

**Osservatorio socio-economico del territorio sestese**  
**promosso dalla Banca di Credito Cooperativo di Sesto S. Giovanni**

**Riunione del 13 giugno 2007 (sede della BCC, viale Gramsci 194, Sesto S. Giovanni) avente per tema:**  
*Il progetto per le aree Falck di Sesto S.G. redatto dal Renzo Piano Workshop: valutazione delle implicazioni sulla mobilità e sugli aspetti energetici*

All'incontro sono presenti circa 20 uditori in platea e la Prof.ssa Maria Rosa Vittadini docente della Facoltà di Architettura dell'Università IUAV di Venezia.

**Maria Bonfanti, presidente BCC di Sesto S.G.**

Aprè l'incontro e presenta la prof. Maria Rosa Vittadini, a cui è affidata la prima relazione.

**Maria Rosa Vittadini**

Introduce il tema della mobilità nell'area Falck presentando un conto di primissima approssimazione relativo alla domanda di mobilità pendolare che ci si può ragionevolmente attendere dall'intervento. I pendolari aggiuntivi in uscita da Sesto potrebbero ammontare più o meno a 4000 persone, portando così a 29.000 circa i pendolari in uscita complessivi. I pendolari aggiuntivi in entrata potrebbero ammontare a circa 10.400 persone, portando complessivamente a 27.400 i pendolari in entrata. Se rapportato alle proporzioni attuali, l'incremento è notevole. Ne deriva probabilmente la necessità di una revisione del sistema dei trasporti pubblici e della rete della viabilità assai più consistente di quanto proposto dal progetto "Oltre il muro della Falck".

La rete del Trasporto Pubblico Locale proposta dal progetto si articola in 5 livelli, procedenti dalla scala regionale e metropolitana fino alla rete ciclopedonale locale. Occorrerebbe verificare quanto l'armatura principale di trasporto su ferro (ferrovia e metropolitana), che il progetto definisce "esistente" ma che risulta per buona parte prossima a livelli di saturazione, sia in grado di reggere l'incremento di domanda e quale ruolo possa esercitare il futuro collegamento tranviario. Per quanto riguarda il sistema strettamente urbano affidato agli "Elfi" (piccoli veicoli a idrogeno per il trasporto pubblico), accanto all'interesse per la tecnologia innovativa e il disegno del veicolo, occorre considerare l'alto costo di gestione (mezzi piccoli e frequenti). La fattibilità del sistema richiede una definizione più precisa dei costi di gestione e della responsabilità per la loro copertura..

Altre perplessità derivano dall'analisi delle proposte avanzate per la "Rambla" prevista lungo viale Italia. Innanzitutto la carenza di presenze e funzioni ai margini la renderebbero molto meno vitale e interessante rispetto al modello spagnolo di riferimento: un sospetto per altro rafforzato dalla prevista realizzazione di *tapis roulant*, come se fosse già stato messo in conto dai progettisti la scarsa piacevolezza del passeggiare lungo il viale. In effetti il progetto manca di uno spazio pubblico che sia realmente simile alla Rambla o comunque di uno spazio "centrale" capace di sortire effetti identitari per i nuovi e i vecchi abitanti di Sesto.

Inoltre il lungo rettilineo, così come tracciato nel progetto, sembra suscettibile di indurre velocità automobilistiche maggiori di quelle adeguate a una strada di quartiere di bassa percorrenza e a prevalenza pedonale. Sarebbe pertanto opportuno predisporre un disegno improntato ai principi del *traffic calming* che inibisse velocità incompatibili con la fruizione eminentemente pedonale e locale prevista per il viale.

La quantità dei parcheggi previsti (circa 20.000) dà l'impressione che si sia rinunciato a creare un quartiere prevalentemente basato su modalità alternative, come il TPL, o modalità innovative di utilizzo dell'automobile come il *car-sharing*. Dai rilievi effettuati sui flussi automobilistici lungo viale Italia risulta oltretutto che il 46% del traffico è di attraversamento. Occorre dunque chiedersi il previsto completamento del "Ring" sia una soluzione sufficientemente risolutiva.

E' evidente che le domande sull'accessibilità e sul contesto infrastrutturale non possono trovare compiuta risposta nel progetto e neppure nel Piano Urbano del Traffico comunale attualmente in fase di redazione. Occorrerebbe quantomeno una visione più ampia e più lungimirante, capace formulare una prospettiva di lungo periodo di coinvolgimento degli operatori privati e delle altre amministrazioni pubbliche dell'area metropolitana. Uno strumento senza dubbio più appropriato potrebbe essere un Piano Urbano della Mobilità che coinvolga i comuni confinanti.

**Cesare Joppolo**

Premette come esaminando le tematiche inerenti un progetto di tale portata sia importante che queste vengano affrontate a scala cittadina e controllate a livello pubblico, così da avere uno sguardo di sintesi sui tanti problemi progettuali che nascono a diversi livelli.

Rispetto al problema energetico, distinguendo la qualità ambientale in *indoor* (ambienti interni) e *outdoor* (ambienti aperti), considera come il progetto di Renzo Piano si prospetti carente nei confronti della prima.

Gli obiettivi di comfort devo essere fissati preliminarmente alla redazione del progetto, anche perché resi piuttosto complessi dalle scale progettuali (in particolare per il tipo outdoor) e dalle funzioni implicate. A questo scopo sono stati

stabiliti diversi criteri multipli di valutazione (Leed, Itaca, Toroc).

Il progetto delle aree Falck offre la possibilità di coinvolgere in maniera più efficace ed efficiente anche aree esterne al perimetro della proprietà nell'ambito di un unico piano energetico e di riqualificazione urbana.

Un altro tema importante è il controllo delle scelte tecniche e gestionali in funzione delle ripercussioni sui costi complessivi (iniziali, gestionali, tariffe, ecc.). Un buon metodo di progettazione è così quello che punta alla integrazione dei diversi sistemi energetici (calore, freddo, elettricità, smaltimento rifiuti, ecc.).

Rispetto al previsto utilizzo di energie derivanti dalla trigenerazione e dal solare non è possibile fare valutazioni, poiché il progetto di Renzo Piano non specifica esattamente in che modo funzioneranno. Senza dubbio però, dal punto di vista del marketing, si tratta di un'ottima strategia, che ci si augura non sia di sola facciata.

Il mercato italiano è ancora poco attento all'efficienza energetica, che viene di conseguenza poco perseguita a causa dei maggiori costi di realizzazione che comporta. In quest'ottica assume particolare importanza il *labeling*, uno strumento di certificazione energetica analogo a quello in vigore per gli elettrodomestici, introdotto in Italia a seguito dell'esperienza condotta a Bolzano. Qui i nuovi edifici, in una scala di classe energetica da A a F (misurata in litri/mq), non scendono al di sotto della B.

Anche il coinvolgimento di Carlo Rubbia rimane un'operazione di tipo prevalentemente dimostrativo: il ricorso alle energie alternative, limitato a circa il 5-10% del totale, non riveste un ruolo importante per la copertura del fabbisogno energetico e rimane per lo più circoscritto all'utilizzo della fonte solare per piccoli servizi.

Inoltre non è chiaro il quadro gestionale previsto per il trattamento dei rifiuti.

Per quanto riguarda infine la trigenerazione, il progetto di Renzo Piano, come la maggioranza degli altri nuovi interventi di trasformazione pianificati o in corso a Milano, prevede l'utilizzo dell'acqua di falda. Le difficoltà connesse a questo sistema sono principalmente tre: le difficoltà burocratiche per le necessarie autorizzazioni; lo smaltimento dell'acqua una volta usata; la disponibilità di acqua di falda, ora abbondante, quando il suo utilizzo sarà esteso a tutti i nuovi quartieri che ne prevedono lo sfruttamento.

### **Maria Bonfanti**

Precisa come l'Osservatorio, pur concentrandosi al momento sullo specifico caso delle aree Falck, intenda comunque estendere il proprio interesse anche alle altre aree di trasformazione sestesi.

### **Claudio Fraconti, presidente dell'Associazione Imprenditori Nord Milano**

Sottolinea come nell'ambito della mobilità vada considerato anche il trasporto merci e il sistema della logistica, una questione sin ora assolutamente sottovalutata dal progetto, quando invece il nuovo indotto su questo fronte sarà certamente di un certo peso. La difficoltà ad affrontare questo tema nasce anche dalla diffusa opposizione delle aziende di spedizioni. Vi è la necessità di un coordinamento di scala sovracomunale e metropolitana.

### **Giorgio Oldrini, sindaco di Sesto S.G.**

Evidenzia come il problema del traffico sia una questione centrale per il progetto delle aree Falck e di come il comune sia già impegnato nel potenziamento del trasporto pubblico, avendo attivato, assieme ad altri comuni, il ramo S9 del Passante Ferroviario.

Per quanto riguarda i costi di manutenzione dei servizi comunali è allo studio la possibilità di fondare una sorta di società comunale per la gestione in chiave "imprenditoriale" dei diversi servizi urbani, che miri a pareggiare i conti tra voci in attivo e in passivo.

Rispetto alla questione energetica sottolinea come il comune abbia iniziato già da tempo la bonifica dell'acqua di falda attraverso l'attivazione di pozzi. Quando tutti i 24 pozzi saranno in funzione potranno essere utilizzati per la produzione di alte quantità di energia.

Per lo smaltimento dei rifiuti, infine, la città di Sesto San Giovanni si affida al proprio inceneritore, la cui energia viene venduta sul mercato, consentendo di mantenere costi di esercizio molto bassi.

### **Fabrizio Tagliabue, presidente ACLI Sesto S. G.**

Condivide quanto detto dalla prof.ssa Vittadini a proposito della "Rambla" e della assoluta carenza, nel progetto di Renzo Piano, di spazi pubblici e di ritrovo per la comunità. Teme che l'aspetto energetico messo in campo dal progetto sia un'operazione di marketing con fini edulcoranti e cosmetici rispetto ai problemi che comporta, sottolineando la necessità di avere una visione globale sui vari aspetti implicati.

Non condivide la visione "imprenditoriale" espressa dal Sindaco e dal sig. Fraconti a proposito di questioni di interesse collettivo. Al settore pubblico compete l'individuazione di regole e obiettivi chiaramente espressi, come ad esempio quelli in funzione della sostenibilità, svolgendo una funzione di difesa dell'interesse generale che è assai difficile conciliare con un'ottica imprenditoriale.

Domanda infine ai due relatori quale sia l'iter necessario per passare dal Piano Urbano del Traffico al Piano Urbano della Mobilità e se sia possibile salvaguardare l'acqua potabile nei processi di razionalizzazione dei sistemi energetici.

### **Ferdinando Baron, giornalista Corriere della Sera/Diario del Nord Milano**

Rileva nel progetto di Renzo Piano due difetti principali: la presenza di un proprietario unico e la mancanza di funzioni di eccellenza pubblica.

Inoltre ha dei forti dubbi circa i costi di gestione dei nuovi edifici, che si prospettano ben superiori rispetto a quelli, già alti, di tipologie edilizie di minore densità e complessità tecnologica. Domanda se non sia lecito aspettarsi che finiranno per determinare un ulteriore filtro sociale nell'area.

Propone di abbattere i costi di manutenzione degli spazi pubblici affidandoli alle associazioni onlus della città. Esprime inoltre preoccupazione circa il destino dei luoghi pubblici urbani, sottoposti a una progressiva mercificazione secondo una visione consumistica e classista, con il conseguente rischio che si verifichino fenomeni di ghettizzazione.

### **Claudio Fraconti**

Afferma di essere stato frainteso e di non volere prendere affatto le difese degli imprenditori immobiliari. E condivide le critiche a un'eventuale posizione imprenditoriale rispetto ai compiti di pertinenza alla Pubblica Amministrazione.

### **Maria Rosa Vittadini**

Condivide la necessità espressa dal sig. Fraconti di affrontare il tema logistico come elemento di grande rilievo nel quadro del progetto della mobilità.

Il Piano Urbano della Mobilità può essere promosso da un singolo comune, ma deve necessariamente coinvolgere anche le municipalità limitrofe.

Rispetto al tema delle funzioni di eccellenza ricorda l'analogia esperienza della Bicocca, dove il privato, incapace di mantenere gli impegni iniziali assunti, ha finito poi con il trarre profitto dalle importanti presenze portate successivamente nell'area con ingenti spese pubbliche.

Condivide l'idea che la presenza di un solo progettista per un'area così vasta rischi di ostacolare il conseguimento di qualità architettonica a cui può contribuire anche la varietà delle espressioni. Cita, in proposito, l'esempio dell'Olanda, dove si sono ottenuti esiti felici ricorrendo al contributo di una molteplicità di progettisti.

### **Cesare Joppolo**

Precisa che la questione gestionale non si deve ridurre meramente al rapporto pubblico/privato ma che deve essere valutata anche rispetto alla qualità della visione strategica. Per esempio le due municipalizzate ASM di Brescia e AEM di Milano, pur condividendo un analogo sistema di conduzione aziendale, hanno investito in due modelli di gestione energetica radicalmente diversi: così, mentre a Brescia si sono risolti diversi problemi energetici, a Milano non si è intrapreso alcun miglioramento sensibile.

Circa i dubbi sollevati in ordine ai costi legati al risparmio energetico, bisogna inoltre considerare che i pur forti investimenti iniziali si ripagano piuttosto rapidamente.

### **Sergio Airaghi, presidente del Rotary Club di Sesto S. G.**

Dichiara di essere preoccupato che le Falck, come accade per Bicocca, rimangano delle aree senza vita, svuotate nelle ore serali.

Gli edifici a torre, per la loro conformazione, impediscono il rapporto tra vicini e ostacolano la formazione di una comunità. La proposta di Renzo Piano sembra non avere preso nella dovuta considerazione gli aspetti sociali connessi alla progettazione architettonica e urbana.

### **Maria Rosa Vittadini**

Poiché l'orizzonte temporale del progetto è di circa trent'anni, sarebbe opportuno pianificare anche il processo di composizione graduale della nuova città, coinvolgendo la popolazione durante le varie fasi di sviluppo perché queste rispondano in maniera più opportuna e condivisa alle mutevoli esigenze che si manifestano nel tempo.

### **Maria Bonfanti**

Ricorda, a proposito dei risvolti economici e sociali dell'operazione sulle aree Falck, che in una riunione dell'anno precedente Luigi Zunino aveva dichiarato all'assemblea degli imprenditori che avrebbe creato "dieci Montenapoleone".

Un problema di cui non si tiene conto è la progressiva espulsione dalla città delle giovani coppie, con il conseguente determinarsi di una distanza fisica e affettiva con i genitori rimasti a Sesto S. Giovanni. Di grande portata sono poi i problemi connessi all'invecchiamento della popolazione locale, un fenomeno che a Sesto è piuttosto marcato rispetto alla media provinciale e che pertanto richiede risposte mirate.

Se dal punto di vista imprenditoriale le alte densità insediative sono presentate come inevitabili, per poter sostenere gli ingenti costi di bonifica e realizzazione le soluzioni adottate lasciano perplessi. In particolare le tipologie a torre previste rischiano di rendere i luoghi pubblici al piede deserti e insicuri, anche perché l'alta concentrazione in zona di centri commerciali non consente facilmente lo sviluppo di negozi di vicinato.

Infine è da rilevare l'assoluta mancanza di qualsiasi informazione circa le intenzioni degli altri imprenditori immobiliari attivi sul territorio, che rimangono in attesa di vedere quale direzione prenderà l'investimento sulle aree Falck.

### **Laura Barbanti, architetto**

Critica l'utilizzo del termine "riqualificazione" nei confronti di alcuni interventi che, come nel caso dell'area Marelli, hanno generato luoghi di bassa qualità urbana e privi di identità. Per le aree Falck si prospetta lo stesso rischio. Solleva poi anche il problema della memoria e della necessità che il progetto sappia dialogare e recuperare le preesistenze.

### **Giuseppe Villa, imprenditore e presidente della Fondazione di Comunità del Nord Milano**

Osserva come le proposte progettuali per le aree Falck che si sono succedute (quelle di Kenzo Tange, Mario Botta e Renzo Piano) siano state nel complesso occasioni perdute: mai utilizzate per sfruttare le tante potenzialità della città (come anche nel caso della Campari), anche perché vi è stata in molti casi una remora eccessiva nell'accettare nuove prospettive di sviluppo.

### **Giancarlo Consonni**

Esprime il suo pieno apprezzamento per le relazioni tenute dai proff. Vittadini e Joppolo. Propone che la BCC, che ha il merito di sollecitare contributi qualificati e di far crescere un dibattito costruttivo sul futuro di Sesto, si faccia promotrice per la diffusione all'esterno di tali relazioni così come delle riflessioni emerse durante l'incontro. In tal modo il lavoro dell'Osservatorio può costituire un'occasione di crescita culturale e civile e una sollecitazione a un allargamento della consapevolezza e della partecipazione della popolazione sestese.

Le aree ex Falck sono un laboratorio di rilevanza metropolitana. Sesto S. Giovanni ha l'occasione di dimostrare che c'è la possibilità di conseguire risultati esemplari, di qualità incomparabile rispetto a quanto è dato vedere nelle realizzazioni e nei progetti che hanno interessato e interessano Milano città.

C'è una differenza fra l'essere grandi architetti e essere realizzatori di città. Le prove migliori di Renzo Piano sono più sul versante dell'architettura che su quello del disegno urbano. Il suo progetto per Sesto non sembra adeguato per cogliere appieno le opportunità del contesto e per definirne un futuro credibile in una dimensione civile: del fare città. Lo schema proposto non è in grado di promuovere e sostenere l'instaurarsi di relazioni urbane: quelle che affidano alla socialità un compito primario nel qualificare i luoghi e nel definirne le condizioni di sicurezza. La rigida divisione funzionale e spaziale tra residenza e terziario non pare giustificata, anche rispetto ai migliori esempi di progettazione urbana.

Lo sbandieramento di soluzioni presentate come "neotecniche" è più di facciata che di sostanza: si propongono operazioni di marketing invece che soluzioni strutturali per la nuova realtà insediativa. I relatori ci hanno mostrato con chiarezza in che direzione può andare la progettazione delle reti di trasporto e delle reti ecologiche. A loro volta queste reti vanno concepite in modo integrato con le reti della socialità: è dalla sintesi fra questi due tipi di reti che può nascere una città del XXI secolo. Al confronto l'impiego di mezzucci, come i già menzionati *tapis roulant*, sono rivelatori di una debolezza progettuale complessiva (per non parlare delle difficoltà di assegnare i costi di funzionamento e di manutenzione e di assicurare l'effettivo funzionamento).

Il recupero delle aree ex Falck ha bisogno di almeno quattro "cuori": uno nei pressi del Villaggio Falck (da recuperare a sistemi di relazioni urbane), uno presso la nuova stazione e uno (articolato) alla convergenza del sistema cardodecumanico (il viale Italia e una o più trasversali, da intendersi come canali relazionali e non di traffico). Ma il recupero dovrà spingersi fino al T5, dove la sfida è istituire il quarto "cuore" necessario per fare da ponte con la Sesto a est di viale Edison

Si possono in sintesi evidenziare tre nodi problematici:

1. la durata della realizzazione del progetto: la contrattazione tra pubblico e privato, appiattita su necessità e richieste contingenti, non considera la sostenibilità della trasformazione in una prospettiva temporale di lungo periodo;
2. la gestione dell'operazione immobiliare: vi è il forte rischio che l'area e il progetto vengano frazionati e rivenduti a molti diversi operatori senza le dovute garanzie circa la realizzazione di quanto richiesto e atteso dalla Pubblica Amministrazione e dalla cittadinanza sestese;
3. le scale di riferimento del progetto: è assolutamente evidente la carenza di una riflessione più ampia verso le potenzialità espresse dall'area e dalla sua trasformazione, in particolare se considerata in funzione del quadro metropolitano.

### **Maria Bonfanti**

Richiama le date legate al concorso progettuale di idee bandito dalla BCC e ricorda che verrà prodotta una raccolta degli interventi ospitati dall'Osservatorio.

Conferma che il Gruppo Zunino ha già dichiarato pubblicamente l'intenzione di rivendere l'area a diversi operatori. Chiude i lavori ringraziando quanti sono intervenuti.