



**ORDINE E FONDAZIONE DELL'ORDINE**  
DEGLI ARCHITETTI, PIANIFICATORI, PAESAGGISTI  
E CONSERVATORI DELLA PROVINCIA DI MILANO

## Milano, problemi e opportunità della dimensione metropolitana

L'intervento di Corinna Morandi

### *Relazioni o confini?*

Milano è il cuore di una città metropolitana di quasi 3,2 milioni di abitanti e – se ragioniamo in termini geografici e non amministrativi - di una regione urbana di 5 milioni di abitanti. L'area milanese è infatti inquadrabile in un sistema territoriale più ampio, evocato negli studi urbani recenti, come mega-city region del Nord Italia: un sistema metropolitano policentrico, che comprende nodi di diversa dimensione in una rete di centri collegati da un sistema infrastrutturale articolato in diverse modalità, che assicura i flussi frequenti di persone, merci e informazioni, che oltrepassano i confini territoriali lombardi e che supportano le relazioni, fisiche e immateriali, con le principali città-regione mondiali, ma anche con gli eventi spaziali e sociali di prossimità.

Il tentativo, da un lato, di interpretare il tema dell'area vasta e, dall'altro, di trovare degli strumenti per governarlo, ha nel caso di Milano una storia ormai lunga e corposa popolata da attori importanti, che viene sinteticamente ricostruita nello stesso piano strategico.

Sono vari gli strumenti che vengono approntati per tentare di affrontare la pianificazione di scala vasta, in attuazione della legge urbanistica nazionale del 1942 che aveva introdotto il piano intercomunale, intermedio tra il piano comunale e il piano territoriale regionale, che prefigurava la densificazione dello sviluppo insediativo lungo le direttrici interregionali est-ovest nell'ambito padano superiore e inferiore. Lo schema del Progetto generale di Piano del 1967 punta sul potenziamento e l'organizzazione del sistema delle infrastrutture di trasporto pubblico, prefigurando una rete "integrata e passante" – un grande progetto che sarà compiuto dopo anni - e il completamento del sistema delle strade tangenziali, con la localizzazione dei servizi di scala metropolitana – in particolare per l'istruzione secondaria – nei nodi di interscambio dei due sistemi di trasporto. Con la Proposta di Piano territoriale comprensoriale del 1975 si delinea per la prima volta con chiarezza un sistema di spazi verdi a scala vasta, in cui appaiono chiari i temi della consistenza della semi corona a sud (futuro Parco Sud) e della valorizzazione dei corsi d'acqua, anche minori, che verranno ampiamente sviluppati negli studi e nei piani successivi. Nella successiva Proposta di Piano direttore territoriale dell'area milanese del 1991, appaiono abbozzate le questioni di tutela degli ambiti di naturalità, in associazione con i corsi d'acqua e con le prime ipotesi di corridoi verdi (poi sviluppati nelle reti ecologiche) e di salvaguardia produttiva delle aree agricole.

Nel caso di Milano, vari studi avevano in precedenza rappresentato e interpretato i fenomeni di metropolitizzazione della regione urbana: Il territorio che cambia in cui Boeri, Lanzani e Marini hanno descritto le forme del mutamento e la sequenza di relazioni tra città e territorio metropolitano (Boeri, Lanzani, Marini, 1993); La città infinita dei sociologi Bonomi e Abruzzese (Bonomi, Abruzzese, 2004) e il lavoro del geografo Eugenio Turri che ha parlato di Megalopoli Padana (Turri, 2004). Negli ultimi anni, è anche cruciale il lavoro di ricerche e osservatori per la misura del consumo di suolo, che mettono in evidenza l'urgenza di governare i processi di urbanizzazione del territorio metropolitano, con le differenti caratteristiche nel nord (territorio al quale ben si adatta la datata definizione di continuum urbanizzato) e del sud, dove i diversi e competitivi usi del suolo ancora disegnano un contesto fatto di micropolarità e di pause di spazi aperti.

### 2. Sistemi a rete: tendenziale integrazione in un'area metropolitana

Due grandi questioni appaiono rilevanti per descrivere la condizione metropolitana milanese, che tiene dentro le diverse velocità del cambiamento, nel cuore urbano e nelle diverse periferie. Entrambe sono legate ai concetti di rete, nodi, polarità.

Una questione fa riferimento alle reti di tipo ecologico ambientale, alle reti del verde e delle acque.

L'acqua ha avuto una importanza storica determinante nella regione milanese, sia come vettore di trasporto delle merci e delle persone – basta un sintetico riferimento alla rete dei navigli, gli antichi canali artificiali che collegano e distribuiscono le acque dei fiumi maggiori – sia nel sostenere, attraverso la rete dei fontanili, la diversa resa economica dell'agricoltura, maggiore nel settore sud che in quello nord. L'organizzazione del sistema di distribuzione delle acque ha ancora una rilevante funzionalità per l'agricoltura, integrata di recente da usi paesaggistici e di tempo libero, ed è

spesso collegata al sistema degli spazi aperti e verdi, trama di integrazione delle parti, fortemente diverse, dell'area metropolitana.

A partire da un tema strategico del piano di governo del territorio di Milano e dalle opportunità legate alla trasformazione delle grandi aree dismesse e basandosi sulle numerose elaborazioni prodotte negli studi e nei programmi di scala vasta, il tema del verde sembra essere posto via via con maggiore convinzione, non come addizione di progetti puntuali ma come costruzione o rafforzamento di una trama continua, tra costruito e non costruito, che integra anche il territorio agricolo.

Le componenti di spalla di questo sistema sono i due grandi parchi fluviali del Ticino a ovest e dell'Adda a est. Nel settore nord si tratta principalmente di parchi di loisir, spesso sovracomunali, quasi sempre con tessitura longitudinale nord sud, finalizzati a preservare gli spazi aperti dalla saldatura dell'urbanizzazione. In prospettiva, uno dei progetti del piano strategico metropolitano è la realizzazione di una "dorsale verde nord" finalizzata a "ricostruire la continuità delle reti ecologiche dal Parco del Ticino a quello dell'Adda, anche come elemento ordinatore del territorio altamente urbanizzato del nord Milano". Il settore sud riflette la grande importanza che l'agricoltura ancora riveste nell'economia milanese e lombarda. Le pratiche agricole intensive che hanno reso questo territorio così produttivo risalgono al XV secolo, quando vi erano insediati i monaci benedettini e cistercensi, che hanno realizzato una rete di micro infrastrutture di irrigazione sfruttando una particolare morfologia del territorio delle risorgive (uno strato di terreno impermeabile che consente all'acqua di accumularsi in uno strato superficiale e poi di riemergere attraverso le risorgive). Questo fenomeno è stato regimentato secoli fa, quando è stato costruito un reticolo su cui ancora adesso si gioca la qualità e l'economia dell'agricoltura milanese, che ha potuto sopravvivere perché portatrice di un valore competitivo rispetto alla trasformazione del territorio. Il Parco Sud ha una consistenza dimensionale ed anche economica importante (<http://www.parcoagricolosudmilano.it/>) e una storia molto lunga, cominciata con il primo piano territoriale negli anni '90. Un progetto di lungo periodo tuttora di grande importanza basato anche su una specificità: la presenza/sopravvivenza di un numero cospicuo di "cascine" di proprietà comunale o di enti benefici.

Nel Parco agricolo è in corso un articolato processo di riorganizzazione funzionale e paesaggistica, fondato su importanti interventi di trasformazione di manufatti industriali, come nel caso della Fondazione Prada o sul parziale riutilizzo del sedime della ferrovia per la realizzazione di un corridoio verde. D'altra parte, il tema della gestione del territorio agricolo – anche nella forma di piccoli appezzamenti per realizzare orti o giardini comunitari - sta diventando sempre più rilevante, anche nelle politiche pubbliche. Expo 2015 è stato un grande motore di interesse sulle questioni dell'alimentazione e delle pratiche agricole. Il tema dell'esposizione "Feeding the planet. Energy for life" ha avuto una notevole ricaduta indiretta: Milano si è dotata di una food policy (Comune di Milano, 2015; Ilieva, 2016), c'è una forte domanda di spazi per gli orti urbani, trattati come uno standard urbanistico, nel quadro della articolazione e innovazione dei servizi di welfare, anche attraverso gli usi temporanei che consentono di rimettere in circolo aree abbandonate e degradate.

La seconda questione riguarda le infrastrutture di mobilità, che innervano l'area metropolitana, ma si infittiscono e soprattutto si integrano in nodi di interscambio nel cuore della regione urbana, nell'adeguamento della rete a schemi di mobilità metropolitana non più solo centripeti. Il passante ferroviario – una connessione sotterranea - è stato il grande intervento infrastrutturale che ha consentito di mettere in relazione le reti ferroviarie locali con quelle di lunga percorrenza, realizzando un servizio metropolitano e regionale cadenzato e regolare, che tuttavia rimarca lo schema radiocentrico e radiale di Milano. Il passante ferroviario nasce da un progetto proposto dal PIM a metà degli anni '70 con funzione di riequilibrio dell'accessibilità a scala vasta, ma le prime fasi di realizzazione del decennio successivo hanno teso a ricentralizzarne gli effetti, con il rafforzamento dei nodi di interscambio urbani.