tendenza visibile nelle maggiori città: la dispersione verso nuovi suoli edificati e la concentrazione edilizia sulle aree centrali. Oggi Milano oscilla fra i due estremi: da un lato conserva le potenzialità della città compatta e potrà usufruire dei vantaggi associati a questa forma urbana, se investirà oculatamente nella riconversione delle aree dismesse, nei vuoti urbani residui, nella polarizzazione del proprio *hinterland* e nelle reti di trasporto collettivo. Dall'altra, tende a rompere questa forma con una dispersione residenziale su un territorio regionale vastissimo, con la nascita ai propri confini di un nuovo terziario non sempre servito dalla rete di trasporto rapido di massa e punte eccezionali di densità come quelle previste alle Varesine e alla Fiera. Dal prevalere dell'uno o dell'altro assetto dipenderanno i principali connotati della domanda di sosta, i progetti che saranno promossi per soddisfarla e si prospetteranno gli esiti fisici e formali di modificazione degli spazi aperti. Rispetto agli esiti fisici si pone un secondo dilemma: quello fra artefatti e risanamento ambientale. Ben conoscendo la scarsità di spazi aperti delle nostre città è difficile difendere stati di fatto dove la sosta su strada è pervasiva. Dunque le politiche che agevolano la sostituzione di

spazi di sosta di superficie con spazi interrati dovrebbero risultare positive, se non fosse che scatenano conflitti circa gli oneri da affrontare per l'uso di parcheggi in struttura. I dissensi portano a lasciare inalterata la situazione con il paradossale esito di aumentare la disponibilità di sosta a trasformarsi in un fattore di attrazione di nuovo traffico. Vi è poi da considerare l'artificiosità delle sistemazioni di soprasuolo, per quanto vadano riconosciuti gli avanzamenti dell'ingegneria naturalistica dall'epoca delle prime realizzazioni in cui il verde era limitato ad arbusti ornamentali in vasche fuori terra. In casi in cui l'attenzione alla qualità dei progetti non è stata adeguata e la gestione delle aree limitrofe si è dimostrata poco selettiva, gli effetti diretti e indiretti sull'ambiente non sono risultati virtuosi. Vi è infine un terzo dilemma che riguarda la realizzazione pubblica e privata. In quanto strutture a elevato rendimento i parcheggi si prestano a essere integralmente autofinanziati. Non è detto però che a uno sfruttamento intensivo del sottosuolo corrispondano prezzi competitivi per gli utilizzatori: per la natura del suolo milanese, contraddistinto dalla risalita della falda acquifera, strutture realizzate con più di tre piani interrati hanno incontrato significativi problemi di impermeabilizzazione e dei costi d'intervento per risolverli. Tali extracosti hanno consentito di aggirare i vincoli posti dalle convenzioni circa i prezzi da praticare con il risultato di escludere fasce potenziali di utenti a favore di puri investitori. Se così è, ancora una volta i benefici di riqualificazione della città, che il ricorso al sottosuolo doveva perseguire, sono lontani dall'essere raggiunti.

a cura di Susanna Conte