

L'ANALISI

I modelli sono **Copenaghen** e Londra

ORIANA LISO

LUOGHI abbandonati trasformati in parchi dell'integrazione, come a **Copenaghen**. Il vecchio porto trasformato in uno spazio sociale, culturale e commerciale, come a Marsiglia. E tanti scali ferroviari dismessi — come quelli di Milano — dove stanno sorgendo nuovi poli con case, verde, impianti sportivi, uffici. Come a Londra, Anversa, Francoforte, Parigi, Barcellona.

A PAGINA III

Il confronto. Al workshop dello scalo Farini l'esempio dei recuperi già avviati nelle grandi città europee

Stazione di **Copenaghen** e Stratford a Londra modelli di riuso virtuoso

ORIANA LISO

LUOGHI abbandonati trasformati in parchi dell'integrazione, come a **Copenaghen**. Il vecchio porto ormai non più così centrale trasformato in uno spazio sociale, culturale e commerciale, come a Marsiglia. E tanti scali ferroviari dismessi — proprio come quelli di Milano — dove stanno sorgendo nuovi poli con case, verde, impianti sportivi, uffici. Come a King's Cross a Londra, ad Anversa, Francoforte, a Clichy a Parigi, a Barcellona.

Le buone pratiche sono queste: prendere gli esempi migliori di quello che si è fatto o si sta facendo all'estero per adattarlo alla realtà di scalo Romana, Farini, Genova. Con una avvertenza, che ieri l'architetto simbolo della rinascita di Barcellona (con la sua "agopuntura urbana") Josep Acebillo ha scandito duramente: «La città non è prodotto generico, ognuna è diversa dall'altra: un progetto urbano, per essere efficien-

te, deve incrementare il capitale sociale di quella città». È questa la lezione di **Copenaghen**, appunto: una città dove gli spostamenti in bici hanno già superato quelli in auto, e dove il sistema di trasporto pubblico, con la metropolitana inaugurata nel 2002 (gestita da Atm e Ansaldo), funziona benissimo. Per questo, intorno alla stazione principale di Kongens Nytorv, lo spazio è stato completamente riqualificato, con una piazza pubblica, un mercato coperto, un parcheggio riconvertito in scuole e impianti sportivi, la luce naturale che entra nella stazione e la rende più sicura.

Il riuso, appunto: temporaneo in alcuni casi — come a Marsiglia —, con progetti destinati a cambiare radicalmente volto a un luogo per decenni. Agli architetti viene chiesto uno sforzo per essere più flessibili dei regolamenti urbanistici (Leopoldo Freyrie, presidente della Fondazione riuso per la rigenerazio-

ne urbana, sintetizza: «Gli elenchi delle destinazioni d'uso, oggi, sono insensati, tra industria 4.0, artigianato 3D e cohousing»), e devono immaginare la rinascita dei vuoti della città pensando a un mix di funzioni — lasciando però sempre una quota di spazio flessibile — e alla loro collocazione. Stratford, a Londra, era una stazione importante fino agli anni Settanta, ma con la chiusura dei docks sul fiume Lea era diventata una "isola" di degrado. Il fiume come cesura: anche gli scali ferroviari, spiegava ieri l'assessore Pierfrancesco Maran «rischiano di diventare una cesura per le periferie». A fine anni Novanta è iniziata la rinascita, culminata nella rigenerazione per le Olimpiadi del 2012.

La stazione di Antwerpen Dam, a nord di Anversa, è in piena trasformazione: nel 2009 è stato realizzato un parco di 18 ettari (le ferrovie statali hanno concesso al Comune l'area per la cifra sim-

bolica di un euro, in cambio della possibilità di sviluppare un nuovo centro urbano — con torri residenziali — in uno spazio dell'ex stazione). Molto conta, ovviamente, il lavoro comune tra pubblico e privato, ma anche il coinvolgimento dei cittadini (ed è un monito per Milano): a Marsiglia, per strada, si vedono gli avvisi per i dibattiti pubblici fatti anche per la riqualificazione di una singola piazza. Perché le trasformazioni si fanno per chi le città le vive, o vorrebbe viverle: per questo, a Parigi, si lavora a una trasformazione dell'ex stazione di Clichy-Batignolles, nel 17° arrondissement di Parigi, con dieci ettari di parco e 3.400 alloggi, metà come housing sociale e il 20 per cento a prezzi calmierati. Le case: anche a Barcellona, nelle aree ferroviarie dismesse, si lavora (con i tempi lunghi della crisi) al progetto La Sagrera, che prevede anche qui un grande parco e molte abitazioni, lasciando soltanto un quarto dello spazio totale al terziario.




Copenaghen, la stazione di Kongens Nytorv tutta riqualificata



Parigi, all'ex stazione di Clichy-Batignolles un parco e 3.400 alloggi



Barcellona, l'area della Sagrera, in fase di trasformazione

 **PER SAPERNE DI PIÙ**
www.comune.milano.it
fondazioneriuso.wordpress.com

