

la grande incompiuta di Giuliano Pisapia

Riconversione | *Al posto degli scali ferroviari dismessi, parchi e residenze sociali. Un sogno che le baruffe dentro la maggioranza hanno spedito su un binario morto*

DARIO FALCINI

■ **MILANO.** È domenica mattina e piove appena, l'Inter sta per guastare il pranzo a molti milanesi. Dietro una transenna la città che sale piano, dalle parti di Ripamonti.

Al fondo di viale Isonzo il futuro lascia posto a un estremo la-

Oltre un milione di metri quadrati complessivi: si manda alle ortiche un'area superiore all'Expo

scito di Novecento: il circo di Nando Orfei. Attorno al tendone bianco e rosso una distesa di camper e giganteschi truck. In giro non c'è nessuno: il primo spettacolo è alle 16. «Fino al 31 gennaio», chiarisce il cartellone. A fine mese toccherà inventarsi un nuovo modo di occupare lo scalo di Porta Romana. Lui e i suoi fratelli in disuso, sei in tutto, per 1,25 milioni di metri quadri complessivi. Una superficie superiore a quella di Expo. Tanto che non parve fuori luogo l'assessore all'Urbanistica Alessandro Balducci quando definì la riqualificazione delle sette stazioni ferroviarie milanesi dismesse «il più importante intervento di rigenerazione urbana in Italia». Per la giunta Pisapia, archiviata l'Esposizione universale, doveva essere la

grande sfida degli ultimi mesi di legislatura. A novembre arrivò la firma sull'Accordo di Programma tra Comune di Milano, Regione Lombardia e Ferrovie dello Stato, che sarebbe rimasta proprietaria di aree fortemente valorizzate. Palazzo Marino annunciò la rivoluzione verde. Ogni scalo rinnovato avrebbe destinato a parco la metà della propria estensione: 513 mila metri quadri di verde contro i 676 mila edificabili, compresi 2600 nuovi alloggi di housing sociale. E poi le opere di mitigazione: bonifiche ovunque e le immancabili piste ciclabili. Via i binari coperti dalle sterpaglie, sotto con i cantieri. Magari non l'High Line di New York, ma un'opera di razionalizzazione e cucitura di pezzi di città tagliati in due da binari defunti da tempo. Interi quartieri erano pronti a spiccare il volo grazie all'ambizioso progetto, sosteneva il comunicato stampa del Comune.

Farini, lo scalo principale, chiamato a proseguire lo sviluppo verticale di Porta Nuova. Poi Greco, Lambrate e Rogoredo. E i Navigli, dove tutto appariva pronto per collegare finalmente l'Alzaia alla zona del design di via Tortona. Giù per il corso d'acqua fino all'eterna incompiuta San Cristoforo, attraverso un nuovo parco lineare di 13 ettari. Imboccata la circonvallazione si torna a Porta Romana. «Non so cosa accadrà: hanno detto di tutto, ma nulla si muove» commenta l'edicolante di piazzale Lodi. Si fa carico di rappresentare stupore e insofferenza verso quanto accaduto nel mese di dicembre. Tre assenze tra i banchi del Pd e cinque voti contrari hanno decre-

tato la bocciatura dell'Accordo firmato poco prima, che necessitava la ratifica del consiglio comunale. Addio quartieri residenziali e scivoli per i bimbi. Addio oneri di urbanizzazione. A nulla è servita una successiva veglia da 31 ore consecutive in aula: la riqualificazione degli scali è finita nel cassetto e Fs minaccia ora una causa.

Nella maggioranza di centrosinistra, capace di reggere quasi senza urti fino ad allora, era tutti contro tutti. Sul banco degli imputati disertori e dissidenti.

Perché a Milano ci sono le elezioni e in autunno la scelta delle primarie non è stata di immediata digestione. «Non ho votato contro a fini politici», ribatte Roberto Biscardini, architetto e storica voce dei socialisti in Consiglio Comunale, «sbandierare il 40% di verde significa nascondere una nuova enorme operazione immobiliare modello City Life (il nuovo polo di grattacieli e appartamenti di lusso sorto sull'antico stabilimento dell'Alfa Romeo, ndr), senza vantaggi per la cittadinanza. Milano vive un paradosso: continuiamo a intervenire sulle aree dei privati e vendiamo quelle pubbliche agli immobiliari. Tra gli scali, Expo, Porto di Mare e la Bovisa ci sono 5 milioni di metri quadri su cui fare delle scelte: servono una visione che oggi non c'è e la volontà di coinvolgere la comunità».

Porta Romana è tra le zone meno compromesse della città. Persino bella, con o senza le ragazze cantate da Nanni Svampa. Qui è sorta la Fondazione Prada, un gioiello. Piazza Duomo, a voler trottare, si raggiunge a piedi, ma i collegamenti non mancano. Ci so-

no la metro gialla e la 90/91, il famigerato filobus notturno. Eppure c'è chi continua a trovare più comoda l'opzione a rotaie e si avvale dei servizi di Trenord. Un giorno, si dice, fermerà l'Alta Velocità, per ora transitano la linea Saronno-Albairate e i convogli del Passante. Rimangono due binari e nemmeno una biglietteria, sostituita da un locale gay friendly.

Andati i tempi in cui lo scalo, inaugurato a fine Ottocento e ampliato sotto il fascismo, decongestionava il traffico in arrivo da Sud. E con essi l'utilità di una superficie ferroviaria da 200 mila metri quadri, la seconda tra quelle destinate a nuova vita. «Laggiù è un vero schifo», dice il residente Gianni, mentre indica l'edificio diroccato sotto il cavalcavia. Per anni la zona è stata rifugio di senza tetto, poi vennero i migranti. Ogni tanto il gelo semplificava la conta. Nel 2013, al momento dello sgombero deciso dal Comune, erano oltre cento eritrei e sudanesi, afgani e maghrebini che vi dimoravano.

«Non so cosa accadrà: hanno detto di tutto, ma nulla si muove», sbotta l'edicolante di piazza Lodi

«Se non intervengono la situazione tornerà così. Siamo a Porta Romana, ma se ne fregano manco fossimo in periferia». Aldo staziona fuori dal bar Italia, si è trasferito qui il giorno dell'assunzione in una importante azienda chimica. Voterà Giuseppe Sala. Come tanti altri che non sono di sinistra, aggiunge. «Avevo visto la bozza di progetto: case e servizi, mi pareva una scelta equilibrata. Non voglio palazzoni, ma certo non apprezzo quel parcheggio abbandonato». Non pare accontentarsi dell'acclamato riuso temporaneo dello scalo. Che al momento, tra container arrugginiti e scheletri ferrosi, prevede una decina di bancarelle di cianfrusaglie domenicali e l'enorme palco che negli scorsi mesi ha ospitato gli eventi elettronici di Social Music City. Oltre a Nando Orfei, chiaramente.

Non è l'unico spazio dell'ex ferrovia che è tornato in vita per qualche tempo. Poco più avanti si intravedono una torretta e dei bancali: i resti di The Tank. Fino a novembre questo era un piccolo distretto del

cibo e della moda, protetto dal rassicurante ombrello di Expo.

Una versione ridotta del Mercato Metropolitano, affollato luogo della torrida estate trascorsa, ospitato nei vecchi magazzini della stazione di Porta Genova. Quell'esperienza è stata protratta a furor di popolo, qui forse riprenderà in estate.

«Mandi una mail, spieghiamo tutto», dicono al telefono dallo Studio Selis. La pratica è in mano loro: offrono spazi commerciali e stand a Porta Romana, così come allo scalo Farini. Paiono soffrire l'indeterminatezza della situazione e non forniscono dettagli: chi può ambire a quell'asfalto e a quali condizioni non è chiaro.

«I primi accordi per il futuro della ferrovia risalgono al 2005», osserva Stefania Aleni, consigliera Pd di zona e direttrice del mensile di quartiere *Quattro*, «la bocciatura della delibera, che doveva riportare vivibilità in un'area dove regnano sporcizia e desolazione, rappresenta una figuraccia per la giunta Pisapia: quattro anni di lavoro sono stati gettati alle ortiche. Sono molto delusa, a questo punto spero che Sala vinca e si dimostri più affidabile».



CASTELLO SFORZESCO Veduta dall'alto dei giardini interni

MASSIMO SIRAGUSA / CONTRASTO