

1, PREMESSA

Nominata dal Comune con un mandato molto generico questa Commissione ha ritenuto doverlo precisare meglio facendone scaturire i termini dall'esame dei due casi che le sono stati sottoposti, il parcheggio in piazza Sant'Ambrogio e il parcheggio sotto alla darsena.

Parcheggi sotterranei sotto alle piazze del centro storico sono stati scavati, in questi ultimi trent'anni, in moltissime città europee, senza riscontrare gli inconvenienti temuti qui a Milano: da un lato non hanno attratto un maggiore traffico e dall'altro nessuno si è accorto che abbiano intaccate significative tracce del passato o ne abbiano alterato la percezione.



Gli ingressi dei parcheggi sotterranei a Strasburgo, nella Grande Precée e nella place de l'Homme de Fer

Tuttavia dobbiamo rilevare che in tutte codeste città – compresa Torino, che è accessibile a chiunque – i nuovi parcheggi sotterranei sono stati compresi in programmi di riqualificazione di più ampio respiro che il mettere sottoterra le automobili rendeva possibili, dalla realizzazione di nuovi giardini o di passeggiate alberate o di musei all'aria aperta, alla pedonalizzazione delle piazze e delle vie adiacenti

Ecco allora che alla Commissione è parso il caso di suggerire i programmi di riqualificazione ambientale per la cui realizzazione questi nuovi parcheggi diventerebbero necessario complemento.

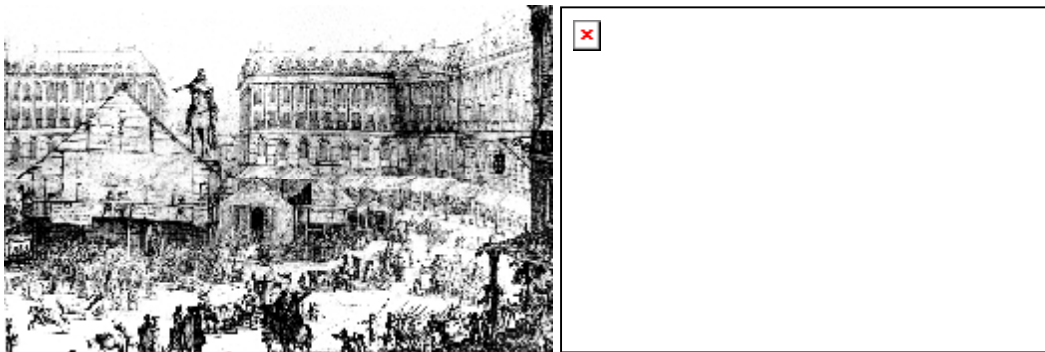
E' convinzione diffusa che le città diventerebbero meglio abitabili e il loro aspetto esteriore meglio apprezzabile se le automobili dei residenti non stazionassero in strada sottraendo spazio a chi voglia circolare a piedi o in bicicletta; dunque – se il nuovo parcheggio sotto alla darsena consentisse di liberare spazio in superficie assegnando ai residenti i box – siamo qui a mostrare come sarebbe possibile rendere la città davvero più bella.

Visto sotto questo profilo il nuovo parcheggio sotto alla darsena dovrebbe non soltanto venire destinato per intero ai residenti, ma ne dovrebbe venire eliminato il primo piano sotterraneo alto quattro metri, perché la destinazione a alla sosta e soprattutto il movimento stradale di autobus è intrinsecamente incompatibile con un progetto di riqualificazione ambientale

Forse i commercianti della fiera di Sinigaglia o i pullman dei visitatori della basilica di Sant'Eustorgio vorranno opporsi: ma qui noi dobbiamo ricordare che una città deve prima di tutto aspirare alla bellezza, perché soltanto la bellezza suggerisce una pretesa di eternità, che lasceremo ai nostri figli quelle cose che i nostri antenati hanno lasciato a noi, forse non il Duomo ma qualcosa che gli si possa accostare almeno nelle intenzioni.

Le cose effimere, la fiera di una giornata, può trovare posto dovunque senza alterare la percezione estetica di una piazza anche monumentale, perché la consapevolezza di dover far fronte a una esigenza circoscritta nel tempo – non dunque un parcheggio stabile ma un mercato ebdomadario – non può oltraggiarla.

Dove metteremo la fiera di Sinigaglia se viale d'Annunzio diventerà una passeggiata? Forse in place Vendome a Parigi, dove non sembra che nel Grand Siécle le bancarelle facessero orrore, o nella piazza San Carlo a Torino dove le davano un'aria festosa.



Mercato popolare in place Louis XIV a Parigi e in piazza San Carlo a Torino

E' chiaro che, per una soddisfacente riqualificazione ambientale, oltre alle risorse economiche provenienti dalla concessione del parcheggio, saranno forse necessari altri investimenti, ma il buon padre di famiglia sa che i lavori necessari sono l'occasione per rimettere in sesto anche quegli altri guasti e decadimenti che, pur riconosciuti, l'umana pigrizia aveva lasciato procrastinare.

2, METODO

Se la qualità delle città europee è anche la loro bellezza – soprattutto, per noi architetti che la curiamo e per i loro visitatori forestieri – dobbiamo aver chiaro che la bellezza non è faccenda ridiscutibile in ogni momento ma consiste da mille anni nei temi collettivi e nella loro disposizione: dunque il duomo con la sua piazza, il vecchio e il nuovo palazzo municipale, il castello, l'arco della pace e i propilei di porta ticinese, il teatro della Scala e la galleria, i caselli daziari neoclassici eleganti porte della città, il cimitero monumentale, il giardino pubblico e il parco, la strada principale e corso Venezia con i suoi nobili palazzi, le varie cerchie dei *boulevard*, le passeggiate da via Marina a corso Sempione a quella da noi rievocata nello stradone di Sant'Ambrogio.

Non sono invece temi collettivi, cioè messi in campo per rendere la città più bella, tutte quelle cose ispirate a esigenze tecniche, perché la tecnica ha le sue ragioni in una efficienza produttiva che il progresso renderà per sua natura obsolete, mentre al contrario la bellezza dei temi collettivi pretende di essere eterna e di farci partecipi di questo desiderio di immortalità: e per questo anche la generazione contemporanea, quando vuole abbellire la città, ricorre ai temi consolidati da secoli – al museo di Bilbao, alla biblioteca di Milano, al museo di Parigi, alla piazza di Barcellona – seppure in forme moderne, nella presunzione che, se hanno dietro di loro quattro o cinque secoli, promettono di durare altrettanto per ricordare ai nostri discendenti che noi siamo vissuti.

La darsena è stata scavata nel corso dell'Ottocento con il precipuo scopo di approfittare del naviglio ticinese per portare sulle chiatte ghiaia e sabbia per i cantieri edilizi, e il fatto che questa tecnica di trasporto sia ormai obsoleta ci suggerisce di restaurare il volto cittadino com'era prima di questo scavo: è nostra opinione, espressa anche nella relazione per il parcheggio di piazza Sant'Ambrogio, che le città siano il frutto di una consapevole volontà estetica, e quando per qualche motivo siano state deturpate debbano venire restaurate con il medesimo amore e con la medesima accuratezza filologica con la quale vengono restaurati quadri e palazzi.

Questa analogia non è del tutto appropriata perché la città è sì il frutto di una volontà estetica che ha percorso per secoli la sua *civitas* ma – mentre un quadro o un palazzo sono frutto di un artista soltanto - ogni generazione vi ha apportato del suo man mano che comparivano temi collettivi nuovi, sicché il nostro restauro non consiste tanto nel ripristino di una condizione originaria ma nello scegliere tra i molti temi che la storia ha messo sul cammino della nostra città e di quello specifico sito con il medesimo metodo e il medesimo punto di vista con il quale affrontiamo il ripristino di un'antica chiesa romanica dove gli artisti barocchi hanno a loro volta lasciato le loro mirabili tracce.

3, PROPOSTA

Frutto di un proposito tecnico la darsena dovrebbe venire dunque ricondotta a una sequenza di temi collettivi, e più precisamente a quelle passeggiate sopra le mura e a quei giardini ai loro piedi che vediamo per esempio ben conservati a Lucca ma che erano un tempo frequenti, anche qui sulla darsena.



Ecco quindi che il traffico di viale d'Annunzio dovrebbe venire interrato in una sottovia che prenda corpo in piazza Cantore e fuoriesca al di là dei caselli daziari di porta Ticinese, e l'accesso al parcheggio avvenire direttamente dalla sottovia: del resto, abbiamo visto, il primo piano sotterraneo del futuro parcheggio è a quattro metri sottoterra, la medesima quota di codesta sottovia.

Viale d'Annunzio diventerebbe una passeggiata alberata senza traffico di automobili, mentre sopra al parcheggio non dovrebbe venire ricostituito un inespessivo specchio d'acqua ma, abbandonata la darsena, creato un vero giardino, un giardino delimitato dalle medesime mura di un tempo, ricostituite dov'erano e com'erano: una soluzione non particolarmente azzardata, adottata con successo qualche anno fa a Torino.

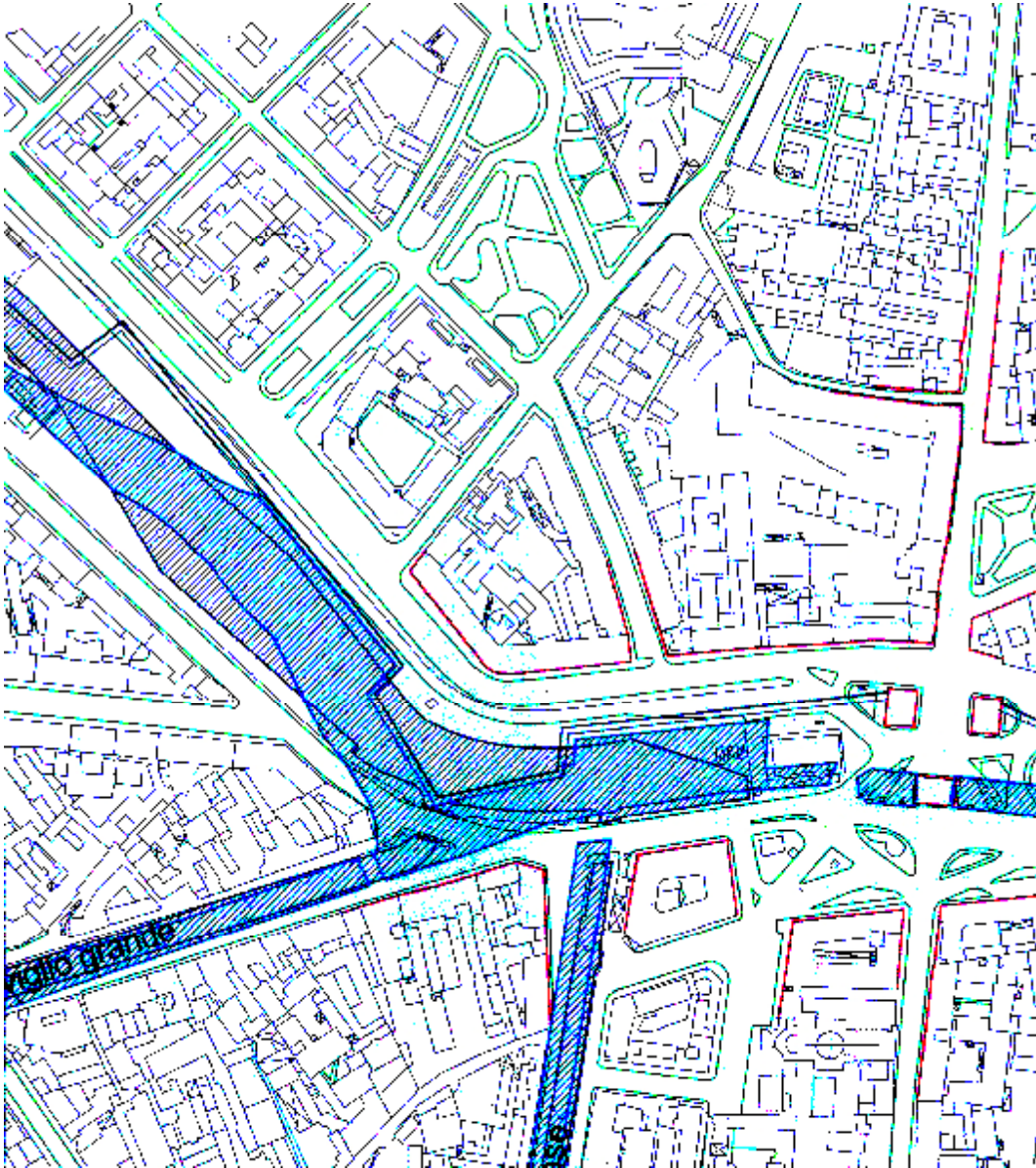


L'aspetto della darsena con il viale – che già c'era un tempo – e con le mura



I bastioni nuovi di Torino e quelli antichi

A Torino, all'interno del bastione nuovo/vecchio è stato sistemato un parcheggio, ma qui vorremmo che il muro non avesse aperture esterne e tra qualche anno assumesse l'aspetto di quello davvero antico, con davanti il suo giardino, che verrebbe poi chiuso dal bastione, là dove l'acqua del naviglio ticinese si immette sul naviglio pavese.



Il bastione ricostruito

4. ACCESSORI

Questo suggerimento dovrebbe venire integrato nel progetto di risistemazione della darsena che è stato oggetto di un precedente concorso.

Da un lato la conca del naviglio potrebbe venire in parte riaperta diventando il cuore di un giardino disposto tra la futura passeggiata su viale d' Annunzio e la via Conca del Naviglio: qui gli spazi liberi esistono già ed esistono anche i giardinetti,

ma la loro condizione attuale è inutilmente vergognosa, sicché – profittando della disponibilità del nuovo parcheggio – dovrebbero venire ricostituiti in continuità e ovviamente resi interamente pedonali: conosciamo poche città in Europa dove un giardino prezioso nel cuore della città storica giaccia così trascurato.

Dall'altro lato questa sarebbe l'occasione per far ritornare il peristilio del Cagnola alla sua condizione originaria di essere costruito a ponte sul Ticinello consentendo a un filo d'acqua di percorrere l'intero nuovo giardino pubblico dalla via Conca del Naviglio fin oltre il monumento del Cagnola: e pazienza se i tram dovranno seguire un percorso diverso. Sempre di voler contestare con i fatti la credenza che Milano non possa essere anche una bella città dovremo un giorno o l'altro riconoscere che i percorsi tranviari non sono una variabile indipendente ma che il loro tracciato è subordinato al nostro sentimento estetico.



L'arco del Cagnola nell'acqua

Parimenti suggeriamo molta attenzione nel disporre lì un nuovo ingombrante mercato - perché via Vigevano fu tracciata a suo tempo con l'esplicita intenzione estetica di un doppio fondale, verso la stazione di porta Genova e verso il monumento del Cagnola, doppio fondale da esaltare e non da mortificare con un ingombrante edificio che non si vede perché non interrare lì stesso.



Pianta del 1884 dove è evidente il doppio fondale di via Vigevano