

Evoluzione della città: densificazione o consumo di suolo ? Il caso Milano

di Michele Sacerdoti

<http://www.msacerdoti.it>

Contributo all'incontro del 09/01/2010 del costituendo Gruppo di lavoro regionale lombardo "Urbanistica e Territorio" per la Costituente ecologista.

Si va diffondendo una linea di pensiero urbanistico che cerca di risparmiare suolo nello sviluppo delle città e in generale delle urbanizzazioni. La popolazione umana si sposta sempre di più verso le aree urbane per motivi economici e queste si espandono occupando sempre più suolo.

Sia l'Unione Europea che alcune associazioni e movimenti ambientalisti cercano di ottenere un rallentamento del consumo di nuovo suolo spingendo il riuso delle aree industriali dismesse (brown fields) e l'edificazione in altezza. D'altra parte le difficoltà di trasporto pubblico di un elevato numero di pendolari sparsi in un'area molto ampia (sprawling) e l'elevato costo del carburante dei mezzi privati favorisce il ritorno degli abitanti in città, dove ci sono migliori i trasporti pubblici, nonostante il più elevato costo delle abitazioni.

I provvedimenti contro l'inquinamento e l'effetto serra finiscono per penalizzare lo spostamento dei pendolari sui mezzi privati, ma senza dare spesso valide alternative di spostamento con i mezzi pubblici.

Lo sprawling e lo sviluppo delle aree metropolitane hanno comunque permesso a molti residenti di grandi città una casa più grande e una migliore qualità di vita nell'hinterland a prezzi più bassi, facendo pagare questo risparmio alla collettività che si trova con un terreno agricolo ridotto e un maggiore inquinamento dell'aria nell'area metropolitana.

Le soluzioni proposte finora rischiano però di creare ancora più danni e un conflitto tra residenti in città e nuovi residenti.

I residenti in città sono interessati a fare in modo che la vivibilità migliori e che le aree dismesse vengano trasformate in grandi parchi cittadini, in modo da migliorare la qualità dell'aria e diminuire la temperatura d'estate grazie alla mitigazione dell'isola di calore creata dal cemento e l'asfalto oltre ad avere aree verdi di vicinato fruibili e visibili.

Non sono interessati ad una densificazione della città con costruzioni nei cortili e nei buchi di cortina e con grattacieli che toglierebbero luce e visuali ai loro appartamenti, diminuendone il valore. Un aumento del numero dei residenti vuole poi dire una maggiore pressione su risorse già scarse come asili nido, scuole materne, parcheggi pubblici, traffico, parchi gioco per bambini, aree per cani, aree verdi.

D'altra parte la creazione di grandi parchi di cintura o il salvataggio delle aree agricole periurbane non porta loro grandi vantaggi, essendo aree lontane e di difficile godimento in settimana.

Una politica urbanistica che istituisca la perequazione tra aree agricole e aree urbane e che favorisca l'acquisizione al demanio pubblico delle aree agricole dando ai proprietari il diritto di costruire in città non è quindi una soluzione del problema della vivibilità cittadina per tutti.

Sicuramente i proprietari delle aree agricole se ne avvantaggiano, in quanto i loro terreni con bassi indici di edificazione acquisiscono un indice più elevato anche se in un'altra zona. Il diritto può essere venduto ad altri rendendo liquido un investimento rischioso o utilizzato su altri terreni dello stesso proprietario.

Il comune diventa proprietario di terreni agricoli che può mantenere a questa destinazione con affitti di lungo periodo a aziende agricole o trasformarli in parchi pubblici valorizzando le aree private intorno, con il rischio che comunque un giorno possa renderli edificabili per problemi di bilancio.

Gli ambientalisti possono ritenersi soddisfatti per aver salvato delle aree agricole dalla cementificazione ed avere ottenuto una sorta di compensazione ecologica per le nuove costruzioni ma in realtà peggiorano la vivibilità delle aree in cui vengono costruite nuove case, rispetto alla possibilità di un diradamento delle costruzioni in città e la creazione di nuovi parchi cittadini di grandi dimensioni.

E' possibile una vera alternativa all'espansione incontrollata delle città o alla loro densificazione verso città di grattacieli e poco verde ?

La tecnologia rende possibile una delocalizzazione del lavoro grazie alle reti a banda larga che potrebbero veicolare sistemi di teleconferenza. L'organizzazione del lavoro favorisce d'altra parte piccole realtà economiche rispetto a grandi aziende, con una maggiore distribuzione del lavoro sul territorio. Diventa meno necessario che le persone lavorino in uno stesso ufficio anche quando collaborano ad uno stesso progetto.

Un minore impatto dei trasporti è favorito dal car sharing, dal car pooling, dal bike sharing che consentono di utilizzare al minimo le auto private e al massimo i mezzi pubblici, le biciclette e le auto condivise. Lo sviluppo della rete delle metropolitane, dei passanti ferroviari, dei treni regionali, degli autobus a livello provinciale è limitata dalla necessità di elevati investimenti e dal conflitto con l'alta velocità che ha assorbito elevate risorse e ha la precedenza sui treni locali, ma alla lunga dovrà essere favorito rispetto alle autostrade, tangenziali e superstrade.

E' quindi ipotizzabile contrastare l'aumento della popolazione nelle aree urbane con un potenziamento del trasporto pubblico e della delocalizzazione del lavoro.

Le nuove abitazioni rese necessarie dal normale aumento della popolazione possono essere create con una limitata densificazione di tutti i comuni dell'area metropolitana, recuperando anche i locali sfitti, gli appartamenti trasformati in uffici, gli edifici abbandonati, le cascine.

Le aree pubbliche e private non più utilizzate, come caserme, scali ferroviari, aree industriali dovrebbero essere riportate a verde creando grandi spazi fruibili all'interno delle città e diminuendone la densità e la conseguente congestione.

In particolare gli scali ferroviari potrebbero essere trasformati in centri di trasbordo delle merci per poterle distribuire in città con mezzi più piccoli e meno inquinanti, favorendo contemporaneamente il trasporto su rotaia.

Il caso Milano

Milano si trova ad affrontare questi problemi con il suo nuovo PGT.

Le battaglie che i comitati dei residenti hanno combattuto negli ultimi anni sono state in gran parte contro la densificazione della città e il miglioramento della vivibilità. I grandi progetti di trasformazione delle aree dismesse come Citylife e Garibaldi Repubblica Varesine Isola sono stati contestati per il poco verde e la eccessiva cementificazione e costruzione in altezza.

Anche il recupero dei sottotetti ha portato a una densificazione della città con almeno 1 milione di metri quadri aggiuntivi negli edifici esistenti e senza posti auto pertinenziali.

Altre battaglie sono state fatte contro i grattacieli cresciuti come funghi tra le case e nei cortili (Torre delle Arti in via Principe Eugenio, via Lorenteggio, ex Sole 24 Ore in via Lomazzo).

I PRU e i PII degli ultimi dieci anni non hanno portato alla creazione di un nuovo grande parco cittadino ma solo di piccoli parchi vicino alle case in zone spesso contigue alle ferrovie o alla tangenziale.

Spesso i parchi progettati sono in parte sopra parcheggi sotterranei e quindi non vi possono essere piantati alberi di alto fusto.

La densificazione ha d'altra parte resi necessari nuovi parcheggi per residenti, costruiti sotto piazze alberate e quindi con il taglio dei loro alberi.

Il nuovo PGT dà un indice di fabbricazione alle aree agricole del Parco Sud di 0,20 mq/mq (rispetto agli attuali 0,003 mq/mq) e prevede lo spostamento di gran parte delle volumetrie generate nel tessuto urbano consolidato, senza alcun limite massimo di altezza o di densità.

Le zone centrali e semicentrali con una densità di 18-21.000 abitanti per kmq saranno le più ambite per costruire nuovi edifici essendo elevati i valori immobiliari e quindi questa densità, già elevatissima, potrebbe crescere ancora.

Ai costruttori che avevano espresso dubbi sul meccanismo della perequazione è stato concesso di costruire nel Parco Sud le volumetrie che non ci staranno in altre zone.

Densificazioni sono previste nelle aree ferroviarie dismesse rispetto alle quantità previste nella prima ipotesi di Accordo di Programma, che già avevano evidenziato problemi nella VAS.

Alte densità sono previste nelle caserme da dismettere, che attualmente sono costituite da edifici bassi e capannoni per i mezzi militari, con basso impatto sulle aree circostanti a causa dei pochi addetti presenti.

Ben altra attenzione aveva riservato il comune di Milano alla fine dell'ottocento e all'inizio del 1900 per le sue aree ferroviarie e militari dismesse.

Il percorso ferroviario tra Porta Genova e Corso Sempione è stato quasi interamente trasformato in aree verdi mentre la Piazza d'Armi è diventata il Parco Sempione.

Nel tessuto abitato il PGT prevede solo strettissimi raggi verdi, che si limitano a congiungere aree verdi esistenti con nuovi alberi piantati lungo le strade e progetti di arredo urbano e traffico nei viali cittadini (Bastioni, viali delle Regioni) assolutamente irrealizzabili.

In compenso è permessa la costruzione nei cortili e nei buchi di cortina fino alle altezze massime esistenti, con possibilità di aumentarle con piani attuativi senza limiti di densità e di altezza.

Dal punto di vista trasportistico la densificazione è supportata da una rete di nuove strade osteggiate dai residenti come la Gronda Nord e da nuove metropolitane di elevato costo e dubbia utilità (la linea B Lambrate-Ripamonti si sovrappone in gran parte a percorsi di tram in corsia protetta).

Si ripeterà il caso della nuova linea 5 del metro il cui percorso da Corvetto a Cinisello Balsamo si sovrappone alla metrotramvia da poco inaugurata.

L'assessore Masseroli ha tentato di convincere gli ambientalisti che il suo piano è buono perché non consuma nuovo territorio, ma prevede un enorme aumento della popolazione (almeno 400.000 nuovi abitanti) senza garanzie che le nuove case che si costruiranno a Milano porteranno veramente a meno case nell'hinterland e in particolare nel Parco Sud. In queste aree il comune di Milano non ha giurisdizione e comunque si scatenerà una concorrenza tra i vari comuni a chi attira più popolazione per incassare gli oneri di urbanizzazione.

C'è solo da sperare che l'attuale crisi del mercato immobiliare porti a non realizzare questi nuovi edifici né a Milano né nell'hinterland, in attesa che la creazione dell'area metropolitana consenta di pianificare il territorio su un'area più vasta sia come edilizia che come mezzi di trasporto, delocalizzando alcune attività dal centro di Milano, ridistribuendo equamente le densità tra i vari comuni e migliorando i trasporti pubblici.

La convenzione ecologista dovrebbe proporre a livello di città metropolitana un piano urbanistico di area vasta, che salvi sia la campagna che le città con una ipotesi di crescita zero a livello globale.