



Collegio di Monza degli Architetti e Ingegneri

dicembre 1999

Notiziario

Semestrale d'informazione per i soci del
Collegio di Monza degli Architetti e Ingegneri

Direttore *Franco Gaiani*
Redazione *Michela Genghini*
Segretaria di redazione *Elena Valentini*
Progetto grafico *Paolo Bartoli*

Segreteria: via D. Alighieri 2 20052 Monza
tel 039 387385 fax 039 323987

Notiziario dicembre 1999

2000, fuga dal traffico: Monza senz'anima *Marilù Biffis* • **Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Milano: temi e progetti** *Marco Arosio* • **Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale: strategie generali e ruolo dei Comuni** *Marina Ronconi e Alessandro Coletti* • **Piano Generale del Traffico Urbano di Monza: prime indicazioni progettuali** *Giuseppe Caprotti* • **Alcune considerazioni sulla mobilità cittadina: dal PUT alla riqualificazione dello spazio pubblico** *Gabriele Lamera* • **2000, fuga dal traffico: incontro sul Piano Urbano del Traffico e PTC** *Atos Scandellari / Legambiente, Circolo di Monza* • **Traffico e mobilità** *Gigi Caregnato* • **In treno dalla Brianza a Malpensa** *Gabriele Lamera* • **Luigi Ricci: vita ed opere** *Bruno G. Lattuada, Vittorio Bellini* • **Berlino: impressioni di viaggio** *Pippo Rapisarda, Antonio Bellini, Paolo Bartoli, Elena ed Enrico Testa, Vale e Toto Testa, Marilù Biffis* • **I sistemi informatici per la gestione degli edifici** *Sabina Capra* • **La cartolarizzazione degli immobili** *Elena Valentini* • **Censimento dell'Ordine degli Architetti di Milano** *Elena Valentini* • **Monza, la pista della discordia: architetti di New York e monzesi per la sopraelevata** *Felice Terrabuio* • **Un concorso per la GIL** *Elena Valentini* • **Concorso per la Casa degli Umiliati** *Giovanni Ronzoni* • **Concorsiamo** *Michele Faglia* • **Concorsi** *Paolo Bartoli* • **I Parco e la Villa Reale di Monza patrimonio dell'umanità: confronto e dibattito sul tema** *Marilù Biffis* • **Publicazioni** • **Fate sentire la vostra voce !**

2000, fuga dal traffico

Monza senz'anima

La trilogia proposta dal Collegio sul problema del traffico urbano voleva porre l'accento su uno dei problemi centrali della città moderna: la vivibilità della città e la salute del cittadino. Il primo incontro aveva come tema lo "Studio del piano territoriale del traffico di coordinamento della Provincia." Importante perché è uno strumento sovracomunale che assume parametri di "analogia" di aree compatibili, le studia nel loro insieme, e suggerisce ai Comuni uno scenario più ampio, con riferimenti fuori dai soliti orizzonti. L'architetto Ugo Targetti, assessore alla Provincia, ha esposto questo studio, che ha mosso tante risorse e tante energie. Uno studio che meritava più attenzione, che meritava la presenza almeno di qualche amministratore (assolutamente assenti anche se invitati per tempo), sintomo di una chiusura mentale al nuovo. Ciò condanna la città a un non dialogo con il contesto.

Il piano generale del traffico urbano è stato il tema della seconda serata: presenti l'assessore al traffico Tito Baldo Honorati, l'ingegner Bertoletti del Comune di Monza, e il relatore del Piano ingegner Percudani del Centro Studi Traffico di Milano.

Il PTGU è un piano di cui il Comune per legge si deve dotare.

Curato dal Centro Studi di Milano che ha il compito di registrare la situazione ed il flusso del traffico e di ottimizzarlo, non può ricorrere a progetti di infrastrutture ma può, questo sì, indicare varie soluzioni alternative cui l'Amministrazione deve dare una valutazione di priorità. Come ha esposto l'ingegner Percudani, per quanto riguarda il centro storico c'erano più alternative: pedonalizzarlo, in tutto o in parte, scegliere in quali vie dare possibilità di sosta a pagamento, o meno, (grave mancanza di questo studio è quella di prendere in considerazione solo la viabilità su gomma e non gli altri sistemi di trasporto). Ci voleva un po' di coraggio, ci voleva un'idea nuova di città, il coraggio di scontentare forse qualcuno, ma bisognava riscattare la

piazza Trento e Trieste da quell'infame parcheggio cui oggi è condannata; ci voleva uno studio integrato fra vari sistemi di trasporto, (cosa che l'Amministrazione poteva richiedere) procedere quindi per sistemi e non per segmenti. E invece non si persegue un'idea di città orientata ad incrementare la pedonalizzazione, i trasporti pubblici, le piste ciclabili.

La terza serata animata dal nostro collega Gabriele Lamera è stata la più vivace perché ha posto l'accento proprio sulla fase progettuale, tramite diapositive, ci ha illustrato con quali modalità in altri paesi hanno cercato rimedio alla convivenza fra auto e pedoni, alla eseguità di sedi stradali in cui devono passare sia auto che pedoni, come hanno cercato di dare sicurezza ai cittadini pur non rinunciando ad una utenza mista. Era con lui l'architetto svizzero Lorenzo Custer che è a capo di una associazione che ha come obiettivo di ridare in città piena vivibilità al pedone che adesso è avvilito e perseguitato dal potere dell'auto. Alla serata ha partecipato anche l'architetto Francesco Pierri responsabile dell'Unità organizzativa mobilità e sicurezza stradale della Provincia che ha tenuto una relazione sulla sicurezza stradale in generale.

Il PRG redatto dal professor Benevolo ha sicuramente gravi lacune, una delle più gravi è il sistema della viabilità, e tutti noi sappiamo quanto questo sia importante per vivere la città. Perché questa indifferenza su un tema così vitale?

L'assessore Tomé (in un recente incontro che aveva come tema il futuro della città) ad una mia precisa domanda su quale impatto anche solo viabilistico potrà avere sulla città il progetto della nuova cittadella giudiziaria, ipermercato, residenza, albergo, vicino al rondò - migliaia di metri cubi dove prima c'era l'idea di parco-nord progetto faraonico che travolge il baluardo della città a nord ovest, area non servita se non da mezzi su gomma - ha risposto che tale scelta sarà solo migliorativa per Monza e non inciderà per nulla sulla sua vivibilità, mi rammentava che un amministratore ha il compito di far tornare i conti. Monza città senza anima?

Marilù Biffis

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Milano: temi e progetti

La sera del 10 marzo 1999 il Vicepresidente alla Pianificazione del Territorio e alla Programmazione delle Infrastrutture della Provincia di Milano arch. Ugo Targetti ha presentato presso la Sala Maddalena a Monza il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.

A partire dalle informazioni raccolte quella sera e dall'opuscolo "Una meta per 188 comuni, il PTCP di Milano" a cura degli Uffici di Pianificazione della Provincia di Milano, proverò ad illustrare l'insieme delle proposte.

Il piano si pone come strumento di pianificazione che intende inquadrare e regolamentare i processi di trasformazione urbanistica interagendo con un insieme di documenti di programmazione più o meno settoriali, che affrontano le varie scale.

Il PTCP di Milano analizza e rappresenta il territorio come sovrapposizione di tre sistemi (sistemi ambientale, insediato, infrastrutturale) e programma una serie di interventi legati a temi di grande attualità; i temi oggetto di interesse del piano riguardano:

- traffico e trasporti;
- natura, beni culturali e ambiente;
- città e grandi servizi per la cultura e lo sport;
- sviluppo economico di livello europeo.

Traffico e trasporti

Gli obiettivi principali riguardano la risoluzione dei problemi legati al traffico e all'inquinamento prevedendo lo sviluppo del trasporto pubblico e ferroviario e il miglioramento della viabilità esistente.

Il piano propone i seguenti interventi lungo le principali arterie di traffico verso Milano:

- realizzazione di metro-tranvie veloci di superficie (proposta prioritaria relativa a 45 Km di tracciato);
- prolungamento delle linee metropolitane fino a raggiungere le tangenziali aggiungendo 40 Km agli attuali 60 Km;
- realizzazione di parcheggi d'interscambio (dagli 11 esistenti a 18).

Per il servizio ferroviario riferito al trasporto locale (Milano e i comuni della provincia) le proposte riguardano:

- potenziamento delle linee ferroviarie esistenti;
- raddoppio delle tratte sature;
- eliminazione dei passaggi a livello;
- creazione di nuove stazioni;
- connessioni con le metropolitane e i trasporti provinciali.

Per il servizio ferroviario in genere le indicazioni sono le seguenti:

- previsione di studi sul versante italiano per il nuovo tracciato relativo al potenziamento del valichi del Sempione e del Gottardo,
- individuazione di scali ed interporti per ripartire meglio i flussi delle merci su ferro a lunga distanza e su gomma per brevi distanze, a partire dai programmi FS.

Per la viabilità il piano precisa la necessità di provvedere a:

- interventi finalizzati a risolvere i maggiori punti critici in particolare nella fascia nord ed est dell'area metropolitana;
- interventi tesi a facilitare i collegamenti stradali con Malpensa.

Natura, Beni Culturali e Ambiente

Il piano pone la propria attenzione alle risorse ecologiche esistenti, ai parchi ed al paesaggio, alla tutela e del patrimonio storico architettonico.

Per le risorse ecologiche esistenti i problemi vengono inquadrati in un programma teso ad una riqualificazione ambientale più generale che pone come obiettivi:

- il risanamento dell'aria e dell'acqua;
- la razionalizzazione dei consumi energetici;
- il riciclo dei rifiuti;
- la riduzione dell'inquinamento acustico;
- la riduzione dell'inquinamento elettromagnetico.

Il piano prevede:

- la realizzazione di impianti di depurazione;
- la gestione integrata del ciclo dell'acqua;
- interventi di bonifica per mitigare le conseguenze della risalita della falda;
- una migliore organizzazione del trasporto pubblico e ferroviario per ridurre l'uso dell'auto privata;
- indicazioni per ridurre consumi di energia e per utilizzare fonti alternative.

Nel capitolo riguardante i parchi ed il paesaggio trovano spazio le seguenti proposte:

- la creazione di ventitré nuovi parchi per un totale di 9.500 ha;
- individuazione di aree di salvaguardia per tutelare le aree non edificate a nord di Milano;
- la realizzazione di corridoi di vegetazione e cioè la connessione a rete degli elementi naturali;
- la ricostruzione del paesaggio a partire dalle risorse sia storiche che naturali;
- alberature e percorsi ciclopedonali per rendere maggiormente fruibili le aree agricole.

Rispetto alla tutela del patrimonio storico architettonico il piano individua oltre novemila beni da conservare e valorizzare.

Gli interventi prioritari riguarderanno il sistema delle ville lungo il canale Villoresi, le ville lungo i Navigli, le abbazie e le cascine.

Città e grandi servizi per la Cultura e lo Sport

L'idea di fondo è quella di ridisegnare un'area metropolitana costituita da più centri urbani di attrazione e una rete di grandi servizi per la cultura e lo sport.

Il piano propone:

- il potenziamento di alcuni centri urbani, preferendo localizzare i nuovi interventi nei poli con elevata accessibilità del trasporto pubblico e riutilizzando il patrimonio delle aree ex industriali che supera i 1000 ha. Sono previsti 15 poli di sviluppo per le attività produttive, 10 per il terziario e 18 servizi a scala sovracomunale. In più sono state localizzate 22 aree a destinazione residenziale;
- il miglioramento dei servizi bibliotecari provinciali ed i futuri collegamenti informatici dei servizi con la prevista biblioteca-mediateca di Milano;
- la diffusione di "musei specializzati" decentrati. Esiste un progetto per la Villa Reale di Monza e vengono indicate altre sedi decentrate quali il Castellazzo di Bollate, i castelli di Legnano e Melegnano, ville ed edifici di archeologia industriale;
- il potenziamento della rete universitaria con nuove sedi decentrate anche a supporto di centri per l'attività di ricerca e consulenza per l'innovazione e la diffusione di conoscenze tecnologiche;
- la realizzare attrezzature sportive per manifestazioni di carattere internazionale (vedi valorizzazione dell'Idroscalo).

Sviluppo economico di livello europeo

Questo capitolo riguarda una serie di interventi da realizzare insieme ai comuni per attrarre investimenti e creare nuove opportunità di lavoro.

Si tratta di concorrere a realizzare le condizioni di competitività della metropoli milanese nei confronti delle grandi città europee attraverso:

- l'efficienza infrastrutturale dell'area;
- la valorizzazione dei fattori che consentono la creazione di nuove imprese;
- il sostegno alle piccole medie imprese favorendo la riorganizzazione della distribuzione merci;
- lo sviluppo e la diffusione dell'innovazione tecnologica in collaborazione con le università.

In generale il PTCP intende attivare tre direttrici di sviluppo e sei ambiti di azioni strategiche; le direttrici di sviluppo sono: la direttrice nord-est che comprende Sesto S. Giovanni, Cologno e il vimerchiese; la direttrice del Sempione e cioè Arese, Pero e il

Legnanese; la direttrice dell'est-milanese, nello specifico il distretto trevigliese.

Gli ambiti di azioni strategiche riguardano le seguenti aree: aree Falk, Breda e Marelli a Sesto S. Giovanni; area Ansaldo a Legnano; aree Fiat e Alfa Romeo ad Arese; area Autobianchi a Desio; aree dell'agenzia per la Brianza; aree della zona sud.

Marco Arosio

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale: strategie generali e ruolo dei Comuni

Nota all'intervento dell'Arch. Ugo Targetti, Assessore alla Pianificazione del Territorio e programmazione delle infrastrutture della Provincia di Milano

Il giorno 10 marzo 1999 presso la Sala Maddalena di Monza in occasione dell'incontro organizzato dal Collegio degli Architetti e Ingegneri di Monza, l'Arch. Ugo Targetti, Vice Presidente della Provincia di Milano ed Assessore alla Pianificazione del Territorio, ha presentato i punti principali del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP).

Nel suo intervento, l'Assessore, ha illustrato i contenuti e gli obiettivi principali del PTCP, lo strumento di pianificazione più recente e complesso elaborato e approvato dalla Provincia di Milano.

L'obiettivo principale del PTCP è quello di coordinare le strategie generali dei 188 Comuni della Provincia di Milano, puntando principalmente sulla ricostruzione degli elementi qualitativi del territorio.

Il risanamento idrogeologico, la ricostruzione della naturalità, la tutela del patrimonio storico architettonico. I grandi parchi fruibili e il sistema infrastrutturale e insediativo sono o temi affrontati, in modo organico, per migliorare la qualità della vita nelle città e rilanciare il nostro patrimonio in ambito Europeo.

Il risanamento idrogeologico verrà effettuato tramite la sistemazione idraulica delle falde e delle acque di superficie. L'opera dovrà essere nel rispetto degli aspetti storici, artistici ed ecologici delle aree su cui sorgono. Il miglioramento della qualità delle acque viene affrontato nell'ambito di una riqualificazione ambientale più generale che prevede la risoluzione del problema della risalita della falda sotterranea e del suo inquinamento attraverso un sistema di rimpinguimento della rete idrologica con reimpiego delle cave a sud di Milano e della fitodepurazione.

Altro obiettivo è quello di ricreare una rete ecologica di connessione degli elementi naturali tramite corridoi ecologici che colleghino le aree naturali presenti su tutta la nostra provincia e così valorizzate. Questi elementi penetreranno fino al cuore delle città per consentire lo scambio delle biodiversità e la fruizione della natura ai cittadini, anche tramite l'impiego di piste ciclo-pedonali.

I Comuni sono stati inviati a redigere un elenco nel proprio patrimonio storico architettonico. I beni da tutelare non si dovranno limitare ai manufatti edilizi di maggior pregio, ma dovranno contemplare anche le così dette opere minori quali piccole cappelle, cascine, casali fino ad arrivare alle pievi agricole, alle reti pedonali ed ai filari. I beni segnalati saranno oggetto di particolare tutela e soprattutto e soprattutto dovranno essere rivitalizzati e riutilizzati, tramite precisi interventi a carico dei singoli Comuni, sia a fini turistici sia per servizi di livello metropolitano.

Il PTCP prevede inoltre la salvaguardia e il potenziamento delle aree verdi attorno ai nuclei metropolitani. Accanto ai grandi parchi già costituiti (Groane, Ticino, Sud) si intende incentivare l'istituzione di piccole aree a verde, anche agricole, di collegamento in modo tale da creare spazi verdi urbani di immediata fruizione.

Altro tema, di nodale importanza, è lo sviluppo della mobilità nel rispetto del territorio e della qualità della vita. Verrà quindi incentivato il trasporto pubblico tramite un più efficace collegamento fra città e provincia, ad esempio con il prolungamento delle reti metropolitane e la realizzazione di punti di interscambio modale.

In ultimo il sistema abitativo-insediativo che intende contrastare il processo incontrollato di sviluppo a "macchia d'olio" intorno alle nostre città, con insostenibili costi economici, ambientali e infrastrutturali. Il Piano pertanto intende indirizzare la costruzione di nuovi poli urbani in punti maggiormente accessibili dal trasporto e che concentrino elementi di qualità, quali presenza di parchi, di elementi storico-artistici, etc.. in modo tale da creare una distribuzione sul territorio più sostenibile.

Questo sintetico quadro ci consente di valutare l'importanza dello sforzo fatto dalla Provincia. Una sfida per uno sviluppo sostenibile del territorio coordinato da elementi di qualità a grande scala che comunque dovranno essere puntualizzati a livello locale per il loro completo sviluppo.

In quest'ultimo periodo si avverte una maggiore sensibilità delle amministrazioni a colloquiare con la Provincia, ma nonostante ciò,

per i redattori del PTCP, suscitare l'attenzione e la disponibilità dei Comuni risulta sempre difficile, basti pensare che proprio Milano è il primo ad avere interrotto il dialogo.

In conclusione possiamo osservare come il lavoro svolto dalla Provincia sia stato importante in quanto è riuscita ad individuare quegli elementi del territorio che influenzano la qualità della vita e che possono migliorarla: a questo punto non ci rimane che dire "peccato che ci siano le elezioni", non tanto perchè si apprezzi o meno l'operato della Giunta presieduta da Livio Tamberi, quanto perchè come sempre, ciò che è stato fatto da una Giunta viene sempre accantonato dal nuovo schieramento e quindi corriamo il serio rischio di non poter mai vedere come il PTCP si relazionerà da una parte con il Piano Paesaggistico della Regione e quanto dall'altra parte verrà considerato dai Comuni nella redazione dei propri Piani Regolatori.

Marina Ronconi e Alessandro Coletti

Piano Generale del Traffico Urbano di Monza: prime indicazioni progettuali

Il PGTU, redatto dal Centro Studi Traffico di Milano, sviluppa temi e proposte a partire dal confronto dei risultati di due indagini, condotte rispettivamente nel 1990 e nel 1997, sui flussi di traffico lungo le radiali di accesso alla città e al centro storico, sulla sosta e sui livelli di inquinamento acustico e atmosferico.

I risultati delle indagini hanno confermato che l'appesantimento del traffico urbano nell'area centrale della città trae origine da:

- un'elevata componente del traffico di attraversamento lungo le radiali di accesso alla parte centrale della città e lungo l'anello al centro storico, con conseguenti elevati livelli di inquinamento acustico e atmosferico;
- una insufficiente gerarchizzazione e qualificazione nonché da una evidente smagliatura della rete stradale;
- non adeguate forme di organizzazione spaziale e di regolamentazione temporale della sosta, con fenomeni diffusi di sosta parassitaria e di critici coefficienti di occupazione dei parcheggi soprattutto nel centro storico.

Nel quadro delle finalità previste dalla legge, volte a migliorare le condizioni di circolazione e di sicurezza stradale, nonché a ridurre i livelli di inquinamento, il PGTU di Monza assume come tema fondamentale il tipo di accessibilità che si vuole dare all'area centrale e fissa questi obiettivi:

- mantenere una buona accessibilità con il mezzo privato;
- potenziare il ruolo del trasporto pubblico;

- conseguire risultati significativi di recupero ambientale di ambiti di pregio;
- trasferire traffico di attraversamento sulla rete esterna;
- soddisfare i diversi tipi di domanda di sosta;
- incentivare l'utilizzo della bicicletta.

Il progetto di Piano fa perno su una politica delle diverse opportunità e si basa su queste azioni:

- organizzazione e controllo rigoroso della sosta con attestamenti esterni per i pendolari e regolazione tariffaria (a costi decrescenti) dei parcheggi del Centro storico e della prima corona;
- ridisegno della circolazione sull'anello del Centro storico e sulle radiali con formazione di discontinuità nella rete per scoraggiare il traffico di attraversamento;
- formazione di aree pedonali per recuperare ambientalmente aree di pregio;
- formazione di percorsi riservati e di servizi speciali urbani (bus navetta) per il trasporto pubblico.

Il sistema di offerta attuale è assunto come dato e viene razionalizzato e gerarchizzato; il modello di traffico derivato assume caratteri selezionanti in contrapposizione ad un attuale modello permissivo e caotico. L'efficacia delle proposte del Piano è supportata e verificata da un modello di simulazione che riassegna il traffico urbano alla rete modificata o meglio razionalizzata nella sua sola gestione d'uso. Da questa simulazione (v. tabella) si desume che il traffico urbano, sulle radiali e sull'anello al contorno del Centro storico, si riduce di circa il 40%, con risultati più che soddisfacenti nel raggiungimento degli obiettivi dati.

Al PGTU va riconosciuta la capacità di offrire una visione sistematica, di possedere una forte coerenza interna e di dimostrare una propria, anche se parziale e settoriale, capacità progettuale: si è visto come, agendo sulle componenti dell'offerta attuale, migliorano le condizioni di circolazione e di conseguenza quelle della sicurezza, si riducono i livelli di inquinamento.

Dunque una proposta nel suo insieme condivisibile, articolata nella gestione delle diverse componenti della domanda, ma troppo orientata sul tema funzionale della circolazione, non del tutto chiara nella qualificazione e nella programmazione degli interventi, nella correlazione con eventi "esterni" sulla rete viaria e/o dei trasporti, nella definizione di strumenti tecnologici e di risorse organizzative impiegati per il governo e il controllo del traffico. Un Piano che, pur nel suo ruolo di "direttore", non riesce a far cogliere, nel momento della comunicazione, gli aspetti della sua complessità urbana, degli elementi

progettuali e di quelli relazionali.

Per chiarire, sarebbe stato opportuno già da ora accompagnare il Piano direttore con alcune soluzioni progettuali o con soluzioni tipo o con un catalogo di idee che avrebbero sicuramente maturato alcune ipotesi non condivise da componenti istituzionali o sociali della città.

Ancora per chiarire, sarebbe stato opportuno collocare le modifiche sulla circolazione dell'area centrale in rapporto al sistema complessivo della rete urbana.

La simulazione condotta sulla rete prefigura una riduzione del 40% del traffico interessante gli assi di scorrimento e di penetrazione al centro. Ciò significa che, per effetto della discontinuità degli itinerari fatta propria dal PGTU, parte del traffico di attraversamento troverebbe più opportuno dirigersi sugli anelli esterni.

Ma questi ultimi saranno interessati per almeno tre o quattro anni da forti interventi di riqualificazione e dunque la circolazione diventerà oltremodo critica non solo su questi itinerari ma sulle diverse strade contigue, per effetto di spandimento del traffico.

È probabile che gli effetti di traboccamento produrranno una situazione non controllabile e per alcuni versi esplosiva in non limitate parti della città, quali i quartieri di Triante, di S. Biagio, di S. Rocco e di S. Alessandro, di C.so Milano e di via Borgazzi.

Dunque un limite del PGTU consiste nel ritenere ottimizzabile il sistema del traffico urbano nel breve-medio periodo e nell'ipotesi di infrastrutture data. Il modello di mobilità proposto funziona se è sostenuto dalla presenza di parcheggi periferici, dall'innovazione sul trasporto, dalla fluidità dei canali tangenziali e di attraversamento urbano, da un insieme di elementi infrastrutturali innovativi dell'attuale sistema.

Il Piano non dice altre cose che sembra opportuno far emergere.

In questo senso va riconosciuto che il Piano fornisce indicazioni di tipo urbanistico: dal momento che la pressione veicolare sull'area centrale è rappresentata per il 70% da traffico di attraversamento e in particolare di attraversamento urbano, significa che la riduzione del 40% del traffico sugli assi di penetrazione e di scorrimento al Centro storico prefigura o sottende l'opportunità di trovare soluzioni alternative o complementari nella città senza passare attraverso il centro o sulle "tangenziali" esterne.

Ancora il Piano sottintende l'importanza della gradualità e della adattabilità, del suo farsi nel tempo, rimandando agli aggiornamenti biennali la verifica, il controllo della sua attuazione, la misura degli scostamenti, la messa a punto degli obiettivi e degli interven-

ti da fare.

Questo sembra l'elemento nodale del PGTU di Monza, per il quale, già da ora e prima ancora di attuarsi in progetti esecutivi, sembra opportuno chiarire e fornire una declinazione programmatica che individui i temi prioritari da affrontare, che anticipi alcune fondamentali sequenze operative.

Non si tratta di elencare puntualmente la cadenza di interventi, si vuole invece sottolineare che, per il caso delle specifiche situazioni che a Monza si verificheranno nei prossimi anni sul sistema della viabilità, il tema della sosta più che quello della circolazione, acquista una valenza veramente strategica.

È promuovendo nuove opportunità di offerta di parcheggio per le varie tipologie di domanda (residenti, pendolari, affari, merci...); è agendo sulla regolazione diffusa del sistema della sosta, con contestuale riduzione di questa nei punti urbani tipici per la circolazione e relativa compensazione in luoghi dedicati e organizzati, che il PGTU può avanzare negli obiettivi propri di migliorare l'accessibilità all'area centrale ma nello stesso tempo produrre valore aggiunto alla città.

È infatti agendo sulla sosta che si riduce la pressione veicolare; che le strade vengono liberate da scatole ingombranti; che si rendono fluidi i canali di penetrazione e di distribuzione verso e nella città; che si dà maggiore opportunità al trasporto pubblico, migliorando gli standard prestazionali di percorrenza; che si qualifica per la sua continuità lo spazio urbano dedicato alla ciclo-pedonalità; che si migliora la visione della città; in una parola che si aumenta la qualità dello spazio urbano.

Giuseppe Caprotti

**Alcune considerazioni sulla
mobilità cittadina:
dal PUT alla riqualificazione dello
spazio pubblico**

Gli incontri organizzati dal Collegio Architetti e Ingegneri, nello scorso mese di marzo, hanno affrontato temi relativi la pianificazione territoriale e la viabilità e mobilità nell'area di Monza e Brianza.

In particolare l'incontro sul Piano Urbano del Traffico ha ricevuto le maggiori attenzioni, dovute alle modifiche sulla viabilità che questo strumento introduce; mentre nell'ultimo incontro, nel quale ho presentato una mia relazione, si sono affrontati temi relativi alla riqualificazione dello spazio pubblico e alla sicurezza della strada in ambito urbano; temi che in occasione di elaborazione di un Piano Urbano del Traffico trovano una loro collocazione nel quadro di una complessiva rivisita-

zione del tessuto urbano riguardo gli aspetti della mobilità e della viabilità.

La città di Monza in questo settore, sta adottando di interventi che cambieranno l'aspetto stesso della città nei prossimi anni e le cui realizzazioni saranno:

- il progetto di interrimento di viale Lombardia (completamente in galleria per il tratto cittadino);
- il prolungamento di viale Industrie verso nord, configurando una sorta di circonvallazione esterna;
- l'apertura parziale della bretella della SP 5; la realizzazione del sottopasso ferroviario Rota-Grassi (che continua a sollevare polemiche sulla sua realizzazione);
- la probabile, forse certa, realizzazione del metrò a fune.

Temi di grande rilevanza per la vita cittadina, anche per le enormi risorse finanziarie che ciascuno di questi progetti mette in movimento.

Ma oltre a questi interventi di grandi dimensioni che riguardano prioritariamente la mobilità del traffico motorizzato, per poter offrire maggiore vivibilità agli spazi pubblici, alle strade, alle piazze, ritengo sia opportuno affrontare anche interventi più minuti, di piccola scala, rivolti alla mobilità pedonale e ciclabile.

Interventi in grado di dare un diverso aspetto alle strade di quartiere, tali da poter essere più accessibili alle utenze deboli, restituendo alla strada quella funzione di luogo d'incontro e di socializzazione che avveniva quando il traffico era meno intenso.

Quindi interventi in grado di offrire e garantire una minore incidentalità e una maggiore sicurezza in quei luoghi in cui vi è una forte affluenza di persone.

In questo periodo si stanno ultimando i lavori di risistemazione di Piazza Indipendenza; lavori che senza dubbio migliorano la situazione precedente, dando un nuovo aspetto e qualità dell'ambiente urbano di quell'area, ma che a mio parere si limitano ad essere interventi di carattere puramente estetico.

Nell'insieme dell'intervento non si è affrontato il problema complessivo di riorganizzazione della mobilità nella piazza e nelle vie adiacenti, trasformando l'intera zona come area a priorità pedonale (mediante la creazione di una "zona 30"), nella quale le priorità delle precedenze vengono completamente ribaltate a favore degli utenti deboli.

Pur avendo conferito un migliore aspetto, rispetto alla situazione precedente, in questo intervento si sono mantenute le separazioni fisiche tra i diversi utenti della strada, attraverso la realizzazione di nuovi recinti per i

pedoni, costituiti dall'isola centrale intorno alla fontana e dai nuovi marciapiedi lungo le facciate degli edifici.

Forse in questa occasione era possibile tentare qualcosa di diverso e di innovativo che potesse dare l'intero utilizzo della piazza ai pedoni (come negli esempi europei illustrati durante l'incontro citato), senza per altro escludere la presenza di veicoli in transito.

Su questi tipi di interventi, nemmeno la bozza del PUT presentata, prende in considerazione un programma organico di interventi di riqualificazione dello spazio pubblico e di sviluppo di una mobilità alternativa, se non per principi generali, che nel dettaglio non definiscono nulla.

Il documento presentato, della quale non se ne intravede ancora la sua applicazione (Monza è uno dei comuni inadempienti riguardo l'applicazione dei PUT), concentra la sua maggiore attenzione sulla politica della sosta, tale che a mio parere lo riterrei più un piano della sosta che non un piano del traffico.

In generale i provvedimenti che si intendono applicare, mirano a rendere remunerativa per le casse comunali, la domanda della sosta nel centro città.

Nel piano infatti vengono considerati gli aspetti della tariffa della sosta in relazione alla distanza da essa rispetto al centro.

Inoltre viene prevista la realizzazione di una "fascia blu" a pagamento, intorno alla circolare interna (vie: Manzoni, Visconti, Aliprandi, Appiani), creando in tal modo una vasta corona intorno al centro storico.

La politica della tariffazione della sosta è di per sé un buon provvedimento di disincentivazione del mezzo privato, ma da sola non basta senza essere accompagnata da un'adeguata politica di sviluppo dei trasporti collettivi e di mobilità alternativa (pedonale e ciclabile); aspetti non del tutto chiariti nel documento presentato.

Vi è poi il problema della sosta a rotazione (entro 300 metri dal luogo di destinazione), per un periodo limitato di ore, che, se da una parte evita soste prolungate nelle aree centrali, dall'altra innesca quel meccanismo di un continuo flusso di veicoli in cerca di un posteggio, e quindi un ingresso al centro di un più alto numero di veicoli, vanificando così il tentativo di ridurre i veicoli in circolazione e quindi anche le riduzioni di emissioni inquinanti previste dallo stesso PUT.

Per cui gli obiettivi stessi dei PUT, vengono disattesi soprattutto nei confronti dell'inquinamento atmosferico; obiettivi che dalla conferenza di Kyoto sono stati stabiliti forti riduzioni delle emissioni e limiti ai consumi ener-

getici.

Gabriele Lamera

2000, fuga dal traffico: incontro sul Piano Urbano del Traffico e PTC

Monza, 8 giugno 1999

Nella primavera del 1998 l'Amministrazione Comunale monzese ha presentato, con il classico ritardo rispetto alle disposizioni di legge, il progetto preliminare per la realizzazione Piano Urbano del Traffico.

Oggi a un anno di distanza la stessa Amministrazione non lo ha ancora né discusso né adottato e questo è inaccettabile. Il PUT è il più semplice strumento di cui una città si può dotare per decongestionare il traffico, e ridurre i livelli di inquinamento atmosferico e acustico ed aumentare -la sicurezza stradale.

La situazione nella nostra città non è delle migliori; nell'estate del 1998, all'interno dell'area omogenea milanese (Monza compresa), si sono verificate diverse giornate in cui i valori di inquinamento da ozono sono stati molto prossimi alla soglia di allarme e così pure è accaduto, per gli ossidi di azoto, nella settimana precedente il Natale scorso.

Non è più accettabile rimanere immobili di fronte al costante deteriorarsi della qualità ambientale della città e una Amministrazione pubblica attenta deve intervenire. Il nostro circolo *Legambiente* e la sezione *WWF* di Monza, hanno quindi chiesto al Sindaco di impegnarsi per adottare ed applicare il Piano Generale del Traffico Urbano entro l'estate di quest'anno.

Del progetto presentato dal Centro Studi Traffico (CST), condividiamo gli obiettivi finali quali: limitare e scoraggiare il traffico privato, potenziare ed incentivare il trasporto pubblico su due ruote.

Il limite maggiore del PGTU è che prende in esame solo il centro storico, mentre è nei quartieri esterni ad esso che si possono trovare le risorse per gestirne al meglio i problemi. Una scelta più decisa, inoltre, deve essere fatta sulla mobilità dei monzesi all'interno del territorio comunale; la soluzione indicata, trasporto pubblico e piste ciclabili si riveleranno inutili se non supportate da interventi sulla viabilità di quartiere.

Abbiamo inoltre avanzato al CST diverse richieste tra le quali:

- valutare i livelli di traffico e di inquinamento per le strade e per le zone limitrofe in cui la viabilità verrà modificata;

- presentare i risultati dei modelli di, simulazione;
- indicare soluzioni alternative per Via Grassi e Via Prina;
- ampliare le isole ambientali e le piste ciclabili.

Questo strumento urbanistico, purtroppo è ancora fermo all'interno della Commissione Viabilità e Traffico dove i timori di chi non ha il coraggio di cambiare le cose prevalgono sul diritto del cittadini di vivere in un ambiente meno inquinato e più sicuro.

*Atos Scandellari
Legambiente, Circolo di Monza*

Traffico e mobilità

Ho apprezzato la relazione dell'arch. Lorenzo Custer che ci ha mostrato come si possono recuperare spazi per la sosta e piazze, nelle cittadine interessate dal traffico di attraversamento, operando con aggiustamenti di riordino gerarchico delle funzioni e con interventi di microubanistica.

La sua filosofia, di controtendenza a quella che concepisce la ristrutturazione urbana realizzata con allargamenti e rettifiche, richiede però di affrontare il problema prima leggendo correttamente la storia dei luoghi, ma soprattutto immergendosi nella vita quotidiana del quartiere cogliendo e condividendo le aspirazioni dei cittadini.

La relazione mi è sembrata anche un suggerimento a noi progettisti in generale: perché le nostre opere possano essere capite e accettate è necessario, prima di progettare, frequentare e confrontarsi con la gente. E' un suggerimento che ritengo tutti condividiamo, ma, mi chiedo, potrà essere seguito oggi nell'era del computer, della trasmissione dei dati in tempo reale e del tutto subito?

Gigi Caregnato

In treno dalla Brianza a Malpensa

Una proposta ed un'iniziativa per passare dai rami definiti "secchi" ad una rete ferroviaria della Brianza che colleghi direttamente Bergamo, Como, Lecco con Malpensa 2000

Sono noti i problemi di collegamento esistenti in Brianza dove si è in presenza di una serie di tratti ferroviari abbastanza estesi ma che non costituiscono una rete di trasporto. E' in pratica impossibile compiere percorsi fra cen-

tri importanti della Regione, come ad esempio da Como a Bergamo, o da Monza a Varese se non seguendo lo schema Milano-centrico, ovvero arrivare nelle stazioni milanesi per poi ritornare indietro.

Una valutazione delle strutture esistenti e il ripristino del trasporto passeggeri sulla linea ferroviaria che va da Seregno a Saronno (per il quale sono già stati stanziati cinquanta miliardi) consentirebbe di individuare almeno sei centri nodali di interscambio della rete su ferro dell'intera Brianza: Molteno, Carnate, Seregno, Cesano Maderno, Saronno, Monza. Come risulta da questa piantina, dove sono indicate le distanze ferroviarie in chilometri dei vari tratti.

I collegamenti con Malpensa 2000

L'accessibilità al nuovo hub di Malpensa è da tutti considerata difficile e verrà solo parzialmente alleviata con l'attivazione, a partire da giugno, del collegamento ferroviario Milano Cadorna - Malpensa, il famoso "Malpensa Express".

E' ormai fortunatamente tramontata la primitiva versione del nuovo servizio ferroviario che veniva impostato come un non-stop da Milano Cadorna sino all'aeroporto, una soluzione che avrebbe fatto risparmiare forse 5 minuti su un percorso di 35-40 minuti, ma con la contropartita di offrire un servizio solo per chi parte da Milano Cadorna.

Infatti, solo pochi giorni fa e' stato definitivamente chiarito che sono state previste, come da noi auspicato, le due fermate a Milano Bovisa ed a Saronno, per consentire la fruibilità del treno sia a chi utilizza il Passante Ferroviario Milanese, che per chi arriva con Ferrovie Nord Milano da Como e Varese, che altrimenti sarebbero stati costretti ad un assurdo viaggio del tipo Saronno Milano Cadorna con i treni da Como e Varese per poi ritornare a Saronno per arrivare a Malpensa.

Se a questi problemi si e' data soluzione, prevedendo queste due importanti fermate, a cui si aggiunge quella di Bullona in occasione di manifestazioni fieristiche, invece irrisolto il collegamento di gran parte della Brianza (quella non servita dalla linea FNM per Seveso - Asso), ovvero tutto il territorio che va da Monza a Bergamo, Lecco, a cui si può aggiungere la mancanza di un collegamento diretto da Milano Centrale FS.

Il problema del collegamento da Milano Centrale proposto da FS è quello di uno strano raccordo ferroviario "a manico d'ombrello" fra Milano Centrale, Bivio Mirabello (poco prima della stazione di Milano Greco) per Milano Porta Garibaldi e da qui per Milano Bovisa, dove si ricongiungerebbe al Malpensa Express in arrivo da Cadorna.

Al di là dei problemi tecnici e dei costi (che si stimano dai cinquanta ai novanta miliardi) questo collegamento non risolve il problema dell'accesso ferroviario a Malpensa da Monza, Lecco e Bergamo se non transitando per Milano, per poi dover cambiare treno.

Le nostre proposte

Con il ripristino del trasporto passeggeri sulla linea Seregno - Saronno si completerebbe la rete del sistema ferroviario già esistente e si potrebbe istituire un collegamento ferroviario diretto tra la Brianza, Bergamo, Como, Lecco con Malpensa, con il vantaggio di offrire un nuovo servizio per un'area fra le più congestionate della Regione e che presenta diversi punti nodali di interscambio.

Il Brianza Malpensa Express potrebbe partire da Milano Centrale via Monza, Desio, Seregno, lungo la linea Como Chiasso delle FS. Da Seregno in 7 Km si arriverebbe a Cesano Maderno, dove si interseca la linea FNM Bovisa-Erba-Asso. In corrispondenza di questa interconnessione è già prevista e finanziata una nuova stazione che permetterà l'interscambio dei passeggeri con una linea ferroviaria utilizzata da migliaia di passeggeri al giorno. Da Cesano Maderno si arriverebbe a Saronno dove transita la linea da Milano Cadorna per lo scalo aeroportuale. Ipotizzando un servizio cadenzato alla mezzora, il tempo di percorrenza da Milano per Monza, Seregno, Malpensa sarebbe di circa 50/60 minuti.

Il nodo d'interscambio di Seregno renderebbe possibile un servizio per Malpensa 2000 sia per i centri posti lungo la linea del Gottardo (Como, Chiasso, Lugano) che per Bergamo, attraverso il tratto ora scarsamente utilizzato Carnate - Seregno.

Monza, terza città della Lombardia, rappresenterebbe un ulteriore nodo di interscambio per tutti i centri posti lungo la linea Tirano - Sondrio - Lecco e per quelli della Brianza interessati dalla ferrovia Molteno Oggiono. Questa linea, che in prospettiva potrebbe essere trasformata in una metrotranvia, richiede urgenti interventi infrastrutturali per garantire sicurezza ed un aumento della velocità commerciale.

La nostra proposta di una fattibile nuova rete ferroviaria della Brianza, già finanziata dall'intesa istituzionale di programma sottoscritta tra Governo e Regione, dopo il Patto sociale per lo sviluppo e occupazione del dicembre scorso, potrebbe collegare direttamente Novara, con Bergamo, Brescia, velocizzando e aumentando la capacità di trasporto delle merci da ovest a est, evitando il transito dall'ultra congestionato nodo milanese.

Il ripristino della linea Seregno - Saronno potrebbe altresì rappresentare il terminale

nord e un interscambio della linea tranviaria che oggi collega Milano con Limbiate. Riteniamo infine necessaria l'apertura di un confronto tra l'ATM, Istituzioni locali, Organizzazioni sindacali e Associazione Industriali della Brianza per verificare l'ipotesi di rilancio della tranvia Milano - Desio presentata dall'ATM.

Gabriele Lamera

Luigi Ricci vita ed opere

Luigi Ricci nasce a Milano nel 1918.

Frequenta le scuole superiori presso l'Accademia di Brera e si laurea in architettura al Politecnico di Milano nel 1943. Allievo di Giuseppe De Finetti, collabora con lui alla stesura di studi urbanistici per il Piano regolatore di Milano e progetta l'arredamento di negozi e ristoranti. Presta la sua attività all'ufficio tecnico del Comune di Milano dal 1947 al 1951 della Galleria Vittorio Emanuele e della loggia Museo di Piazza Duomo.

Progetta e cura la ricostruzione del Savini in Galleria (con De Finetti) e la scuola Steineriana al Palazzo della Guastalla, lo sfruttamento del sottosuolo di Piazza Duomo.

Svolge la sua attività al Comune di Monza dal 1951 al 1980 in qualità di architetto caposezione Edilizia. In quegli anni ha un ruolo fondamentale nel campo dell'architettura pubblica progettando e dirigendo i lavori della gran parte dell'edilizia scolastica nel periodo in cui la realizzazione degli edifici per l'istruzione assume un ruolo sempre più importante nella dotazione di urbanizzazioni per la città in costante crescita.

Pur mantenendo fede al razionalismo, modifica nel tempo il proprio linguaggio espressivo sperimentando materiali diversi, tanto che si possono riconoscere tre successivi periodi legati alla tipologia di finitura dei prospetti: il mattone a vista; il rivestimento è sempre di colore verde; la finitura in cemento armato a vista.

Ha progettato e diretto sette scuole materne ed asili nido (tra le quali quelle per i quartieri Cederna, Cazzaniga, S.Rocco e Triante); tredici scuole elementari, dalla Raiberti del '58 alla Goldoni del '76; otto scuole medie, oltre a quindici edifici residenziali pubblici ed altri di diversa destinazione.

Sono restauri: dell'ex seminario arcivescovile ora trasformato in Palazzo studi, nel quale recupera nuovi spazi per il liceo classico, ristrutturazione quelli già esistenti e realizza il progetto, a cui rimase maggiormente affezionato, per la nuova biblioteca e la sottostante galleria civica; del Palazzo dell'Arengario, in cui

costruisce un nuovo sistema espositivo, organizzando il Museo civico archeologico. Collabora anche al progetto del Museo Serpero del Duomo.

Per l'edilizia religiosa, realizza la cappella per l'infanzia abbandonata e la chiesa di Cristo Re al quartiere Primavera. Partecipa a con corsi a Monza, Milano ed a Firenze per la sistemazione urbanistica delle zone distrutte intorno al ponte Vecchio.

Come pittore ha esposto in mostre personali ed in numerose collettive, svolgendo anche notevole attività di illustratore ed incisore dedicandosi anche al restauro pittorico di tele antiche.

Durante la nostra amicizia, durata quasi vent'anni, ho apprezzato dell'architetto l'innata ed eclettica capacità progettuale, e dell'uomo oltre all'interesse per molteplici attività, svolte con vera passione, la capacità di stare a contatto con i giovani trasferendo loro le sue esperienze.

Bruno G. Lattuada

§

Luigi Ricci, Gino per gli amici, artista. Più precisamente pittore, perché artista fu sempre: ovvio, da architetto, fin dagli inizi ideatore e realizzatore di giocattoli alla pari con quelli da museo, dei futuristi. Anche nelle colorite rievocazioni insieme agli amici cari, condite di inconsueti aggettivi e gustose metafore, di una spensierata adolescenza e una felice gioventù culminata in un folgorante innamoramento.

Prediligeva, rispetto alla tela fragile cedevole e di mutevole tensione all'aria, il supporto rigido, la "tavola" spessa e piana, quasi che il rettangolo sul quale versare estro e sensibilità riproducesse in piccolo il tavolo di lavoro dell'architetto. Sopra vi "lavorava" il dipinto a volte aggredendolo col piglio vigoroso dello scultore, dimenticando il pennello per altri impietosi strumenti, come ansioso di rimediare a un errore, nascondere un pentimento.

A volte invece affrontandolo con la certosa pazienza del restauratore, un'attività nella quale si era anche cimentato con successo. E in effetti tale era Gino per le sue opere, fin dall'inizio e poi nel loro farsi, dalla studiata preparazione del fondo, al primo abbozzo, ai successivi interventi dei quali spesso restava traccia riconoscibile sotto l'ultima stesura: testimonianza del suo impegno d'artista.

Dominante la figura femminile a tutto campo, a volte inserita in contesti architettonici trasfigurati o immaginari. Anche se nata da emozione o entusiasmo, la figurazione si lasciava subito dietro ogni iniziale urgenza espressiva per trasformarsi e trasfigurarsi nel fermo approdo d'una icona: fosse figura femminile nella trasparenza alabastrina del nudo, nello splendore di smalto della veste, nel lampo di luce del monile. O fosse

il brano urbano, equilibrato accatastamento di solidi semplificati, tramite di improbabili dettagli graffiati.

Pochi i disegni, rare le incisioni: sempre la nettezza del segno e qualche indulgenza al decorativo. Il meglio era negli schizzi: linee senza confine, incroci di ortogonali brevemente secanti o rispettose agli incontri terminali, le perentorie diagonali; a grossa mina morbida o a docile pennarello; sul foglio di fortuna invocato a gran voce a chi gli era vicino; in mancanza, sul bianco dell'intonaco. A placare l'urgenza di fissare una intuizione e averne subito conferma scritta. Purtroppo quasi tutto questo è andato perduto, espressione effimera di quel gran "matitatore" che era, come noi amici amavamo chiamarlo.

Di lui ora si vuole (si deve) fare una mostra. La sua opera di pittore dovrà essere convenientemente documentate insieme a quella più "ufficiale" di architetto, in accordo col valore umano e culturale che lui stesso vi attribuiva.

Vittorio Bellini

Berlino: impressioni di viaggio

Ed eccoci a Berlino.

Una selva di gru ci accoglie e ci sconvolge. Rapidi nella nostra mente sono i calcoli almeno delle parcelle della 494. Come avranno redatto il fascicolo il fascicolo tecnico? Ed i Grüner cosa avranno detto sul lifting degli argini della Sprea?

Non ci attrae solo l'imponenza degli interventi che tentano di cauterizzare le mille ferite inferte agli uomini ed al territorio. Il messaggio che Berlino trasmette è la volontà (cromosomica) di risorgere come capitale non solo dell'adolescente Repubblica Federale, ma dell'Europa intera, pur con il retaggio di alcune contraddizioni che solo le future generazioni stempereranno.

Ho messo in valigia questo forte segnale culturale e politico, pensando che al rientro molti di noi avrebbero dovuto attendere alle borboniche pratiche quotidiane delle autorizzazioni, licenze, permessi, visti, sanatorie, "rossi e gialli".

Non è necessario sognare di realizzare grandi opere ma è meritorio pensarle "alla grande". Sforziamoci allora di abbandonare l'affannosa ricerca delle quote dei controsoffitti pervi alla misura e volgiamo la mente al principio della idea pura che il genio di Foster ha messo a suggello del cuore di Berlino, che adesso, forse, ci appartiene un pò più di prima.

Pippo Rapisarda

Tra il primo e il secondo viaggio è passata la Storia: il crollo del Muro, la riunificazione, il ritorno di Berlino capitale.

Nella nuova Città, sempre vivibile, alla "architettura del Principe" succedono i "Principi dell'Architettura" per ricostruire (forse troppo in fretta, rischiando di cancellare, senza il tempo per ripensare, e forse per dimenticare la Storia).

Oltre le nuove architetture è difficile cogliere il progetto urbanistico, ma forse una metropoli è fatta di episodi e la trama va letta nelle infrastrutture.

Uno sguardo sempre ammirato per le opere di Scharoun, Mies, Mendelsohn, Behrens e maestri, che conservano intatti segno e funzionalità.

Antonio Bellini

Berlino, la città proiettata nel duemila!

Quanti cantieri, quante nuove costruzioni, quanta tecnologia ed efficienza teutonica.

Ma quale sarà l'identità della nuova Berlino riunificata dopo che sono state cancellate molte tracce del passato di Berlino Est, inglobata e digerita da Berlino Ovest? Quanto sarà vivibile?

Abbiamo potuto sentire il disorientamento di alcuni berlinesi (dell'Est) di fronte a questa rivoluzione urbana e culturale.

Forse è proprio dopo periodo di crisi come questi che rinasce una città, più forte di prima... con una nuova identità.

Paolo Bartoli

Ci è rimasta la convinzione che il muro esiste ancora, ed ovest, ed est sono due realtà percettivamente distinte. Riunificabili? Forse, col tempo. E' più facile credere nella instaurazione di una pacifica e civile convivenza per le due realtà sociali.

La Berlino dei cantieri, delle risorse, degli investimenti, della "cultura internazionale" e del turista: l'Ovest; e la quotidianità l'est. Un rammarico: non aver reperito una bici per gli spostamenti, in giornate climaticamente favorevoli.

Grazie agli organizzatori Gianni, Marialuisa, e alla guida Fabrizia. Un cordiale saluto a tutta la compagnia con l'augurio di rincontrarci al prossimo viaggio.

Elena ed Enrico Testa

A noi è piaciuto lo Zoo, e la casa con la pinna sulla testa. Però non siamo architetti.

Vale e Toto Testa

§

Mi piace accostare due diversissimi edifici: l'ampliamento del Museo della Storia di Berlino di Libeskind ed il rifacimento della cupola del Reichstag di Norman Foster. Diversi, hanno ambedue in comune il tema dell'edificio come "percorso", il percorso come momento fondante del progetto.

Libeskind ci offre almeno tre strade ciascuna difficile e tortuosa come la vita, angosciante come la morte. il muro continuo, spezzato da finestre oblique, nessun riferimento con i piani, la fatica delle scale, il buio di cemento ci costringono a pensare, ad espiare.

Foster ci offre un percorso oltre il cielo di Berlino, simbolico, sulla testa del Parlamento. tutto cristallo e potenza il percorso si snoda lento e trionfale su una passerella elicoidale appesa al cielo. La Storia continua e ci affascina.

Marilù Biffis

I sistemi informatici per la gestione degli edifici

Ancora una volta voglio raccontare di gestione integrata degli edifici non solo perché reduce da una esperienza formativa sull'argomento quanto piuttosto perché è una problematica che oggi investe molte o quasi tutte le organizzazioni e gli enti pubblici e privati.

Si è svolto allo SMAU CADD, giovedì 25 Marzo, un incontro/convegno sulle esperienze innovative in atto in Italia nel settore asset - property - facilities management durante il quale è stata presentata la nuova pubblicazione del prof. Oliviero Tronconi (Politecnico di Milano) realizzata in collaborazione con l'arch. Barbara Polito e l'arch. Andrea Ciaramella con il contributo di Smau e del suo Presidente E. Deotto dal titolo "I sistemi informativi nel settore della gestione immobiliare" (editrice Il Rostro).

Qualunque attività gestionale, sia che riguardi il Facilities Management (e quindi la gestione tecnica) che l'Asset Management (compresa la gestione economico-finanziaria), deve necessariamente essere supportata da una base dati informativa completa ma funzionale all'uso strategico dei diversi steps in cui il processo gestionale si suddivide: tanto per intenderci, può risultare superfluo rilevare e, quindi, catalogare qualsiasi dato relativo ad edifici di cui si sta effettuando un censimento commissionato, ad esempio, da un ente pubblico per conoscere la consistenza del suo patrimonio immobiliare; sarà, invece, importante avere a disposizione

tutte le informazioni tecniche e funzionali di un immobile (compresi quantità e tipologia di tutti i componenti impiantistici, ad es. anche la marca dei ventilconvettori dell'impianto CDZ) per attuare una precisa e corretta attività di manutenzione tesa a prevenire più che a curare il guasto.

La ricerca condotta dal Politecnico attraverso un questionario appositamente elaborato, ha permesso di ottenere un quadro organico e dettagliato dell'offerta di package di software specifici nel settore della gestione immobiliare.

Le conclusioni alle quali sono arrivati i ricercatori possono essere sintetizzate come segue:

- prezzo medio di un pacchetto software: £50.000.000

- sistema operativo più diffuso: Windows 95 e Windows NT (flessione netta dell'ambiente DOS e Unix)

- piattaforma CAD più utilizzata (50%): Autocad

- ottima copertura nell'area del Facilities e Property Management; meno diffusa in ambito di Asset molto probabilmente perché ancora scarsa è la domanda in questo settore in Italia (data l'arretratezza del settore immobiliare) e poche le esperienze significative al riguardo.

Molto interessanti sono stati pure gli interventi degli altri partecipanti al convegno. L'ing. Rago della Johnson Controls ha descritto gli obiettivi raggiungibili e le principali esperienze in Italia di Integrated Facility Management mentre l'ing. E. Viganò, Presidente di CB Richard Ellis, ha parlato delle recenti esperienze di spin-off immobiliare: l'Ina Assicurazioni (conclusa nel Novembre '98) e quella ancora in itinere di Telecom Italia su immobili prevalentemente di tipo strumentale la cui apprezzabilità da parte del mercato finanziario è ancora tutta da verificare (e Richard Ellis lo sta facendo).

Dalla platea ancora una volta è stata sollevata la richiesta, da parte di un dirigente del settore immobiliare, di professionisti competenti a trecentosessanta gradi su queste tematiche, in grado di dialogare con le problematiche economico-finanziarie e di risolvere quelle tecniche: il prof. Tronconi ha colto la palla al balzo per promuovere il prossimo corso Master che potrà partire se oltre ai finanziamenti della Regione Lombardia si aggiungeranno aziende sponsor.

Sta sviluppandosi un nuovo ambito professionale, e qui concludo, nel quale la professione dell'architetto, arricchita da conoscenze di tipo economico-finanziario, troverà terreno fertile per attecchire e crescere: a breve, probabilmente, anche la nostra Facoltà di

Architettura avvierà un corso di laurea in discipline immobiliari.

Sabina Capra

La cartolarizzazione degli immobili

Si è svolto a Roma, mercoledì 17 Marzo, nella splendida cornice del Grand Hotel, la seconda edizione del Convegno su "La cartolarizzazione degli immobili" tema quanto mai attuale soprattutto in vista della regolarizzazione del decreto sulla securitization dei crediti in esame in questi giorni in Parlamento.

Il termine cartolarizzazione o titolarizzazione, traduzione dall'inglese securitization, indica il procedimento attraverso il quale crediti di qualsiasi tipo, quindi anche quelli derivanti da mutui fondiari, vengono trasformati in titoli obbligazionari collocabili presso il mercato degli investitori: la merchant bank si occupa della creazione della società veicolo alla quale vengono ceduti i crediti da parte di una banca o un'impresa mentre le agenzie di rating, stabilendo l'affidabilità del credito sottostante alle obbligazioni, permettono agli investitori di valutare se il rendimento offerto è adeguato al rischio di insolvenza.

All'interno del sistema della securitization trovano collocazione i fondi immobiliari chiusi che, istituiti per la prima volta in Italia con la Legge n.86/1994, solo da pochi mesi sono stati presentati al mercato finanziario da parte di Deutsche Bank.

Il programma del convegno si è articolato in tre fasi principali: l'esperienza, l'offerta immobiliare, fondi e società immobiliari.

Nella prima sessione si è parlato, con Giancarlo Scotti della Lazard Vitale Borghesi e C., dell'investimento immobiliare di tipo diretto (classico) e indiretto, legato alla capacità "dinamica" dell'immobile di generare reddito, tipica di qualsiasi logica di matrice industriale.

Luigi Gubitosi, Treasurer di Fiat GEVA, ha raccontato la recente esperienza di Real Estate Securitization affrontata dalla Fiat con la partnership di Morgan Stanley: nella descrizione delle tappe del processo e delle problematiche ad esso connesse, si è soffermato sull'importanza strategica che l'approccio manutentivo riveste all'interno dell'economicità dell'operazione.

Con Gerardo Solaro Del Borgo, Direttore Generale di Deutsche Bank Fondi Immobiliari, si è parlato delle difficoltà di dialogo tra la domanda, che oggi è numerosa sul mercato, e l'offerta, che "spara" numeri (in sostanza tassi

di capitalizzazione) che non hanno riscontro con alcuna transazione effettivamente avvenuta; in realtà, gli ribatte Amadesi, amministratore delegato di AEW Italia, società di gestione di portafogli immobiliari, il mercato italiano degli immobili, non ancora trasparente come nel resto dell'Europa, si basa anche sulle aspettative oltre che sui dati reali.

Ma la polemica non finisce qui: per Solaro Del Borgo la difficoltà maggiore consiste nell'inesistenza di un linguaggio comune tra il mondo finanziario, da poco affacciato sul mercato degli immobili e, quindi, poco preparato sull'argomento, e il mondo immobiliare, sempre costellato da personaggi di scarsa competenza professionale che per la prima volta parlano di tasso di rendimento.

Ma tutta questa confusione di intenti, come fa notare Stefania Pensabene, giornalista del Sole 24 Ore, non nuocere forse anche all'investitore medio che, deluso dalla bassa redditività dei titoli di Stato, vuole, aderendo a fondi immobiliari, tentare una strada alternativa?

Il primo passo, in sostanza, dovrebbe essere quella di creare una struttura manageriale con know how tecnico e finanziario insieme, in grado di operare valutazioni sia di redditività finanziaria che di convenienza tecnica (prima fra tutti la capacità di valutare i costi della manutenzione).

Nella seconda fase l'attenzione si è spostata sull'offerta e, in particolare, sul patrimonio immobiliare del settore pubblico che, il più grande potenziale offerente sul mercato grazie alla Legge n.104/1994, non ha ancora veramente venduto: la recente gara per la scelta dell'advisor, vinta in prima istanza da Milano Centrale, è stata annullata per irregolarità presunte che il TAR del Lazio sta ancora valutando.

Interessante mi è parso l'appunto sollevato da Cesare Ferrero, presidente di Metropolis, anima immobiliare delle Ferrovie dello Stato, sul fatto che non si deve perdere di vista, in tutto questo dibattito meramente finanziario, la dimensione immobiliare: l'investimento deve anche servire a sviluppare interventi sul territorio e a riqualificare gli edifici delle città.

Nella terza fase il dibattito ha riguardato la metodologia di remunerazione dell'advisor di un fondo immobiliare (citando l'esempio di quello a conferimento di beni pubblici incentivato dalla Finanziaria '99): se legarla al risultato del fondo e con quale tempistica.

Si è anche parlato di possibili alternative all'investimento in fondi immobiliari, costituite dalle società immobiliari, con l'importante sottolineatura che mentre la società immobiliare è uno strumento per attività d'impresa e, quindi, crea valore, il fondo immobiliare, invece, è uno strumento finanziario e non può

essere utilizzato per operazioni, ad esempio, di sviluppo immobiliare (con tasso di rischio elevato da gestire con capitali privati).

Questo lo scenario messo a fuoco, i risultati fino ad ora raggiunti, le difficoltà del percorso:

quali gli sviluppi futuri?

L'appuntamento è per il prossimo anno.

Elena Valentini

Censimento dell'Ordine degli Architetti di Milano

Ti ricordiamo una utile iniziativa dell'ordine di Milano: il censimento dei recapiti di posta elettronica. Se sei in possesso di recapito di posta elettronica, stabile, potrai comunicarlo all'ordine degli architetti di Milano. Potrai trovare ulteriori informazioni sull'iniziativa e i passi guidati per censire anche il tuo recapito, consultando la pagina del sito: <http://www.ordinearchitetti.mi.it/iniziat/censim.htm>

Elena Valentini

CITTA'

Monza, la pista della discordia: architetti di New York e monzesi per la sopraelevata

Di recente a Monza, sede della famosa pista di formula 1 inaugurata nel lontano 1922, il PRG prevede l'abbattimento delle curve paraboliche, non più utilizzate dal 1955.

Una struttura alquanto degradata, non più soggetta a manutenzione, con un grande fascino, che ai giorni nostri potrebbe rinascere, non più come pista d'auto, ma una "pista virtuale".

Restauro, conservato, forse non serve a nessuno; una "opera aperta", una Land Art, avrebbe un grosso impatto nell'area del Parco di Monza. Sarebbe visitata, toccata, percorsa a piedi, per tutti i giorni dell'anno: un'opera dedicata al "movimento", all'auto, alla velocità, una favola moderna...

"Appena ho visto la pista ho avuto un tuffo al cuore. Ne sono rimasto letteralmente affascinato. E' davvero un capolavoro imponente".

James Wines, presidente e direttore creativo dello Studio SITE di New York ha approfittato di un viaggio di lavoro che l'ha portato in Italia per vedere la pista sopraelevata dell'autodromo, che molti vorrebbero abbattere e altrettanti vorrebbero conservare, trasformandola in un "diverso museo".

Quando abbiamo avuto modo di vedere l'opera

che Wines aveva realizzato per l'Expo di Vancouver del 1986, Luigi Pintus ed io gli abbiamo scritto invitandolo a visitare l'autodromo di Monza, certi che gli sarebbe venuta l'idea vincente per la sopraelevata. Fu così che qualche tempo dopo abbiamo accompagnato James Wines e la sua assistente Denis Lee, nella visita al "catino d'alta velocità".

I colori della stagione hanno contribuito ad aumentare il fascino di queste curve sopraelevate che l'artista-architetto ha voluto percorrere per rendersi conto dell'intera struttura. Vero e proprio specialista della "Land Art".

Wines ha lasciato Monza portandosi via rullini con le immagini della pista prese da angolazioni diverse. Si è arrampicato fin sulla sommità del nastro d'asfalto, e da lì ha fissato suggestive inquadrature dell'anello d'alta velocità che, si è lasciato sfuggire: "Sarebbe un sacrilegio abbattere".

"Andrò a New York pensando a quest'opera fantastica inserita in un recupero del paesaggio", ha promesso James Wines che all'Expo di Vancouver lasciò di stucco il pubblico con la sua ondulata Highway tutta bianca sulla quale viaggiavano virtualmente auto, camion, ciclomotori, moto, navi, biciclette e skateboard.

Decisamente amante del bianco, e decisamente fiero della sua folta e curatissima barba (ovviamente bianca), Wines ha espresso le sue "diverse capacità" anche nella Laurie Mallet House che si trova al Greenwich Village. Gli ultimi progetti della Studio Site sono metafore architettoniche della natura.

Prossimamente James Wines sarà in Italia, e in quella occasione presenterà alle Autorità, nell'ambito di un incontro aperto, le prime idee sul riuso della sopraelevata.

da una intervista di Pier Attilio Trivulzio del "Giorno", 22 ottobre 1998

Un concorso per la GIL

Propongo alcune riflessioni personali per fugare definitivamente alcune perplessità che continuano ad accompagnare i miei pensieri quando vengo richiamata a considerare questa proposta di concorso di progettazione.

Non me ne vogliano coloro che hanno un ruolo trainante o hanno promosso la redazione di questo bando, non è mia intenzione innescare alcuna polemica, ma evidenziare quegli aspetti non ancora chiari, per altro condivisi da altri colleghi con cui ho avuto occasioni di confronto sull'argomento..

Ancora non ho capito se sarà un bando di gara per l'assegnazione di un incarico di progettazione o un concorso di idee.

Presupponendo il concorso di idee non capi-

sco perché limitare la progettazione al solo intervento architettonico di recupero dell'edificio rinunciando a praticare la ricerca di un progetto completo: dall'individuazione del riuso, alla definizione dell'intervento di restauro architettonico, alla definizione dell'intervento di recupero urbano di una parte di città, contemplata anche dagli obbiettivi del nuovo PRG.

Se l'obbiettivo finale del bando sarà la raccolta di progetti per un restyling dell'edificio, trovo questo bando poco convincente.

Nel ruolo di architetto, consigliere del Collegio, mi resta poi il dubbio di fondo sulle motivazioni che hanno indotto questa Amministrazione ad interrompere il rapporto professionale già in corso con un collega, quando non sono in discussione i contenuti del progetto.

Nel ruolo di cittadino mi sfugge il vantaggio per la collettività. Il progetto già elaborato non è soddisfacente in questo senso e non può essere recuperato?

Eppure esistono anche altre occasioni, parimenti significative ed urgenti per avviare concorsi di progettazione: il macello, la Villa Reale, il tribunale, l'ex distretto militare di via San Paolo, arredo urbano e riqualificazione degli spazi pubblici, percorsi ciclabili e pedonali per la città, assetto e recupero delle sponde dei percorsi fluviali urbani, il sistema della raccolta dei rifiuti, l'illuminazione urbana e la luce come strumento di riqualificazione degli spazi urbani.

Elena Valentini

Concorso per la Casa degli Umiliati

Mi è doveroso comunicare alcune considerazioni sullo svolgimento ed esito del Concorso relativo al progetto di riconversione della Casa degli Umiliati a Museo Civico della città di Monza.

In questi ultimi due anni della mia attività di architetto, a cui credo all'inverosimile, ho avuto modo, ritagliando tempo al quotidiano ed oltre, di sviluppare con alcuni colleghi il tema affascinante dei concorsi affrontando progettualità diversificate di grande stimolo creativo.

Tale rapporto mi ha consentito di esprimere le volontà poetiche maturate nel cammino della ricerca, portandomi a concretizzare progetti che nel quotidiano difficilmente si riesce a proporre e sostenere per tutti i motivi che noi conosciamo; economicità, tempi ristretti di esecuzione, riducendo ai minimi termini la qualità del progetto.

Con tutte le conseguenze negative sociali che ne possono derivare (insensibilità al bello, senso civico e sociale, rapporti uomo città, fruizione servizi, rapporti culturali compromessi, decadenza sociale e di costume). Tali valori sono a me molto cari, come il mio approccio "all'iter progetto" e che sostengo a denti stretti senza mai mollare la preda.

Ritornando ai concorsi, l'entusiasmo progettuale è sempre stato alto riuscendo con grande fatica mia e dei miei compagni di avventura a portare a termine, con coerenza assoluta, alcuni temi proposti da questi bandi.

Tali sforzi ci hanno anche fortunatamente gratificato con l'assegnazione di un primo premio ed una segnalazione in ambiti nazionali.

Un altro aspetto positivo viene dal fatto di poter confrontarsi con i colleghi sui contenuti risolutivi di tutti i progetti esposti alle mostre finali.

A mio personale giudizio pare che l'iter del concorso non abbia avuto un grande segnale di capacità e serietà professionale dell'Amministrazione sin dalle prime vicende del materiale consegnato ai partecipanti (i dischetti non si possono avere pur avendo fatto il rilievo su supporto magnetico!?!?).

Mi si potrebbe dire "se riteneva che il bando le era di gradimento poteva non parteciparvi". E no! La preda non la mollo. Questo sarebbe il solito giochetto. Il tema era troppo importante per il sottoscritto, considerando il rapporto professionale e storico che mi lega alla città e quindi decido di continuare.

La palesità delle tavole, la composizione e le competenze della giuria, che sfido chiunque a tutt'oggi a conoscere i membri non ufficializzati dal bando.

Il modo di inaugurare la mostra, la mancata esposizione di molti progetti di colleghi che immagino abbiano dedicato "chili" di risorse umane, l'allestimento, la presentazione, il dibattito inesistente.

Tutto ciò mi fa pensare che le Amministrazioni potrebbero operazioni di questo tipo ed avere bilanci "più ricchi" non buttando risorse economiche in iniziative che portano a questi risultati definibili "da oratorio" con tutto il rispetto che ho per esso.

Aggiungo che il fare per fare non serve a nulla se non ad ingannare la società.

A tale proposito auspico un incontro tra l'associazione e la Pubblica Amministrazione per chiarire la vicenda, ponendoci come organismo pronto a dare supporto tecnico e collaborativo affinché operazioni di questo tipo possano veramente portare "qualità sociale" e soprattutto "qualità architettonica" da anni dimenticata nel nostro paese "Italia".

Giovanni Ronzoni

Concorsi

E' sempre grande il desiderio di cimentarsi in un confronto di idee e di ragioni culturali rispetto alle trasformazioni della città e del territorio.

E' entusiasmante offrire alla collettività il meglio di sé, perchè costituisca occasione e spunto per una scelta definitiva.

Il nostro Collegio, i nostri Ordini, da anni perseguono azioni di sensibilizzazione verso i Ministeri, i Governi e le Pubbliche Amministrazioni perchè l'istituto Concorsuale diventi lo strumento fondamentale per l'assegnazione di incarichi che si fondino sull'innovazione dell'idea e sulla intelligenza della proposta progettuale piuttosto che sul curriculum o su altri parametri economici od organizzativi oggi fin troppo in auge.

A Monza si sta per aprire una nuova stagione. L'Amministrazione Colombo dimostra un'apertura sul tema che non deve essere sottovalutata.

Il Concorso per il Museo della Città nella Casa degli Umiliati ha visto la partecipazione di quarantaquattro concorrenti, si è concluso entro i tempi programmati ed ha sortito un vincitore che realizzerà l'opera.

E' pubblicato anche il concorso per il restauro dell'ex-Gil a sede delle associazioni monzesi. Si parla di un Concorso di idee sulla destinazione della Villa Reale.

Solo due suggerimenti, perchè il Concorso non perda di credibilità e di incisività.

Il primo riguarda la definizione del tipo di concorso da bandire affinché vengano finalizzate al meglio le ingenti risorse dei partecipanti.

E' necessario distinguere tra Concorsi di idee e Concorsi di progettazione:

- i primi finalizzati a sortire un contributo di idee, senza vincoli di sorta, quale supporto "preliminare" a scelte successive di tipo politico-amministrativo, non necessariamente riservati a soli architetti od ingegneri ma aperti al contributo di tutti;

- i secondi, con tema e destinazione ben definita, entrano nel merito della soluzione progettuale e concentrano la loro propositività sul modo distributivo e spaziale di comporre determinate esigenze funzionali od ambientali.

Per una ottimizzazione delle risorse, sarebbe preferibile articolare questo secondo tipo di concorsi in gradi, il primo relativo all'impostazione progettuale con pochi elaborati sintetici rappresentativi, superato il quale si può accedere al secondo grado comportante i disegni esecutivi ed i dettagli architettonici.

O l'uno o l'altro: risulta negativo richiedere concorsi misti di idee e di progettazione, spre-

co enorme di risorse, sproporzionate rispetto al risultato finale, ad evitare che un ottimo progetto architettonico non sia preliminarmente di gradimento funzionale e che i dettagli particolari architettonici risultino sprecati a causa di una carente impostazione progettuale.

Il secondo suggerimento riguarda la rilevanza del tema oggetto di concorso.

E' proprio sui grandi progetti di trasformazione di brani interi di città che non deve mancare il confronto concorsuale!

Sarebbe stato molto positivo, per la nostra città, un concorso sul tracciato della metropolitana e sul riassetto complessivo del trasporto pubblico, sulle nuove Cittadelle della Giustizia e della Finanza, con annessi e connessi, sulla nuova Fiera di Monza, sulla nuova Stazione, sulle strutture sportive, invece che cimentarsi con proposte sporadiche ed improvvisaticce non sempre correlate ad un quadro complessivo. Se poi uniamo anche il tema del riuso della Villa Reale ecco che le grandi questioni risultano pressoché esaurite.

Evitiamo, quindi di limitare l'occasione concorsuale ai micro-interventi che poco incidono sul futuro della città, sui quali magari, come nel caso della ex-Gil sono già stati elaborati progetti di qualità ampiamente compatibili con le destinazioni d'uso richieste, lasciando senza confronto invece le grandi trasformazioni urbane. E' anche un principio di confronto democratico oltre che di doverosa ricerca del massimo livello di consapevolezza e di qualità nell'intraprendere scelte di trasformazione urbana.

Monza non può rimanere estranea al processo di trasformazione qualitativa delle città europee. Milano non riesce a superare la crisi culturale e propositiva che la attanaglia dal dopoguerra? Dimostriamo che Monza e la Brianza invece riescono ad inserirsi nel processo di rinnovamento che già con coraggio hanno affrontato altre città di medie dimensioni europee (gli esempi non mancano) con l'obiettivo di una ridefinizione del proprio ruolo al passo coi tempi.

Michele Faglia

Il Parco e la Villa Reale di Monza patrimonio dell'umanità: confronto e dibattito sul tema

La bellezza della Villa Reale sta nella perfetta sintesi fra progetto urbano e progetto architettonico.

Ma un visitatore che accede alla Villa viene colpito dalla disarmonia dei vari restauri che la segnano, disgregandola. Le serre a nord,

gialle con grandi inanimati serramenti di alluminio e le gronde in cemento armato, il corpo del teatro , intonaco bianco e profili in grigio, trattato alla stregua di una caserma austriaca, in aperto disaccordo con il corpo centrale, tutto giocato su varietà tonali che mettono in evidenza i vari elementi architettonici, sopra, il tetto bucato da storiche finestrate.

Potrei continuare ma il mio non è un discorso estetico, queste disarmonie sono gravi non tanto come insulti alla unitarietà del complesso piermariniano, ma perchè rispecchiano l'incapacità di dare alla Villa una unica funzione, articolata , che ne guidi il restauro, filologicamente corretto , ma soprattutto utile e completo, restauro che restituisca la Villa ai cittadini.

Chiedo che ci sia la volontà di restaurare, non pezzi e bocconi, ma interamente, tenendo conto delle funzioni che la animeranno, prevedendo quindi i necessari adeguamenti anche tecnologici per un uso completo dei suoi spazi, adeguamenti che non sono stati contemplati e che rendono vani lavori costati miliardi e che non si sa come saranno fruiti visto che la maggior parte delle sale è chiusa ai visitatori.

Tutte queste benemerite associazioni di privati cittadini devono unitamente alla Amministrazione decidere e presto per una Villa che sia viva, aperta al pubblico dove ci siano spazi espositivi , temporanei e permanenti (la pinacoteca) spazi per convegni e congressi, il teatro di corte, le sale di rappresentanza aperte sempre come museo, così come gli appartamenti Reali, gli archivi storici della Città, dal cappello ai Savoia, alla scuola di arte visive.

La Villa è sicuramente progetto del Piermarini ma è anche l'espressione di Maria Teresa che diceva: io voglio. C'era la volontà fortissima di un progetto ampio e articolato.

In questa grande area metropolitana così ricca e bisognosa di arte, di cultura, di spazi, non c'è ancora un disegno, un progetto unitario per questo patrimonio di enorme bellezza. Di questo siamo tutti colpevoli, a questo dobbiamo porre rimedio.

Marilù Biffis

CULTURA

Pubblicazioni

LIBRI

Titoli estratti dal catalogo del Sistema Bibliotecario di Monza, di recente acquisiti e

disponibili per la consultazione.

Monza e L'Europa: da Monza a Coira per la Brianza la strada del lago di Como, dello Spluga e della valle del Reno nelle stampe dell'Ottocento

a cura di Francesco de Giacomo
Monza Associazione Pro Monza 1997

La chiesa di Santa Maria di Carrobiolo: itinerario storico artistico

a cura di Paola Magnani Pucci, Mariaebe Colombo, Giulia Marsili
Università popolare di Monza 1997

Il Mulino Colombo e il fiume Lambro

MEMB Museo etnologico Monza e Brianza
Monza MEMB

Tutela del territorio: il piano 1997/98 per la rinascita del Parco di Monza; le iniziative della Regione e degli enti locali per il recupero ecologico/ambientale e la valorizzazione storico-monumentale del Parco recintato più grande d'Europa

Deliberazione della Giunta Regionale n. 23922 in attuazione della L.R. 31 luglio 1995 n. 40 Regione Lombardia

Milano Regione Lombardia Assessorato all'Urbanistica e al Territorio 1997

La Valle del Lambro da Monza a Merone

testi di Laura Caprio e Domenico Flavio Ronzoni
Missaglia Bellavite 1997

Capolavori dell'800 napoletano: dal Romanticismo al Verismo, dalla Reggia di Capodimonte alla Villa Reale di Monza
Milano Mazzotta 1997

Cinque secoli di pittura a Monza: opere d'arte restaurate 1980/1995

Monza Serrone della Villa Reale e Duomo,
7 novembre 1997/31 gennaio 1998
a cura di Roberto Cassanelli e Roberto Conti.
Milano G. Mondadori 1997

Le immagini della fantasia: quattordicesima mostra internazionale d'illustrazione per l'infanzia

20 settembre-19 ottobre 1997 Monza
Arengario
Milano Provincia di Milano 1997
Monza Comune di Monza

VIDEO

Un'autostrada tra due quartieri: S. Fruttuoso e Triante
1 videocassetta (VHS) color. son.

Monza 1997

Un recupero: il Polittico del Duomo

riprese Corrado Fontana, testo Camillo Agostoni, voce Umberto Tabarelli, montaggio rvm Corrado Fontana, regia Camillo Agostoni
1 videocassetta (VHS) color. son.
Monza 1997

Per le Associazioni di categoria, per gli Ordini professionali e per le direzioni aziendali

Si chiede ai responsabili delle Aziende cittadine, agli ordini professionali e a tutte le realtà socio-economiche presenti sul territorio, che devono sostituire le apparecchiature informatiche con altre tecnologicamente più avanzate, a voler prendere in considerazione la possibilità di donare quelle che per loro sono obsolete.

Questa Amministrazione (settore Pubblica Istruzione) accetterebbe volentieri in dono le apparecchiature informatiche (personal computer) che presentino condizioni di affidabile efficienza e che siano pienamente rispondenti alla normativa sulla sicurezza, da donare poi alle Istituzioni Scolastiche presenti sul territorio.

Si invitano i responsabili delle realtà socio-economiche e professionali disposti a collaborare in questo senso, a voler comunicare la loro disponibilità all'Ufficio Programmazione Scolastica (via Appiani, 17 tel.039/3630222). Questa iniziativa permetterà di dotare le scuole di un maggior numero di personal computer e di porre i nostri ragazzi nelle condizioni di imparare ad usare il computer direttamente nella scuola.

Concorsi

Riportiamo una sintesi dei nuovi concorsi di architettura e design che si sono aggiunti, durante le scorse settimane, alle pagine di informazione di Arch'it.

- Jubilee Year 2000 (USA): concorso internazionale di architettura per la realizzazione di una chiesa ispano-cattolica;

- A New Museum in Antwerp (Olanda): concorso internazionale di architettura per la realizzazione di un nuovo museo ad Anversa;

- Magna Carta Place Design Competition (Australia): concorso per uno spazio commemorativo nell'area del Parlamento di Canberra;

- City-related Harbour Areas in Aarhus (Danimarca): concorso internazionale di architettura per la ridefinizione urbana dell'area portuale di Aarhus;

- FUTURCITYCREA - dalla memoria del passato alla creatività del futuro (Italia): concorso internazionale riservato agli studenti delle Scuole Secondarie Superiori, delle Accademia Belle Arti e delle Scuole di Design, pubblici e privati, italiani e esteri, per la proposta di progetti integrativi o alternativi sui vari aspetti inerenti la qualità della vita urbana;

- 11th Takiron International Design Competition '99 (Giappone): concorso internazionale di architettura sul tema "The Indefinite House".

E' possibile trovare l'elenco aggiornato e maggiori informazioni relative ai concorsi di architettura e design sul sito internet <<http://www.architettura.it/concorsi>>

Paolo Bartoli

Fate sentire la vostra voce !

Vorremmo stimolare i soci del Collegio a partecipare alla discussione che avviene tramite questo Notiziario: chi è interessato ad inviare articoli da pubblicare, può rivolgersi a Michela Genghini.

Collegio di Monza degli Architetti e Ingegneri

Quote annue di iscrizione:
neolaureato £ 30.000
ordinario £ 70.000
sostenitore £ 150.000

Consiglio direttivo del biennio 1998/1999:

Presidente **Franco Gaiani**
039 323408 2300349 fax
Vicepresidente **Maria Luisa Biffis**
039 323312 2300425 fax
Segretario **Elena Valentini**
039 387385 323987 fax
Consigliere **Michela Genghini**
039 389753 324251 fax
Consigliere **Giovanni Grassi**
039 325311 2300425 fax
Consigliere **Michele Tesoro**
039 2300393 324114 fax
Consigliere **Renato Violante**
039 2003784

Trasporto urbano a guida vincolata

Convegno presso il Politecnico di Milano 5 novembre '99

Il 5 novembre scorso ho partecipato a una interessante giornata di studio tenuta presso il Politecnico di Milano e organizzata dal Politecnico stesso, dalla MM, dal CIFI e dall'AEI sul tema: *Trasporto urbano a guida vincolata: le scelte di sistema*. Alla presenza di un pubblico qualificato, relatori esperti del settore hanno illustrato, al mattino, le esperienze europee e le soluzioni tecnologiche per le scelte di sistema e, nel pomeriggio, gli aspetti a livello gestionale del trasporto vincolato e le prospettive del trasporto pubblico per Milano e il suo hinterland. Una tavola rotonda ha concluso i lavori.

Espongo qui di seguito quanto di più interessante, a mio giudizio, è emerso dal convegno.

1. Soluzioni tecnologiche per le scelte di sistema

- Una interessante soluzione di trasporto pubblico urbano su gomma, di nuova concezione e di capacità media, denominata "Stream", con alimentazione dal suolo a livello del piano stradale (anziché dalla linea aerea) è stata realizzata dall'Ansaldo Breda. Tale sistema utilizza veicoli elettrici su gomma alimentati da una linea di contatto sotterranea. Questa è costantemente priva di tensione lungo tutta la sua estensione, con la sola eccezione dei punti della linea temporaneamente sottostanti il veicolo fermo o in movimento. La presenza del veicolo, che è dotato di uno speciale captatore sotto il suo pianale, provoca infatti la messa in tensione di uno dei segmenti di linea di alimentazione disposti sotto la sagoma del veicolo stesso. Durante la marcia il veicolo, la cui guida è affidata a un conducente, può sconnettersi dalla linea di contatto e procedere per brevi tratti utilizzando l'energia disponibile a bordo, ad es. quella delle batterie, e poi riconnettersi nuovamente con la linea di contatto. Il captatore può anche correggere la traiettoria del veicolo, agendo sul sistema di sterzata dell'asse anteriore, rendendo di fatto la guida vincolata. Per queste caratteristiche il veicolo acquista durante la guida gli stessi gradi di libertà di un autobus.

Un centro di controllo può regolare la marcia dei veicoli in linea modificandone i percorsi, le velocità, i tempi di sosta al capolinea, ecc. e ovviamente comunicare col personale di bordo e anche coi passeggeri. Il sistema è dotato di grande flessibilità. Può infatti modificare il normale percorso di linea, abbandonando e rientrando sulla propria traiettoria, per cause impreviste, oppure variando permanentemente il proprio tracciato, mediante una rapida ed economica estensione della linea di contatto. E' inoltre possibile la modularità dei veicoli. Per la costruzione della sede è sufficiente uno scavo di circa 30 per 60 cm. da praticare nel piano stradale, con una velocità di avanzamento di circa 100 metri al giorno. Il sistema, che offre grande affidabilità e sicurezza, non ha inoltre alcun impatto visivo sull'ambiente, né costituisce barriere per pedoni o per il traffico. Infine sono assenti emissioni di gas e di rumore.

- Interessanti sistemi innovativi, a guida completamente automatica, di metropolitana leggera e di People Movers aeroportuali denominati "Innovia" e

facenti parte della nuova generazione di A. G. T. (Automated Guideway Transit systems) sono stati presentati dalla ADTranz (società del gruppo Daimler Chrysler) che in Italia ha sedi e stabilimenti produttivi a Milano, Roma e Vado Ligure. Tali sistemi includono la via di corsa, i veicoli alimentati elettricamente e un avanzato sistema di segnalamento/controllo della circolazione dei treni. La struttura che comprende la via di corsa può essere in cemento armato o in ferro, a raso, in viadotto o in galleria. L'accoppiamento ruota/via di corsa è assicurato da ruote con pneumatici. Il veicolo dalla linea moderna ed elegante (con cassa in acciaio ad elevata resistenza, ma dal peso contenuto) ha una lunghezza di circa 11 metri e una capacità di cento passeggeri. Sono possibili diverse configurazioni di sistema ("shuttle" o "loop") e diverse lunghezze e configurazioni dei treni. Tali sistemi sono stati progettati per offrire grande affidabilità e nel contempo ridurre i costi di capitale e dell'intero ciclo di vita degli stessi. Tra i numerosi sistemi già realizzati in tutto il mondo se ne citano due che sono prossimi ad entrare in servizio: la metropolitana leggera automatica di Singapore e il people mover di Fiumicino.

La metropolitana di Singapore ha una lunghezza di 7,8 Km e si sviluppa su un viadotto che forma un "loop" intorno all'area abitativa di B. Panjang e quindi prosegue con un tratto rettilineo. La struttura elevata della via di corsa è stata costruita con sezioni prefabbricate di cemento armato. Le stazioni, in numero di 14, di cui due intermedie per l'interscambio con altri mezzi pubblici, sono di facile accessibilità. I 19 veicoli che operano senza conducente sono silenziosi e muniti di un dispositivo, per proteggere la privacy delle abitazioni, che provvede a rendere opachi i vetri in prossimità delle abitazioni. La velocità commerciale è di circa 28 Km./ora. Il tempo di attesa per l'arrivo di un treno è al massimo di 100 secondi. Il sistema può gestire anche 40 veicoli in linea con configurazioni di uno o due veicoli per treno. Scambi sono posizionati sulla via di corsa per aumentare la flessibilità del servizio in base alla domanda. Il centro di controllo controlla e ottimizza il funzionamento del sistema in base alle esigenze del servizio, assicurandone il monitoraggio nell'arco delle 24 ore.

A Fiumicino sta per essere inaugurata la prima tratta del nuovo sistema di people mover i cui lavori sono iniziati nel Gennaio del '98. Fa parte di un progetto che prevede tre fasi successive. La prima tratta che collega con servizio "Shuttle" il Satellite per i voli internazionali col terminale internazionale ha una lunghezza di 580 metri ed una capacità di trasporto di 5500 passeggeri per ora e direzione di marcia. Su di essa corrono due treni composti da due veicoli con un distanziamento massimo di 3 minuti. Le due vie di corsa sono parallele. Nella seconda fase il sistema collegherà, sempre con servizio "Shuttle", un nuovo Satellite con il futuro molo per voli nazionali. Nella terza fase le due tratte saranno interconnesse per formare un unico "loop". Il sistema di controllo della circolazione dei treni è costituito dal sistema di protezione automatica dei treni (ATP), dal sistema di Automatic Train Operation (ATO) e dal sistema di supervisione automatica dei treni (ATS). Per ottenere le certificazioni per la sicurezza richieste in base alle norme italiane (in parte uguali a quelle di altri paesi europei) necessarie per aprire all'esercizio il people mover di Fiumicino, sono state utili le analisi già eseguite in Europa per impianti simili già installati da ADTranz (ultimo tra questi il people mover in servizio all'interno dell'aeroporto di Francoforte).

- Un altro sistema di trasporto urbano completamente automatico, senza personale a bordo e gestito da un centro di supervisione, è il sistema APM (Automated people mover) a trazione a cavo (o a fune) presentato dal relatore della ALSTOM. Un sistema di APM è caratterizzato dall'utilizzo di vetture senza macchinista a bordo e da stazioni passeggeri che non richiedono la presenza di personale. Ai fini dell'esercizio del sistema è necessaria la presenza di un solo operatore nel Posto Centrale di Controllo. Tutte le fasi del servizio si svolgono in modo automatico secondo le programmazioni effettuate. L'operatore può intervenire manualmente nel governo del sistema se si verifica un evento imprevisto o un'anomalia di funzionamento. Per un sistema APM con queste caratteristiche, il sistema di trasporto a fune consente una fattibilità economica con ridotti costi impiantistici e di esercizio e minimi costi del materiale rotabile e di manutenzione, offrendo un'elevata sicurezza di esercizio. Il sistema di trazione installato a terra è caratterizzato da un funzionamento a regime lento che riduce l'usura, aumentando la longevità delle apparecchiature elettromeccaniche. I veicoli, le cui dimensioni sono modulabili a seconda delle esigenze di trasporto possono avere portate che variano dai 30 ai 100 passeggeri ciascuno, sono dotati di ruote verticali per lo scorrimento (ruote portanti) equipaggiate di pneumatici, di ruote orizzontali per la guida (ruote guida) e di dischi non metallici per la guida nelle zone di scambio. Le vie di corsa sono in profilato metallico. La velocità commerciale è di 26 Km./ora.

Il sistema di trasporto a fune è caratterizzato dai seguenti elementi: fune, stazione motrice, stazione di rinvio/tensione, veicoli. La fune risulta chiusa in un anello trattivo tra le due stazioni, costituendo una tratta. Durante il moto il veicolo è agganciato (ammorsato) tramite appositi dispositivi detti "pinze" all'anello trattivo. Le operazioni di sgancio/aggancio delle vetture all'anello trattivo sono possibili in corrispondenza delle stazioni passeggeri, ad anello fermo. Sono possibili diverse configurazioni, dalla navetta con singola via di corsa a quella con doppia linea. C'è poi il sistema a navetta sincronizzato con punto d'incrocio che minimizza gli intervalli di attesa in stazione e quello con "anello virtuale" quando le due vie di corsa parallele sono in comunicazione alle estremità presso le stazioni terminali.

Il centro di controllo, molto sofisticato e complesso, definito ATC (Automatic Train Control) realizza le funzioni necessarie per la gestione automatica della movimentazione del convoglio, della movimentazione passeggeri e la gestione centralizzata del sistema. Esso è scomponibile in sottosistemi tra loro interagenti: ATO (Automatic Train Operation), ATP (Automatic Train Protection) e ATS (Automatic Train Supervision). Tali sottosistemi implementati su elaboratori distinti, sono connessi tramite apposite reti di comunicazione. Gli elaboratori per la supervisione e raccolta dati hanno caratteristiche di ridondanza in modo che il malfunzionamento di un elemento non comporti il degrado della funzionalità e l'interruzione del servizio. Il relatore della ALSTOM ha sorvolato, e comunque non ha citato esempi di realizzazioni in Europa di metrò a fune: ha però evidenziato il mini-metrò di circa 700 metri di percorso tra Cascina Gobba MM 2 e Ospedale S. Raffaele, peraltro non ancora in servizio, e ha preannunciato la prossima realizzazione di un metrò a fune a Monza.

- Esempi significativi di sistemi automatici di tra-

sporto urbano a guida vincolata di maggiori capacità e dimensioni sono: a Lione la linea D della metropolitana automatica senza conducente lunga 13 Km. con quindici stazioni e capacità fino a 22.000 passeggeri/h.direzione; a Parigi è entrato l'anno scorso in funzione un sistema automatico su gomma senza conducente chiamato METEOR, il cui percorso, in una prima fase, ha una lunghezza di 7,2 Km. Ogni treno, costituito da sei vetture, è lungo 90 metri e può trasportare 720 passeggeri alla velocità massima di 80 Km/h.

2. Aspetti gestionali del trasporto vincolato

Negli ultimi due decenni i sistemi a guida vincolata ad automatismo integrale (APM) si sono affermati specialmente in Francia e nel Nord America.

Ad es. il sistema VAL (Vehicule Automatique Léger) di metropolitana leggera in servizio a Lille e quello in servizio nell'aeroporto di Orly alle porte di Parigi. Nell'aeroporto C. De Gaulle a Parigi è invece operativo un sistema in cui le vetture restano sempre in movimento, ovviamente lentissimo nelle fasi di salita e discesa per minimizzare il tempo di attesa dei clienti. In Canada c'è lo Sky Train di Vancouver. Più recentemente è in fase di realizzazione il mini metrò di Copenaghen.

A determinare queste scelte sono stati in particolare i minori costi di gestione, ottenuti attraverso tecniche sofisticate in grado di sostituire il personale e la messa a punto di un sistema di guida computerizzata in grado di realizzare distanzamenti inferiori ai 60 secondi, così da ridurre i tempi di attesa e venire incontro all'utenza il cui livello di soddisfazione dipende molto dalla regolarità e dalla frequenza del servizio.

Il principale problema cui si è cercato di rispondere è la sicurezza di esercizio, data l'assenza di personale. Il sistema automatico deve essere progettato in modo che a fronte di qualsiasi anomalia i passeggeri siano in condizione di raggiungere incolumi la stazione. Questo comporta però una progettazione (e realizzazione) più complessa e la ridondanza dei circuiti con una lievitazione dei costi che erode parte del vantaggio economico realizzabile con il risparmio del personale.

Nella realtà di oggi esiste poi un altro problema per la presenza nelle città di una situazione di degrado sociale, accompagnata da fenomeni di criminalità.

Un sistema APM così come finora è stato concepito può essere ancora attrattivo per i cittadini? Per tutelarli e rassicurarli occorrerebbe mantenere del personale (dato che nessuna tecnologia può sostituirlo). Ma a quale costo? Sarebbe poi necessario il coordinamento tra il gestore e le forze dell'ordine. Si tratta in ogni caso di un costo di sistema che deve essere definito e precisato, se si vuole realizzare un servizio attrattivo per i clienti.

In generale gestire ora un APM richiede la presenza di personale per la sorveglianza, sia nelle sale operative (per il monitoraggio dei dispositivi di sicurezza installati sulle vetture, nelle gallerie, nelle banchine, ecc.) che itinerante, per offrire ai clienti assistenza e informazioni, ma anche per "pattugliare" stazioni e treni. Un sistema a guida automatica presenta una maggior componente di rischio rispetto a un sistema presidiato da risorse umane addestrate sui comportamenti da tenere in caso di emergenza. Questo aspetto risulta particolarmente pressante in Italia in cui non è ammesso il cosiddetto "rischio minimo". Il quadro normativo italiano impegna a dei livelli di sicurezza, e conseguente sofisticazione dei relativi sistemi, tali per cui si ha una forte lievitazione dei costi. Un APM in Italia

deve essere a "rischio zero". Forse per questo motivo nel nostro paese gli APM hanno avuto scarsa diffusione e si riscontrano solo pochissimi esempi di sistemi automatici, per esempio il collegamento con l'ospedale S. Raffaele a Milano (ancora in fase di preesercizio). In Italia la più rigida normativa prevede la responsabilità penale dei gestori, mentre in Francia i gestori sono gravati di responsabilità di tipo amministrativo. Per quanto riguarda la manutenzione di questi sistemi automatici si può affermare che in generale essa comporta dei costi maggiori, perché si hanno numericamente più pezzi da tenere sotto controllo (data la ridondanza dei circuiti) e gli impianti sono più complessi che nei sistemi tradizionali.

I relatori del pomeriggio hanno poi fatto presente che i guasti e i disservizi che si verificano nell'esercizio dei sistemi automatici, non sono affatto rari. Basta ad es. un disallineamento tra le porte della vettura e quelle ubicate in corrispondenza nelle banchine perché si possa creare un disservizio.

3. Le prospettive del trasporto pubblico per Milano e il suo hinterland

Dall'esame degli spostamenti di scambio tra Milano e il suo hinterland, prendendo a riferimento gli anni '84 e '94, si nota un aumento della mobilità complessiva con una netta predominanza del mezzo privato e un calo dell'utenza del mezzo pubblico pari al 7% per gli spostamenti in uscita e del 5% per quelli in entrata. Questa tendenza è principalmente imputabile alla variazione delle motivazioni degli spostamenti, in quanto si sono ridotti gli spostamenti sistematici specie verso l'esterno dei lavoratori e degli studenti (- 17%) più facilmente servibili col mezzo pubblico e sono aumentate le altre motivazioni (+ 14%) per acquisti, commissioni, svago, ecc., più distribuibili nell'arco della giornata e meno facilmente riconducibili al mezzo pubblico. Le previsioni per il periodo 2005-2010 indicano un incremento della mobilità del 15%, una diminuzione dei movimenti in uscita (- 50.000 viaggi/g.) e un aumento degli ingressi in Milano (+ 280.000 viaggi/g.). Quest'ultimo dato non è certo confortante, se si pensa all'eventuale ulteriore appesantimento del traffico veicolare in penetrazione e alla sua incidenza sulla viabilità cittadina. Per arginare questa tendenza è necessario recuperare maggiori quote di utenza al sistema collettivo nelle interrelazioni tra la città e l'hinterland. Pertanto si deve sviluppare verso l'esterno la rete di forza urbana su ferro lungo le principali radiali, specie nei bacini non serviti dal servizio ferroviario regionale. Realizzando anche un funzionale interscambio con linee di tipo metropolitano o metrotranviario, si potrà offrire un sistema di trasporto pubblico competitivo in grado di acquisire nuova utenza. Questo indirizzo si inquadra in una più generale strategia di assetto della città, vista all'interno di quel grande sistema di insediamenti che costituisce l'area urbana lombarda la cui estensione è a livello regionale. L'obiettivo è di poter garantire ai residenti di buona parte del territorio regionale l'accessibilità al centro di Milano entro il tempo dell'ora di viaggio, in modo da ridurre l'attuale congestione e di spostare sul mezzo pubblico la gran parte degli spostamenti per lavoro e studio. Occorre quindi operare un'adeguata politica di gestione integrata della mobilità.

Gli interventi di sviluppo delle infrastrutture della mobilità sono stati definiti dal Bilancio Triennale 1999-2001 e dalla legge 211/92 (riproposta con un nuovo bando per l'anno 2000).

Per brevità mi limito ad accennare quegli interventi

che riguardano:

a) lo sviluppo della rete metropolitana tradizionale: prolungamento della M3 da Maciachini fino al quartiere Comasina (progetto esecutivo), prolungamento della M1 fino al Polo Fieristico esterno di Pero/Rho (progetto preliminare), prolungamento della M2 verso Assago/Milanofiori (studio di fattibilità e progetto preliminare);

b) lo sviluppo di metropolitane leggere: linea M4 metrò leggera sotterranea da Lorenteggio a Linate (di cui è in corso di elaborazione il progetto definitivo), linea M5 metrotranvia/metropolitana leggera Milano Garibaldi - Cinisello - Monza.

Al progetto definitivo che prevede una linea totalmente in superficie fino a Cinisello, è stata di recente consegnata al Ministero una variante di progetto che prevede la realizzazione in galleria della tratta Garibaldi - Viale Marche, con l'obiettivo di studiare la possibilità di realizzare in tempi successivi una linea di metropolitana sotterranea fino a Monza.

Altri interventi riguardano in particolare l'estensione della rete di metrotranvie extraurbane.

Le nuove linee sotterranee attualmente allo studio, la M4 e la M5, costituiranno delle realizzazioni infrastrutturali innovative per la realtà milanese. Tra le motivazioni che hanno orientato la scelta verso queste infrastrutture più "leggere" ci sono in particolare le valutazioni della domanda di trasporto e il contenimento dei costi di investimento e di esercizio. L'analisi della domanda ha infatti evidenziato importanti flussi di traffico lungo queste direttrici (diametrale urbana per la M4 e radiale extraurbana per la M5) che non trovano attualmente un'adeguata offerta di servizio. La stima dell'ordine di 10-15.000 passeggeri/h./dir. ha portato ad individuare nella metropolitana leggera la risposta di sistema più confacente a soddisfare le esigenze di spostamento lungo le direttrici considerate.

Considerazioni

Tra i vari sistemi automatici a guida vincolata di trasporto urbano, il metrò a fune è quello meno diffuso. A mio giudizio è anche il meno innovativo. Infatti la tecnologia pur consolidata della trazione a fune risale al 1800 (nel 1873 venne inaugurato il celebra tram di S. Francisco) e si è affermata nelle località di collina o di montagna per superare dislivelli e pendenze. Ma in un sistema di trasporto urbano, dove non c'è la necessità di superare pendenze e il mercato offre oggi valide alternative, il meccanismo di un metrò a fune è alquanto farraginoso per la presenza di tanti organi meccanici come pulegge, funi, ingranaggi (quali riduttori di velocità), morse, pinze, martinetti idraulici (per il tensionamento della fune), ecc. Certo, di innovativo, ci sono l'automazione e il centro supervisore dell'impianto.

Lascia poi perplessi, alla luce di quanto indicato al punto 1b) sulle certificazioni ai fini della sicurezza e al punto 2) con particolare riferimento alla più rigida normativa italiana, l'assenza di personale a bordo e nelle banchine. Tanto più che a Monza il metrò a fune dovrebbe essere realizzato in sotterranea.

Infine, se dovesse essere realizzata la metropolitana M5 fino a Monza, perché non farla proseguire, trattandosi di una metropolitana leggera, nelle zone strategicamente importanti della città? Se poi dovesse essere prolungata anche la linea rossa M1 fino a Monza, o quasi, che necessità c'è del metrò a fune (che è in pratica una navetta)?