

Una città sostenibile dopo la crisi: un “circuito ambientale” per Milano

Milano, 18 maggio 2009 _ Forum pubblico sulla Valutazione Ambientale Strategica dell'Accordo di Programma tra Comune, Regione e Ferrovie dello Stato, in variante al Piano Regolatore Generale, per la riqualificazione degli scali dismessi e per il potenziamento del trasporto ferroviario milanese. Sette aree, gli scali di Greco-Breda, Lambrate e Rogoredo, gli scali merci di Porta Romana e Farini, scalo e stazione di Porta Genova e le aree ferroviarie di San Cristoforo che, lette come un unico sistema, offrono a Milano quella che viene definita una “straordinaria occasione di sviluppo urbano e di ricucitura di importanti parti della città”. Tuttavia, tra 650.000 mq di parchi e spazi aperti di iniziativa pubblica, 603.000 mq di attività terziarie, commerciali e residenza libera realizzati da operatori privati e 100000 mq di servizi e viabilità, sembra per ora difficile scorgere, nonostante i 250.000 mq di *housing* sociale in previsione, un orizzonte innovativo e lontano dalle esperienze milanesi appena concluse. L'effettiva novità sta nel fatto che gli indotti della valorizzazione delle aree degli scali serviranno a potenziare il sistema ferroviario milanese e a finanziare la costruzione o la messa a punto delle stazioni di Rho-Però, Dergano, Forlanini, Zama, Tibaldi e Canottieri, con l'obiettivo di terminare i lavori entro il 2015, all'apertura dell'Expo.

E' davvero solo una meta temporale l'orizzonte comune tra le trasformazioni urbane legate al *grande evento* 2015 e quelle previste per il sistema degli scali ferroviari? Eppure sono entrambi temi strategici per il “futuro volto” di Milano-città che il Comune chiede ai cittadini di provare a immaginare.

Qualche ragionamento per una possibile risposta.

Tutte le città europee sviluppate si trovano oggi a dover fronteggiare¹, sebbene in differenti entità e con dinamiche specifiche, tre fenomeni in qualche misura inevitabili:

- la “crisi ambientale” del sistema urbano, con la necessità di ripensarne lo sviluppo in termini di sostenibilità;
- la “delocalizzazione industriale”, che continua a generare la dismissione degli impianti produttivi e delle infrastrutture che ne costituiscono l'ossatura insediativa;
- la necessità di offrire (il caso di Londra è emblematico, per non parlare dell'esempio newyorkese oltre oceano) in tempi brevi e in quote ingenti edilizia sociale alla popolazione meno abbiente, espulsa dal centro urbano insieme alle attività meno redditizie e alla vitalità sociale che contraddistingue solo i luoghi dove si vive e lavora.

La questione nodale è individuare una *soluzione specifica* per il contesto milanese, che sappia potenziarne l'individualità culturale e radicarsi nel suo territorio e nella società che lo abita, maturando la sua identità, politica e culturale, sempre in seno ad un territorio fisico. Il punto di arrivo è proprio questo territorio fisico, il territorio metropolitano di Milano, in cui promuovere e rinnovare una *forma di vita pubblica* che sappia ancora incidere sulle dinamiche urbane, nei fatti e nel loro quadro di riferimento culturale. Come?

Da un lato, non lasciando campo libero alla sola massimizzazione dei profitti immobiliari con i “grandi interventi”, nel sito ufficiale dell'Expo, e con poco articolate proposte di un “mix funzionale” forse non a pieno titolo definibile urbano, negli scali ferroviari dismessi. Dall'altro, costruendo una relazione strutturale tra le previsioni per l'Expo 2015 e quelle per le aree dell'AdP, soprattutto rispetto agli interventi sul sistema della mobilità e dell'accessibilità, sulle reti del verde e degli spazi pubblici, ossia su ciò che di fatto è la struttura profonda dei contesti urbani.

In questo senso, il modello di Expo proposto da Emilio Battisti e Paolo Deganello, proprio perché occasione concreta per la riqualificazione dell'abitabilità complessiva della città e del suo territorio, costituisce un orizzonte di riferimento per i futuri interventi su Milano, in cui inquadrare anche una proposta alternativa per lo stesso sito ufficiale dell'Expo.

Una riqualificazione diffusa realizzabile soprattutto a partire dal potenziamento del trasporto pubblico per riorganizzare localmente, luogo per luogo, l'area metropolitana milanese in un organismo *vitale complesso e policentrico*, in cui la pianura agricola e i grandi parchi di cintura possano ancora penetrare la struttura urbana fino a divenirne parte.

Una riqualificazione diffusa in cui appare evidente come dar forma oggi agli spazi urbani della cultura civica milanese non significhi solo progettare parchi metropolitani, reti ecologiche o infrastrutture a basso impatto ambientale², quanto selezionare *preesistenze e luoghi* a partire da cui rinnovare l'immagine della città e, soprattutto, la sua abitabilità.

Almeno due fattori legano e mettono in sinergia le trasformazioni indotte dal modello di “Expo diffusa” con la riqualificazione delle aree ferroviarie e degli scali oggetto dell'AdP.

In primo luogo, la *questione ambientale*. Trasversale alle diverse discipline e condivisa da tutti i gruppi sociali, può accelerare il passaggio da politiche di trasformazione strategica a interventi operativi. Questo perché la sostenibilità presuppone un *approccio integrato*, indispensabile per la *qualità delle trasformazioni urbane*: implica allo stesso tempo sviluppo economico, residenza vivibile, sicurezza pubblica, protezione dell'ambiente e mobilità efficace e diversificata; mette in relazione una grande varietà di attori per identificare e perseguire gli interessi comuni; mette in evidenza come il futuro della città sia strettamente legato a quello dell'area metropolitana e dell'intera regione.

In secondo luogo, *la complementarità necessaria tra architetture e spazi pubblici* negli interventi di trasformazione urbana.

Milano è una città che non sa spesso riconoscere il ruolo e l'articolazione delle forme di vita pubblica che abitano o che possono abitare i suoi spazi collettivi, pubblici o solo comuni. Spesso prevale la difficoltà di abitarli. Diventa nei fatti sempre più urgente ritrovare e rafforzare un sistema di spazi collettivi in grado di permeare in modo strutturale la città e rinnovarne l'identità, rendendone comprensibile la struttura. E per far questo si può partire da risorse urbane che non necessariamente coincidono con le aree di

trasformazione su cui puntano i grandi investitori. In un momento in cui ancora proliferano “i grandi progetti”, è proprio nell'atto di riconoscere a molti spazi sotto utilizzati le qualità che sono ancora capaci di esprimere che risiede la possibilità di operare sull'esistente la *selezione critica* su cui costruire un'idea di città abitabile e sostenibile.

Da un lato, attraverso la geografia di spazi aperti e di edifici ad uso collettivo su cui si fonda *l'Expo diffusa*. Una geografia di spazi ricreativi e d'incontro che la società civile possa legare ad un territorio in cui non solo ci si muove con *tempi* di percorrenza di tipo urbano, ma in cui sia possibile riconoscere *luoghi* di tipo urbano. Una geografia di luoghi che darebbe concreto significato *città pubblica* del nuovo Piano di Governo del Territorio, in cui si intravede la traccia dei sistemi di viabilità, trasporto pubblico, percorsi pedonali e verde attrezzato su cui erano state articolate le promenade Certosa-Martesana, Garibaldi-Certosa e Navigli- Romana dagli autori dei *9 Parchi per Milano*³ e la memoria delle *strade tematizzate* e della *disposizione di episodi urbani in sequenza*⁴ dei piani urbani ottocenteschi.

Dall'altro, nell'ipotesi di una doppia velocità di trasformazione della città, attraverso la riqualificazione della “corona” di vuoti della dismissione ferroviaria, ai margini delle maglie della città ottocentesca e della città costruita per quartieri, per recinti e tessuti produttivi, tornando a pensare insieme l'organizzazione urbana, la “crescita” della città e i suoi luoghi vitali. Nuove parti urbane strategicamente legate tra loro, dove la complementarità tra spazi pubblici e nuovi insediamenti si costruisce a diverse scale: intorno ai nuovi parchi negli scali dimessi rispetto alla città compatta; intorno alla nuova “Circle Line del ferro” e al “circuito di attività e luoghi” di cui sarà l'impalcatura, rispetto alla *futura metropoli sostenibile*. Un territorio in cui il primo diritto è un'accessibilità equa, perché la città è “policentrica solo per chi la sa” e la *può* “usare in tutti i suoi parametri”.⁵

Rispetto a questi obiettivi, come innescare nella città processi che possano avviarsi subito, richiamare le risorse già disponibili e proseguire oltre il traguardo del 2015?

Per accompagnare e accelerare le dinamiche di trasformazione della città e potenziare gli effetti degli investimenti regionali e statali legati l'Expo, potrà essere utile avviare, con largo anticipo e seguendo una strategia strumentale di *promozione e avvicinamento* al “grande evento 2015”, una serie di manifestazioni di portata nazionale e internazionale. E' la strategia elaborata da Barcellona nel 2004 in occasione del Forum Mondiale delle Culture, evento di fatto pianificato ex novo per accelerare lo sviluppo metropolitano. Per gli anni precedenti all'appuntamento planetario erano state programmate manifestazioni quali *Barcellona città della musica* (2000), *Barcellona città dell'arte* (2001), *150 della nascita di Gaudì* (2002), *Barcellona città dello sport* (2003, per i campionati mondiali FINA di nuoto), al fine di anticipare il collaudo e la verifica delle nuove infrastrutture, di generare nuovi investimenti per il Forum e di scandire la realizzazione delle opere con una tempistica adeguata a soddisfare l'avvicinarsi di tutti gli eventi oltre a quello del 2004.

Una strategia di *promozionale e avvicinamento* per L'Expo Milano 2015 potrebbe costruirsi su una sequenza di *eventi fiera* che servano da collaudo e verifica degli obiettivi, dei contenuti e delle prime infrastrutturazioni che costituiranno l'ossatura dell' “*Expo diffusa*”, da acceleratore per le trasformazioni degli scali ferroviari dimessi e come promozione dei “prodotti”, culturali e materiali, che il sistema milanese della ricerca e dell'innovazione sui temi della sostenibilità ambientale avrà saputo sviluppare nell'arco dei prossimi 5 anni:

- 2012 eventi fiera legati alla mobilità sostenibile e al sistema ambientale del verde e degli spazi pubblici, in concomitanza con l'avvio dei lavori di potenziamento delle infrastrutture del trasporto pubblico, tra cui la *Circle Line* del ferro prevista dall'Adp, impalcatura della riqualificazione degli scali e rafforzamento del sistema ferroviario regionale;
- 2013 eventi fiera legati ai “prodotti” di imprese, enti, istituti e associazioni milanesi dedicate all'innovazione e alla ricerca *per sviluppo sostenibile del territorio*;
- 2014 eventi fiera legati alla residenza sostenibile, per illustrare, ad esempio, la compresenza e la compatibilità tra residenza, ecoturismo e agricoltura nel Parco Sud.
- 2015 Expo – Nutrire il pianeta, esposizione a struttura territoriale diffusa che renda in primo luogo evidente, attraverso la rete articolata di interventi attuati per mettere a frutto le risorse disponibili, l'armatura strutturale di una nuova “*città metropolitana sostenibile*”.

LA RIQUALIFICAZIONE DEL SISTEMA DEGLI SCALI FERROVIARI: UN “CIRCUITO AMBIENTALE” PER MILANO

Le peculiarità del percorso evolutivo e culturale della città di Milano fanno intravedere tre urgenze ormai inderogabili.

In primo luogo, rafforzare un'élite culturale urbana che misuri il polso della società e, allo stesso tempo, possa condividere e interpretare le istanze della cosa pubblica. Significa porre nuove basi per quella comunione di prospettive e valori che, fino agli anni '70, aveva legato a Milano cultura politecnica, sperimentazione industriale e ricerca artistica da un lato, cultura progressista e classe politica, imprenditoria e base sociale dall'altra⁶. Ripartendo proprio dagli assetti fisici della città industriale e delle storiche periferie manifatturiere che il passaggio da una società industriale ad una di terziario avanzato aveva di fatto scardinato⁷.

In secondo luogo, individuare le *funzioni urbane cruciali* da porre al centro della riqualificazione degli scali ferroviari dismessi per poter avviare le politiche urbane progressiste e socialmente sostenibili, che i settori forti, trainanti e di eccellenza negli ultimi trent'anni non hanno saputo innescare. Ciò implica, da un lato, riportare in città, dai territori della diffusione, giovani coppie, studenti e ricercatori, artisti, intellettuali e liberi professionisti offrendo loro casa e lavoro, ovvero spazi abitativi capaci di accogliere le necessità e le aspirazioni di una società giovane attiva e in rapida trasformazione. Questo significa promuovere una politica sul *social housing* che ponga la residenza nuovamente al centro

della *cultura urbana*, delle *trasformazioni urbane più profonde* e dello *spazio sociale*. L'*alloggio* dovrà tornare ad essere un "*diritto*" per le fasce giovani e meno abbienti e localizzarsi il più possibile vicino al posto di lavoro per alleggerire gli attuali fenomeni di pendolarismo. Sempre in un'ottica di sostenibilità, integrazione ed equità sociale, la residenza dovrà necessariamente trovarsi in stretta relazione con uno *spazio pubblico qualificato e articolato*, non banale nelle pratiche d'uso e servito da un'*accessibilità* diffusa e capillare.

Dall'altro, dare risposta alle esigenze di molte attività di ricerca e sviluppo strettamente legate alla produzione, che non solo richiedono spazi ma soprattutto azioni di coordinamento e integrazione per migliorare l'efficacia degli investimenti, pubblici e privati. Forse poco appetibili per il mercato immobiliare, le attività di R&S per la sostenibilità ambientale hanno tuttavia un grande potenziale di sviluppo. Ottimizzare le risorse e le dinamiche virtuose già presenti sul territorio urbano e sovracomunale è il primo passo.

Infine, rafforzare e integrare il sistema del trasporto pubblico, attualmente sottoutilizzato, sotto il profilo di *efficienza, efficacia e compatibilità ambientale*. Se si considera che solo metà degli abitanti del centro e un terzo di quelli dei comuni confinanti usano i mezzi pubblici, a fronte di 740 veicoli ogni 1000 abitanti e di una rete di ferrovie, metropolitane e tram assai estesa rispetto al territorio servito, *razionalizzare, implementare e incentivare l'uso* diventano le parole d'ordine.

La riqualificazione delle aree degli scali ferroviari dimessi offre di fatto un'occasione iniziare a ripensare il *rapporto tra luogo di lavoro e contesto*, per dare risposta, alla scala metropolitana e localmente, alla compresenza di esigenze produttive, sociali e ambientali. In quale modo?

Smorzando il pendolarismo che accentua la *specializzazione* della città per parti e sapendo approfittare di un'economia articolata, come è quella milanese, per avviare una modernizzazione che interessi allo stesso tempo l'economia, il paesaggio costruito e il territorio.

Prendendo atto che la *dimensione urbana* del *quartiere* e l'idea di vita urbana che questo sottendeva sono superate dai fatti: sono ormai diverse le scale di relazione e di costruzione dei rapporti sociali. L'evoluzione dei trasporti pubblici e della mobilità privata hanno messo in evidenza che, per quanto localmente legati al ricco tessuto di attività produttive e residenza che l'architettura industriale ha saputo costruire, la trasformazione degli scali ferroviari non può essere affrontata se non in termini di sistema, come potenziale punto di coerenza tra centralità della gerarchia metropolitana milanese e policentrismo regionale, alla stessa stregua del sistema Fiera e del sistema aeroportuale.

Avendo ben presente che, proprio in quelle che furono le prime *periferie industriali* e che sono oggi a pieno titolo parte della città compatta, i temi della costruzione del volto della nuova città attraverso l'*edilizia sociale* tornano oggi stringenti, ma con un aspetto nuovo. A Milano, dove appare con evidenza il ruolo centrale di grandi investitori attratti dal remunerativo "affare" che i processi di trasformazioni urbane oggi rappresentano, i recinti della dismissione ferroviaria rischiano di omologarsi in un comune destino. Ben lontani dall'essere compresi come "impalcatura" dei luoghi in cui si costruisce un nuovo rapporto tra società, tecnica e architettura, rappresentano spesso per il mercato solo *aree*, suscettibili di accogliere "funzioni forti", economiche produttive o culturali che siano, il cui l'unico dictat rimane "densità".

La scommessa è investire sul potenziamento della *produzione di beni, servizi e infrastrutture per la protezione e lo sviluppo sostenibile dell'ambiente*, valorizzando le sinergie tra i soggetti significativi presenti nel territorio metropolitano e mettendo "a sistema" le aree strategiche degli scali ferroviari per ospitare le attività, i servizi e gli spazi pubblici necessari ad insediare un "**circuito ambientale**" che possa rafforzare la rinascita urbana di Milano. La riqualificazione degli scali ferroviari offre l'*occasione* e i *luoghi* per dar corpo non solo alla vocazione milanese di *centro della ricerca avanzata* ma a un'idea di *vita pubblica*, di *alloggio sociale*, di *spazio aperto* e di *accessibilità* attraverso quattro ordini di interventi strategici, in cui *residenza, dislocazione dei posti di lavoro e qualità ambientale* siano aspetti inscindibili.

Primo. Razionalizzare lo sviluppo residenziale, cruciale per le attuali politiche metropolitane, realizzando una cintura di *nuove abitazioni sociali sostenibili*, per buona parte in affitto convenzionato per i giovani, in cui nuove soluzioni morfologiche, tipologiche e tecnologiche siano programma e tema di ricerca.

Secondo. Promuovere la formazione di un *innovativo centro di ricerca e produzione* sulle *tematiche ambientali e sullo sviluppo sostenibile del territorio*, che ospiti non solo imprese e istituti di ricerca privati e pubblici, attività di consulenza e promozione culturale, ma anche centri servizi e spazi espositivi per mostre ed iniziative artistiche. L'obiettivo è, da un lato, attirare imprese ad alto contenuto tecnologico, compatibili in termini di sostenibilità con la residenza e i luoghi del tempo libero, all'interno di un insediamento unitario dotato di spazi efficienti e flessibili, distribuiti e collegati in modo rapido funzionale dalla nuova "*Circle Line del ferro*" prevista dall'Adp. Dall'altro, aprire al pubblico tutte le attività di formazione, ricreative e culturali connesse al nuovo *Circuito Scientifico e Tecnologico*, per favorire quella contaminazione che è propria di una dimensione urbana vitale e articolata.

Terzo. Riorganizzare e potenziare in termini di qualità, offerta diversificata, accessibilità ed equità sociale il servizio di trasporto pubblico di massa, affinché possa assolvere in modo rapido ed efficace alla domanda di trasporto esistente e generata dai nuovi interventi, a scala urbana e regionale. Ciò significa promuovere un insieme coordinato di interventi infrastrutturali e ambientali, che a partire dalla *Circle line* del ferro prevista dall'AdP e della messa a punto degli interscambi con il Passante, mirino a:

- potenziare il terminal intermodale di Rogoredo come porta di accesso alla città, dove l'alta velocità si integri con le linee metropolitane e il trasporto pubblico su ferro e su gomma;

- coprire, dove possibile, parzialmente il corridoio dei binari, come già previsto dall'AdP per gli scali Farini, Greco e Porta Romana;
- favorire e promuovere l'uso dei trasporti pubblici esistenti, implementando le azioni già in atto per migliorare l'efficienza energetica e l'impatto ambientale;
- potenziare i collegamenti trasversali della "corona urbana" al margine o all'interno della quale si collocano le aree degli scali (analogamente alla MM5);
- potenziare la rete tramviaria esistente che serve la Grande Milano che, con 300km di binari, è una delle più estese al mondo (come già in atto nel settore Nord Milano)
- articolare l'offerta a partire dalle diverse attività urbane (lavoro, residenza, università, tempo libero, grandi eventi, EXPO 2015) e dal loro uso temporale della città, in linea con la filosofia e con i primi provvedimenti legati al protocollo d'intesa tra il Comune e i sette atenei milanesi per promuovere e favorire la mobilità sostenibile tra gli studenti.

Quarto. Realizzare una *corona di spazi verdi* strutturali, localmente, rispetto ad ogni area di trasformazione e, globalmente, all'intero sistema urbano. Questi parchi dovranno necessariamente integrarsi con attività ricreative e culturali, di quartiere (biblioteche, sedi di associazioni) e, ove possibile, di livello urbano, con "distretti notturni" del divertimento ai bordi del parco, con spazi verdi di pertinenza a diretto contatto con esso. La dotazione di parchi si completa con spazi pubblici e percorsi ciclo-pedonali.

Altre due azioni dovranno correre parallelamente e a supporto degli interventi descritti: lo sviluppo normativo, culturale e tecnologico della produzione e degli interventi legati all'ambiente, per dimostrare all'opinione pubblica i vantaggi e il valore competitivo dei prodotti del mercato ambientale; la valorizzazione degli edifici privati favorendo interventi sull'esistente con campagne di cofinanziamento e con il differenziale di rendita dovuto alle azioni pubbliche sugli spazi collettivi e sul patrimonio culturale.

FUNZIONI URBANE CRUCIALI

1) Circuito Scientifico e Tecnologico per l'innovazione e la ricerca sulle *tematiche ambientali e sullo sviluppo sostenibile del territorio*, dalla tutela delle risorse alla mobilità sostenibile, dall'energia rinnovabile ai materiali edili ecocompatibili e riciclabili, all'agricoltura urbana e periurbana. Saranno coinvolte imprese, FS, ATM, centri di R&S pubblici e privati, sfruttando le sinergie con le azioni a sostegno dell'imprenditoria giovanile ad alto contenuto tecnologico e innovativo promosse, da un lato, dal Comune con Università, CNR, Assolombarda e Camera di Commercio, e, dall'altro, dall'Assessorato all'Innovazione nel 2007 (tra gli "Incubatori d'impresa" promossi vi sono già quelli dell'Energia _Acceleratore di Impresa, Fondazione Politecnico di Milano_ e dell'Alimentazione e del Gusto _Parco Tecnologico Padano, partecipato da Università degli Studi di Milano, Sogemi spa, CNR ITB). Diverse attività di produzione e ricerca saranno ospitate in edifici multiconduttori con uffici, officine, laboratori e spazi espositivi aperti al pubblico, affinché possano avvantaggiarsi delle reciproche sinergie per accelerare la propria affermazione sul mercato. Gli spazi torneranno quindi a disposizione di altre imprese emergenti. Grazie agli incentivi iniziali per l'occupazione degli spazi e ai vantaggi della condivisione dei servizi, imprese nuove e già avviate potranno promuoversi e offrire, allo stesso tempo, occasioni di formazione, lavoro e ricerca.

2a) Attività di formazione, produzione e diffusione della cultura ambientale, con spazi espositivi e negozi a disposizione delle istituzioni di ricerca pubbliche e private.

2b) Centro servizi alle imprese del "network", spazi per attività congressuali, per mostre ed iniziative artistiche che il rapido collegamento ferroviario consentirà di concentrare in aree strategiche: Farini, per il settore Nord del circuito, e Porta Romana per quello Sud, evitando gli sprechi e implementando la sinergia tra le imprese.

3) Ricerca universitaria, al fine di riunire e di offrire nuovi spazi ai settori di eccellenza della ricerca sulla sostenibilità ambientale presenti nel territorio metropolitano e lombardo in generale, soprattutto considerando che molte Sedi Universitarie cittadine sono vicine agli scali in dismissione (Politecnico Bovisa e Leonardo, Bocconi, Bicocca). In sinergia con i temi dell'Expo si potrebbe coinvolgere, rispetto agli studi sull'agricoltura, il Comitato Scientifico Slow Food per l'Agricoltura, legato alle Facoltà di Comunicazione di Milano, all'Università di Scienze Gastronomiche e al futuro corso, di Agroecologia.

4) Attività di promozione della cultura ambientale, istituti di consulenza pubblici e privati, anche legati alla promozione dei prodotti delle imprese al punto 1.

5) Associazioni di categoria vicine alle tematiche della sostenibilità

6) Residenza riservata ai giovani (anche speciale e per studenti, soprattutto in affitto convenzionato), pensata per ospitare, con ricambi di medio periodo, una società attiva, che possa trovare nella cintura riqualificata degli scali casa e lavoro. I quartieri saranno progettati secondo criteri di sostenibilità e di riciclaggio dei materiali da costruzione e di risparmio energetico, con l'utilizzo diffuso di energie rinnovabili e l'adeguamento delle infrastrutture tecniche esistenti (impianti di depurazione delle acque e riciclaggio di quelle grigie, trattamento RSU, centrali termoelettriche, tutti interrati con copertura fotovoltaica, doppio contatore per la vendita dell'energia prodotta), partendo dalla rigenerazione e bonifica dei siti contaminati ove necessaria e sviluppando parallelamente la *codificazione* delle procedure e delle pratiche di progettazione e costruzione

7) Strutture per il divertimento e il tempo libero, "distretti notturni", compatibili con l'utenza residenziale soprattutto giovane e, come uso temporale, con il Circuito Scientifico e Tecnologico.

8) Ecoturismo, soprattutto in relazione agli interventi di valorizzazione del Parco Sud e del sistema agricolo delle province legato alla proposta di "Expo diffusa".

¹ LANZANI A., *Spazi e temi per una possibile riqualificazione territoriale e paesistica*, in *Paesaggi italiani*, Roma, Meltemi, 2003, pag. 418-425.

² Alessandro Costa e Jan Van der Borg mettono in luce la "strategia promozionale di avvicinamento" programmata da Barcellona in *Cluster di attività e trasformazioni metropolitane post-industriali. Quattro esempi per Venezia*, Collana Ambiente e Sviluppo della Fondazione Eni Enrico Mattei, Bologna, il Mulino, 2002.

³ LABORATORIO DI PROGETTAZIONE URBANA – ASSESSORATO ALL'URBANISTICA, *9 Parchi per Milano*, Milano, Electa, 1995. Il riferimento è al progetto delle *promenade* di collegamento tra gli ambiti di intervento dei nove parchi, sviluppato dal Laboratorio coordinato da Pierluigi Nicolini, Raffaello Cecchi, Vincenza Lima e Pippo Traversi.

⁴ ROMANO M., voce *Città*, del *D.I.A. Dizionario Architettonico Italiano*, in Purini F., Marzot N., Sacchi L., Roma, Meltemi (a cura di), *La città nuova Italia-y-26. Invito a Verna*, Catalogo-Padiglione Italiano alla X Mostra Internazionale di Architettura, Bologna, Editrice Compositori, 2006.

⁵ AYMONINO C., *Origini e sviluppo della città moderna*, Venezia, Marsilio, 1993

⁶ MARTINOTTI G., *Città cugine e diverse*, in A.A.V.V., *10. Mostra Internazionale di Architettura. Città. Architettura e società*, Vol. I, Catalogo della X Biennale di Venezia, Venezia, Marsilio, 2006.

⁷ BUCCI F., POLI S., ROSSARI A., *Dove più dice i suoi anni la fabbrica ... Documenti di una storia dell'architettura industriale milanese*, in BUCCI F. (a cura di), *Periferie e nuove urbanità*, Milano, Electa, 2003, pagg. 210-213.