

## Non alberi, ma buone opere pubbliche

Il 23 febbraio 2010 rimbalza tra le agenzie di stampa la notizia dello sversamento doloso avvenuto durante la notte di 10 milioni di litri d'idrocarburi, pari a 670 autocisterne, una colonna stradale di circa 5 km, dall'impianto di una raffineria di Villasanta, vicino Monza. Non tutta la popolazione si accorge però che in poche ore la macchia oleosa con spessore di 15 cm raggiunge la lunghezza di 40 km lungo il fiume Lambro il quale, ingrossato dalle piene invernali, trascina rapidamente i residui del gasolio in direzione del Po, verso l'Adriatico; non se ne accorge perché già di per sé tra il 50% e l'80% della portata del Lambro non è costituito d'acqua, almeno d'acqua defluita per via naturale. Nella notte del 28 febbraio una seconda azienda ancora non identificata coglie al volo l'occasione per riversare nel fiume un ulteriore carico di residui tossici di lavorazione, confermando una prassi consolidata che vede l'affluente come il principale fattore di apporto di sostanze nocive del Po nell'Adriatico (circa il 30% del totale).

Uno dei peggiori disastri ambientali della Lombardia dopo il caso Seveso del 1976, con un danno ecologico (ed economico) incalcolabile per le prossime generazioni, ha origine dalla fragilità in cui versa il sistema ambientale nella quasi totale indifferenza della popolazione e delle istituzioni.

Già nel 1987 il bacino del Lambro, Seveso e Olona, che sopporta la pressione di 6 milioni di residenti distribuiti in più di 400 comuni tra cui il capoluogo, venne dichiarato «area ad alto rischio ambientale» e sottoposto a studi e programmi che sono stati largamente elusi. Misure semplici, come per esempio la realizzazione di nuovi impianti di depurazione (due per l'intero territorio comunale e in funzione solo dopo il 2005) o la riorganizzazione del sistema di smaltimento delle acque reflue urbane dei comuni della Provincia, sembrano non far parte delle priorità delle amministrazioni locali.

Così i grandi sistemi d'acqua provenienti dalle Alpi, tra fiumi, navigli, rogge e canali irrigui che hanno letteralmente costruito il territorio agricolo e definito la natura stessa della città di Milano, vengono ora percepiti solo come un ostacolo allo sviluppo, un potenziale danno economico. Lo dimostra la rassegnazione fatalistica con cui si accettano le frequenti esondazioni autunnali dei fiumi, soprattutto del Seveso, che mettono metodicamente fuori uso per settimane le linee metropolitane, mandando in tilt la città (vedi box). In fondo, non v'è traccia nell'oblio delle cronache quotidiane dei danni ambientali irreversibili prodotti

dall'evento di febbraio e delle successive ordinanze che vietano l'impiego dell'acqua del Lambro a fini irrigui.

Se è vero che negli ultimi anni la qualità dell'aria (così come dell'acqua dei fiumi) è migliorata come sostengono gli amministratori, è anche vero che le attività produttive e quindi le fonti di inquinamento si sono ridotte a causa della crisi. Ma è giustificato che una realtà metropolitana che concentra il 35% della produzione di ricchezza della Pianura padana sia direttamente o indirettamente responsabile di un'altrettanta quota del suo inquinamento? La verità è che, a fronte di una tale concentrazione di attività e denaro, non ha corrisposto finora la dotazione di reti di trasporto pubblico per Milano e per il suo territorio in grado di evitare il blocco del traffico e quindi le normali funzioni del capoluogo. Mentre scarseggiano i treni pendolari fioccano le multe della Ue a causa del superamento ormai consolidato delle soglie (media 120-150 giorni all'anno) delle emissioni di PM10 e di particolato fine. Solo ora si parla, con la discussione sul Pgt in prossimità delle elezioni comunali, del raddoppio delle linee metropolitane, a partire dal completamento della 5 e dalla prosecuzione della 4 in direzione dell'aeroporto di Linate che finalmente si dovrebbe collegare alla città. Purtroppo i cospicui investimenti infrastrutturali hanno privilegiato gli interventi orientati a rendere più fluido il sistema viario come la nuova tangenziale esterna, la pedemontana ecc.

Ma il consumo di suolo è il vero problema per Milano. La sua disponibilità e la sua qualità si sono sensibilmente ridotte negli ultimi anni a causa delle dinamiche immobiliari che hanno privilegiato per ora le zone industriali dismesse e i terreni «di ritaglio» a corona del centro. Raramente la realizzazione dei nuovi quartieri, opera di privati, si accompagna al disegno di spazi aperti, pensati in funzione delle connessioni urbane che avrebbero reso le nuove periferie parte integrante della città, magari attraverso una robusta rete di piste ciclabili di cui, a dir il vero, si rileva in città l'assenza pressoché totale. L'aumento di superfici impermeabili, che corrisponde spesso a un numero sempre crescente di piani sotterranei, ha ridotto le capacità di drenaggio per ettaro e con tutta probabilità modificato l'assetto delle falde in alcune zone. Il suolo che non si può immediatamente consumare rimane lì, in attesa. Con la quasi totale dismissione delle attività industriali e agricole, i campi incolti, le antiche cave di ghiaia, le aree produttive, i piazzali e i depositi abbandonati sono spazi adibiti a funzioni marginali, a discariche abusive, ad attività dubbie. I progetti dei nuovi quartieri residenziali che prevedono la bonifica ambientale procedono a rilento, s'interrompono o rimangono sulla carta. Lo scandalo del risanamento dei sottosuoli dell'ex Montedison per la realizzazione del nuovo quartiere di Santa

Giulia è stato solo l'apripista di una serie di vicende di ambigua natura finanziaria. Invece di dar luogo alla costruzione di 1.300 appartamenti, il novembre scorso l'area dell'ex cava Geregnano in zona Bisceglie è stata posta sotto sequestro per la presenza di quasi due milioni di metri cubi di rifiuti indifferenziati e nocivi. terminate le aree disponibili, l'orizzonte degli interessi immobiliari in vista del 2015 si sta spostando verso sud, verso il Parco agricolo, vera risorsa ambientale di biodiversità per il territorio milanese e, al momento, ancora sotto tutela (istituito nel 1990, si estende su un terzo del territorio provinciale e 61 comuni per una superficie di 47.000 ettari).

Ma per il momento l'ambiente, anziché essere considerato un'opportunità, appare produrre solo problemi insormontabili ai quali la politica sembra rispondere con misure palliative, drastiche quanto temporanee, quali il rinnovo del parco auto o l'introduzione della tassa d'ingresso in centro, che rimandano solo quelle definitive.

In questo specifico contesto culturale, nel quale è facile confondere la dimensione ambientale e paesaggistica con la semplice «presenza di alberi», più si allontana nel tempo la soluzione strutturale più fanno presa proposte utopiche e populiste. Così, mentre comitati di quartiere, studi professionali in fase di greenwashing o personalità nel mondo dello spettacolo lanciano seducenti campagne ambientaliste, rimangono sulla carta per questioni economiche concorsi rilevanti come quelli per la darsena dei navigli e per il parco Forlanini, vinto quasi dieci anni fa dal paesaggista portoghese João Nunes.

Perso il treno rappresentato dal recupero delle aree industriali dismesse per riequilibrare la presenza di superfici verdi in città (come nel caso dei «Nove parchi per Milano» di Pierluigi Nicolini, 1995), le proposte più radicali come il «Metrobosco» (cintura verde) di Boeri Studio e i famosi 100.000 alberi per Milano di Renzo Piano e Claudio Abbado hanno avuto almeno il merito di aprire la strada all'adozione, all'interno del Pgt, dei «Raggi verdi» (quelli che nell'urbanistica tradizionale si chiamavano cunei verdi): una proposta dello studio Land orientata alla riorganizzazione strategica di parchi e viali esistenti in funzione dei collegamenti tra centro e periferia. In tutto ciò giocheranno un ruolo strategico i Piani di cintura che riguardano il limite delle urbanizzazioni di Milano con il Parco agricolo sud.

Data la tendenziale riduzione di risorse disponibili per la realizzazione e gestione degli spazi pubblici, è comprensibile la frequenza di giardini e parchi realizzati con il contributo dei privati nei nuovi quartieri residenziali, come nel caso del Portello, di Citylife e dell'ex area Garibaldi-Repubblica. Invece non sono ancora chiare le motivazioni per la recente interruzione da parte

del Comune della convenzione con Italia Nostra relativa alla gestione, in collaborazione con il Wwf, del Parco delle cave e del Bosco, esperienze avviate negli anni settanta su suoli abbandonati nella zona ovest, basate sul lavoro di generazioni di cittadini e volontari impegnati nella riforestazione, nell'educazione ambientale e nell'organizzazione di orti urbani: realtà ambientale menzionata alla candidatura italiana al Premio del paesaggio del Consiglio d'Europa.

[www.antonioangelillo.it](http://www.antonioangelillo.it)

## About Author



### [Antonio Angelillo](#)

Nato a Gorizia nel 1961, dopo la laurea in architettura a Venezia nel 1986 svolge un tirocinio con Alvaro Siza a Porto e dal 1989 al 1997 è redattore di «Casabella», pubblicando articoli e servizi sui fenomeni emergenti che attraversano l'architettura e la città contemporanea. Nel 1994 fonda il Centro Italiano di Architettura ACMA, di cui è direttore, e nel 2014 la piattaforma editoriale web paesaggio.it. Attraverso le svariate iniziative internazionali organizzate con ACMA e le frequenti pubblicazioni, in Italia ha contribuito a sensibilizzare alle problematiche connesse alle trasformazioni del paesaggio. Svolge attività di consulenza per enti ed amministrazioni. Per conto del MiBACT ha realizzato la procedura di selezione italiana per il Premio del Paesaggio del Consiglio d'Europa. Dal 1986 svolge attività di ricerca e di docenza a contratto tenendo laboratori e corsi presso diverse università italiane (Venezia, Milano, Ferrara, Roma, Trento, Napoli, Cagliari, Perugia, Sassari). Dal 2008 è co-direttore del master in Architettura del Paesaggio della Universitat Politècnica de Catalunya di Barcellona organizzato da ACMA a Milano, nonché dei seminari internazionali estivi "Rifare paesaggi" realizzati in collaborazione con la Città di Lisbona.

[See author's posts](#)

[+ Condividi](#)