

E' infatti solo a questa scala che si può programmare un'adeguata valorizzazione di questa grande opportunità, considerandola nel quadro urbano generale piuttosto che prendendo in considerazione di volta in volta ciascuno scalo. Il nostro gruppo ha scelto quindi di interpretare le potenzialità insediative che l'insieme degli scali offre al sistema urbano in cui è inserito e al ruolo che le aree riconfigurate potranno svolgere per raccordare quanto sta all'interno con quanto sta all'esterno della cinta ferroviaria che oggi separa ambiti urbani di qualità molto diversa.

Riguardo all'intervento di Cino Zucchi (vedi La Repubblica - 5 marzo 2010 – Sezione Milano - <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2010/03/05/ma-helsinki-osa-guardare-verso-alto.html>), che viene offerto come ipotesi proponibile di sviluppo urbano in altezza **in alternativa ai ragionamenti di Gardella**, devo confessare che lo scenario urbano, versione aggiornata di *Blade Runner*, malgrado la retorica scontata e ormai ricorrente con cui anche questo progetto viene presentato, non mi tranquillizza affatto. Quel “tessuto di torri” o quei “cristalli di quarzo risplendenti”, riprendendo il titolo del famoso libro di Giò Ponti del 1945, non credo possano essere riproposti tout court nello scenario urbano milanese per quanto siano tanto piaciuti ai finlandesi che hanno votato su internet.

Quanto a Helsinki posso dire di conoscerla bene per il fatto di aver partecipato, qualche anno fa, a una consultazione internazionale e a un successivo concorso, che mi hanno dato l'opportunità di riflettere sulla struttura urbana complessiva di questa capitale del nord, e anche sui suoi impianti ferroviari.

Recuperando per altre funzioni pubbliche la storica stazione di Eliel Saarinen e facendo arretrare, per creare la nuova stazione, il fascio dei binari all'estremità settentrionale della baia di Töölönlahti, attorno a cui sono raccolte le istituzioni politiche e culturali più importanti della capitale, ho proposto di restituire alla città la risorsa naturale rappresentata dalla baia annullata dal fascio di binari che l'attraversa da nord a sud, tagliandola in due. Cito quest'esperienza personale solo perché anche in tale occasione ho cercato di affrontare il problema confrontandomi con la scala generale della città.



Helsinki: stato di fatto della laguna di Töölönlahti (tratta da Google Earth)



Helsinki: vista della laguna di Töölönlahti liberata dal fascio dei binari - Emilo Battisti con Dario Vanetti, Clare Littelwood ed altri

Ciò a cui assistiamo invece oggi a Milano è un florilegio di architetture di diverso genere per dimensione, qualità architettonica e linguaggi che spiccano per incoerenza e mancanza di coordinamento.

Rispetto alle posizioni manifestate da Jacopo Gardella e Cino Zucchi credo che, in questo momento, qualcosa di completamente diverso sia proposto alla città grazie al dibattito, già avviato in più occasioni da Pierluigi Nicolini, presidente della nuova Commissione per il Paesaggio, per portare avanti un confronto sui criteri di valutazione dei progetti che vengono a essa sottoposti.

Anche chi non fosse d'accordo con gli orientamenti enunciati dalla Commissione - o se ne sentisse esentato - non potrà certo sottrarsi a questo dibattito trasparente e partecipato per pervenire a criteri quanto più possibile condivisi, indispensabili per confrontarsi adeguatamente con le imminenti scadenze del recupero degli scali ferroviari, del PGT e dell'Expo Universale del 2015.

Emilio Battisti

embatt@tin.it

www.emiliobattisti.com