

# A Monster in the City

---

**Location**

---

Milano

---

**Main Expertise**

---

Technology & Mobility; Urban Research

---

**PROJECT HIGHLIGHTS**

---

- Autori: Federico Parolotto, Francesca Arcuri
  - Luglio 2013
- 

Sono le 7 del mattino di agosto. Una Milano vuota si sveglia al suono delle motoseghe che in piazza Maggi, a sud della città, iniziano a tagliare gli alberi che da oltre trent'anni popolano l'area. Il piano prevede l'eliminazione di oltre 70 alberi e arbusti del bosco per fare spazio al cantiere che in due anni dovrebbe cambiare radicalmente il volto del nodo.

In questo senso, il piano ha certamente raggiunto il suo obiettivo: nel 2001 cittadini, politici e associazioni locali scesero in piazza per creare catene umane intorno agli alberi per impedirne l'abbattimento, ma oggi sembrano passati decenni da quell'agosto, tanto che pochi ricordano come si presentava la piazza prima dei lavori promossi dalla Giunta Albertini e, in realtà, approvati nel 1999. Come dichiarato dai progettisti e dall'amministrazione comunale, il progetto prometteva di creare uno svincolo su tre livelli diversi che, grazie a sottopassi e

cavalcavia insonorizzati, avrebbe garantito la fluidità del traffico lungo la strada Famagosta-Cermetate e in direzione dell'autostrada A7 che porta a Genova. In realtà, nel corso degli anni l'iter di approvazione del progetto, concepito nell'ambito della realizzazione della "Gronda Sud" e dell'opera di razionalizzazione dell'accesso alla zona sud della città, è stato tutt'altro che lineare. Il principio di trasformare la natura urbana della rete stradale in una serie di collegamenti espressi, in linea con i parametri della vicina infrastruttura autostradale, risale in realtà alla metà degli anni Novanta, con l'approvazione della superstrada che corre tra piazza Maggi e piazza Kennedy. Nei quattro anni successivi è stata approvata la costruzione di un nuovo svincolo a tre livelli in Piazza Maggi. La comunità locale e la società civile hanno reagito immediatamente con il comitato Piazza Maggi - Gronda Sud, costituito nel 1999, che ha respinto il progetto e ne ha chiesto il ritiro.



↑ Piazza Maggi

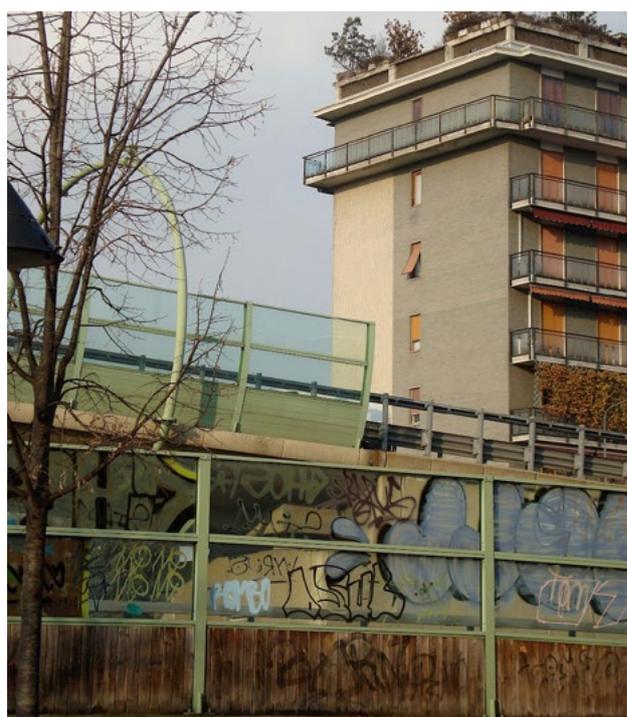
# A Monster in the City

Le ragioni del rifiuto del progetto erano principalmente legate all'impatto che l'opera avrebbe avuto sulle condizioni di vita dei quartieri circostanti e al fatto che le comunità locali non erano state coinvolte nella definizione della proposta progettuale. Un mese dopo, nel dicembre dello stesso anno, il Comitato ha presentato al TAR della Lombardia un ricorso contro il Progetto di ristrutturazione del nodo stradale di Piazza Maggi. Oltre ad evidenziare alcuni difetti del progetto, la mozione chiedeva anche interventi minori e meno invasivi che non avrebbero cambiato il volto dell'area e, oltre ad essere più economici, avrebbero mantenuto il corretto rapporto tra trasporto pubblico e privato. Le proteste sono proseguite per tutto il 2000 e per una parte del 2001: cortei e manifestazioni hanno portato in piazza centinaia di persone, che però si sono trovate a scontrarsi con una macchina politica convinta del proprio operato e - a questo punto in procinto di iniziare i lavori - meno disposta al dialogo. Nella seconda metà del 2001, con un ritardo di un anno e mezzo rispetto alla tabella di marcia, l'"eco-mostro", come lo chiamano i residenti, comincia a prendere forma. Oggi lo svincolo che si è creato in Piazza Maggi rimane un polo di attrazione per il traffico che

arriva direttamente dall'autostrada e dalla tangenziale verso il centro città, con inevitabili ripercussioni sulla qualità urbana dell'area. Infatti, se si osserva la rete stradale del Sud Milano, si può notare come questa complessa infrastruttura costituisca il punto di arrivo dell'autostrada A7, il cui asse continua ad assomigliare a un'autostrada fino allo svincolo, isolando in gran parte quest'area di territorio. Questa cesura è ulteriormente confermata dal recente prolungamento della linea verde della metropolitana di Milano fino ad Assago. La A7 conserva quindi le caratteristiche dell'infrastruttura autostradale presente a monte della tangenziale, mantenendo tre corsie per carreggiata con una corsia di emergenza fino alla fine, sottopassi e cavalcavia per evitare l'interruzione del flusso di traffico da parte delle strade secondarie, e un limite di velocità fisso di 100 km/h fino all'ingresso in città, con un cartello stradale che indica la fine della A7 a soli 20 metri dalla rotatoria che, in piazza Maggi, dovrebbe favorire il flusso del traffico locale. Questo improvviso cambiamento della natura dell'autostrada, insieme ai problemi di visibilità alla fine della strada, ha portato anche a un alto tasso di incidenti alla rotatoria a causa delle alte velocità dei veicoli in arrivo dalla A7.



↑ Piazza Maggi



↑ Piazza Maggi

Per quanto riguarda lo svincolo, esso risulta fortemente dissonante rispetto al contesto circostante, sovrastandolo e alterando radicalmente il paesaggio urbano. Infatti, i tre livelli dello svincolo permettono al traffico di sovrastare tridimensionalmente le geometrie esistenti con uno sviluppo verticale dell'infrastruttura che comprende il sottopasso Famagosta-Ceremate, una rotatoria, più alta del piano stradale, che filtra principalmente il traffico in arrivo dalla tangenziale e diretto verso il centro città, e due cavalcavia che fungono da collegamento rapido tra la città - sia il centro che la zona est/ovest - e l'autostrada.

Questa complessa struttura, costata 33 miliardi di lire, compromette le relazioni locali e i percorsi del trasporto pubblico relegandoli alla periferia, spazi non digeriti dal "mostro" che non rispondono alle esigenze di aree trafficate come Barona, Chiesa Rossa e Morivione. La permeabilità pedonale dell'area, già limitata dal numero consistente di intersezioni lungo viale Famagosta e viale Ceremate (circa una ogni 200 m) e dalla natura diretta di queste strade, diventa definitivamente un problema secondario quando ci si avvicina all'incrocio, dove per un chilometro non ci sono attraversamenti pedonali a livello stradale.

L'unica eccezione è rappresentata dal sistema di attraversamenti pedonali che fanno parte del progetto dello svincolo e che, come detto, si trovano a un livello intermedio, uno spazio residuo tra i livelli del sottopasso e della rotatoria sopraelevata. La siepe e lo spazio pedonale, potenziale sottopassaggio per le centinaia di persone che ogni giorno devono recarsi a piedi dalla Metropolitana a una delle linee di autobus più trafficate di Milano, sono isolati e visibilmente chiusi dai volumi dell'architettura circostante. Un destino simile è toccato alle fermate dei mezzi pubblici, due delle quali sono state collocate sulla rotatoria dal progetto con evidenti problemi di sicurezza, di immissione degli autobus nel traffico della rotatoria e di visibilità.

Infine, va notato come la costruzione delle due bretelle sopraelevate, in particolare quella che si unisce al cavalcavia degli Schiavoni e che ha portato al raddoppio della sezione, abbia portato l'infrastruttura fin dentro gli edifici, modificando anche la percezione che i residenti hanno del loro spazio privato.

Dal punto di vista del traffico, è interessante notare come l'incrocio, attraverso la separazione dei flussi di traffico, permetta la circolazione continua dei veicoli prima di interrompere immediatamente il flusso con i semafori a est, nord e ovest dell'incrocio. Per massimizzare la capacità dell'incrocio Piazza Maggi si sviluppa su tre livelli, ma questa soluzione, di per sé inaccettabile, poteva essere evitata se questa parte della città non fosse stata osservata solo da un punto di vista puramente legato al traffico e all'aumento dei volumi di traffico.

La storia di Piazza Maggi è emblematica di questo tipo di approccio alla pianificazione urbanistica e dei trasporti, un tipo di pianificazione esclusivamente funzionale che non tiene conto delle specificità del territorio. Questo tipo di pianificazione è visibile anche in numerose altre strutture progettate o in costruzione, come ad esempio la nuova tangenziale a nord della città e lo svincolo della Tangenziale Est verso Lambrate. Ciò che dovremmo fare è osservare come l'uso del trasporto privato a Milano stia gradualmente diminuendo, come in altre città capitalistiche occidentali, nonostante il numero di lavoratori e residenti in città sia sostanzialmente stabile.

Questi dati, riportati nell'aggiornamento recentemente pubblicato del "Piano Generale del Traffico Urbano" di Milano, evidenziano una flessione del numero di veicoli che accedono alla città, flessione senza dubbio legata alla recessione economica e rafforzata dall'attivazione dell'Area C, la congestion charge milanese lanciata nel giugno 2011.

# A Monster in the City

Oltre alle ragioni economiche, la diminuzione della tendenza a spostarsi in auto sembra evidenziare anche un cambiamento strutturale della società, in gran parte legato alle nuove generazioni, che hanno modificato in modo significativo il rapporto di dipendenza che le generazioni precedenti avevano con il trasporto privato.

In questo senso, progetti come quello di Piazza Maggi sono anacronistici per quanto riguarda il tentativo di aumentare la velocità e la capacità del traffico in città, in quanto portano a strutture sovradimensionate che compromettono la qualità urbana a favore di un modo di trasporto che sta diventando meno popolare. È inoltre riconosciuto a livello internazionale che l'aumento della capacità delle infrastrutture porta a un aumento del traffico e, quindi, a un rapido ritorno ai livelli di congestione originari, rendendo inutile la modifica dell'opera.

Tenendo presente che ogni utente del trasporto pubblico è anche un pedone, va notato che un'altra conseguenza di questo approccio pianificatorio è la compromissione dei metodi di spostamento ecologici e dei percorsi pedonali,

la cui riduzione porta anche all'indebolimento del trasporto pubblico. L'insieme di questi elementi influisce indubbiamente sulle scelte di trasporto, confermando la stretta relazione tra domanda e offerta, negli ultimi anni riconosciuta anche a livello internazionale. Milano è un chiaro esempio dell'influenza dell'automobile nelle città occidentali, che hanno assistito a un adeguamento del tessuto urbano e della rete stradale per accoglierla. Questo processo di adeguamento ha coinvolto tutti i tipi di strade, da quelle locali, spesso troppo piccole, alle grandi rotatorie urbane (ad esempio Piazzale Loreto) e ai veri e propri svincoli autostradali situati in città, come illustrato in questo articolo.

In risposta a questo stato di cose è necessario avviare un processo di riduzione delle infrastrutture nelle città, riconfigurando gradualmente le nostre reti stradali a favore di reti dedicate a modalità di trasporto ecologiche e in particolare ai pedoni. Attraverso un processo incrementale che ridistribuisca gradualmente lo spazio urbano e riduca l'impatto della rete stradale, è possibile visualizzare un cambiamento sistemico che ci permetta di ristabilire la qualità dello spazio come fattore chiave nella pianificazione urbana.



↑ Piazza Maggi



↑ Piazza Maggi