

Cerca...

HOME

POLITICHE

AMBIENTE

MOBILITÀ E TRASPORTI

ENERGIA



Sustainability



SFORA: Casambiata 1996



EXPO 2015



BIE

EXPO 2015: quali progetti a meno di quattro anni dall'evento ?

di **Claudio Bacigalupo, Paola Villani** • **EXPO 2015: quali progetti a meno di quattro anni dall'evento?**

Dati e riflessioni sulle conseguenze dell'EXPO sulla città e sulla sua organizzazione interna, nella speranza di contribuire a migliorare gli aspetti preoccupanti, che non sono pochi.

Tre anni e sette mesi all'apertura di EXPO

Mancano infatti soltanto tre anni e sette mesi all'apertura di EXPO 2015 e non esiste alcuno scenario certo, il che, trattandosi di opere infrastrutturali pare veramente incredibile, come i due anni successivi alla scelta del BIE impiegati in tristi litigi politici.

«Feeding the Planet, Energy for Life», tutela della biodiversità, il rispetto per l'ambiente in quanto ecosistema dell'agricoltura, lo sviluppo di tecnologie innovative nel settore alimentare compatibili con la tutela dell'ambiente, la ricerca di nuove fonti alimentari nelle aree del mondo dove l'agricoltura non è sviluppata o è minacciata dal degrado ambientale.

Era stato incaricato lo IEFE della Bocconi per valutare gli impatti che l'evento espositivo avrebbe generato, ma per quanto attiene la pianificazione, la progettazione puntuale e l'allestimento complessivo siamo ancora in alto mare.

Difficile, anche adesso, stimarne gli inevitabili impatti ambientali e le ricadute che potrà avere sul territorio interessato.

E se alcuni fattori tipici dei grandi eventi rendono particolarmente complesso pianificare le ricadute di una grande manifestazione, del tutto arduo è il compito di chi volesse farlo ora, al settembre 2011, considerato che ancora nulla di definito si profila all'orizzonte temporale stabilito (tra soli 43 mesi).

Evento concentrato? Evento diffuso? Investimenti infrastrutturali per quale tipo di manifestazione?



Il Masterplan

Avanziamo qualche riflessione sul Masterplan del terreno di 2.100.000 mq. ufficialmente presentato:

1) Cardo e decumano costituiscono gli unici assi di movimentazione pedonale per un sistema a coltivazioni parallele. Nel progetto presentato il cosiddetto «boulevard principale» (decumano) è largo 35 metri, decisamente scarsi per flussi pedonali imponenti e che potranno muoversi soltanto qui, poiché sarà quasi impossibile il transito nelle aree coltivate. Sono previsti 160.000 visitatori al giorno e questi avrebbero bisogno di almeno 3 mq/persona per muoversi in modo ordinatissimo, quindi 480.000 mq, mentre i progettisti dedicano soltanto 52.500 mq al *boulevard* principale e all'asse perpendicolare (cardo) 9.750 mq. Qui non si tratta di una aerostazione passeggeri nella quale si transita per andare all'area d'imbarco, e l'area dovrebbe essere calcolata per il passeggio e non soltanto come collegamento pedonale di mero transito.

Spazi ben maggiori dovrebbero quindi essere dedicati alla pedonalità. Vero è che per questa è stato progettato anche quello che viene definito *waterside*, un percorso lungo il canale, largo 8 metri ed esteso per 4 km. Quindi, sulla base dei dati di progetto, i pedoni sul cardo e decumano saranno al massimo 20.750 e altri 10.650 saranno quelli sul *waterside*, in tutto 31.400: questo aspetto della carenza degli spazi pedonali è in fondo il costante problema di molte manifestazioni fieristiche milanesi ove a fronte di un ingente afflusso di visitatori vi sono sempre difficoltà e code per spostarsi (con conseguente pessima percezione della visita effettuata, percezione che non si ha in altre manifestazioni fieristiche). Adeguati spazi dovranno essere poi aggiunti e destinati alla sosta (panchine) poiché ai 160.000 visitatori/giorno ipotizzati non saranno sufficienti i 3.000 posti nelle gradinate antistanti il Lake Arena. Alla ristorazione sono dedicati 30.000 mq che, depurati degli spazi tecnici, potranno ospitare circa 10.000 persone alla volta, quindi 40.000 al massimo dalle 12 alle 14. È presumibile quindi che si possa mangiare qualcosa anche negli stand.

2) Il canale navigabile: sappiamo che la via d'acqua avrà una superficie di 90.000 mq, non è nota la sezione e non è precisata la navigabilità; quando fosse un canale navigabile a doppio senso, la sua funzione è da interpretare. Sarà utilizzato solo come riserva per irrigazione e sfondo prospettico suggestivo? Per un utilizzo differente, di canale navigabile, è certamente opportuno considerare gli esigui flussi di visitatori che potrebbero essere trasportati da una flotta di imbarcazioni ad oggi inesistente, e di costosa realizzazione. Più utile come recinzione antintrusione dei senza biglietto. Al momento i ponti pedonali visibili nelle prime ipotesi progettuali sono stati stralciati, ma questi ponti saranno indispensabili prima o poi per trasformare il terreno EXPO, da uno

strano castello con un fossato, in un terreno destinato ad una vita integrata al territorio circostante.

È stato poi rappresentato un porto simile a quello realizzato nell'antica Roma dall'imperatore Claudio, e vi sono ridicole imbarcazioni a vela che saranno certamente numerose, e a loro agio in quelle acque, grazie alle regolari brezze padane.

3) Nei progetti sono presenti coperture con vele, a protezione dal caldo umido che costituisce il clima possibile o prevalente a Milano nel periodo aprile-settembre: peccato che le vele, molto usate anche a Madrid, si sporchino presto e conferiscano all'area un aspetto degradato; stante l'inquinamento presente in questo contesto a ridosso delle autostrade, questo si verificherà in pochi giorni.

Il Masterplan ha un notevole impatto estetico nella planimetria, raffinatamente grafica e che certamente sarà notevole anche al vero, ma solo se osservata dall'elicottero. La percezione al suolo sarà ben diversa e si rischia una babele di tende e di quinte arboree: sarà quindi indispensabile per non perdersi una segnaletica prepotente, e sempre visibile.

4) Alcune piante hanno bisogno di luce, altre di ombra, quindi le vele a copertura dei giardini dovrebbero essere mobili e gestibili, mentre è indispensabile la copertura fissa dei percorsi pedonali, a mitigare il sole eccessivo possibile in almeno quattro mesi, e copertura anche impermeabile contro temporali e piogge sempre possibili e dissuasive per ogni visita non obbligatoria.

5) Il clima milanese è uno scoglio consistente per una manifestazione che dura sei mesi, e i mesi estivi, più inospitali per una fiera all'aperto dovrebbero vedere una concentrazione di convegni e mostre al chiuso, garantite in ogni condizione meteo, utili per non accentuare l'afflusso nelle sole mezze stagioni.

6) Essenze arboree diffuse negli spazi coltivati: se non si tratta di organizzare un Euroflora come a Genova, ove le piante sono trasportate in loco e mantenute comunque nei vasi, è già tardi se occorre impiantare giardini reali e permanenti *post* EXPO. Tutta l'area, anche quella nei pressi della metropolitana, è presentata con la presenza di alberi ad alto fusto; cresceranno in 43 mesi?



Un'altra osservazione climatica: chi rammenta il padiglione del Venezuela all'EXPO di Hannover (anno 2000) non avrà scordato l'olezzo che proveniva dall'edificio verde e l'aria irrespirabile all'interno dello stesso manufatto architettonico progettato come una serra verticale. Sarà bene che i progettisti considerino anche questi aspetti: il clima di Milano, anche più caldo di quello del nord della Germania, non si presta ad improvvisazioni.

Inoltre non è affatto auspicabile la presenza di canali irrigui che non siano stati pesantemente trattati per contrastare il proliferare delle zanzare.

7) Nella zona a Nord Est sono previste delle serre chiuse e climatizzate destinate ad ospitare climi lontani e diversi, equatoriali e tropicali umidi e secchi, e nordici. Certamente complesso il transito interno di un flusso consistente di persone, senza che questo scompagini una climatizzazione raffinata, e senza che i visitatori corrano rischi di malori per gli sbalzi termici e di umidità. Farli transitare in un tubo separato, climatizzatissimo, proteggerebbe loro ed i microclimi in esposizione, ma darebbe all'«esperienza» un sapore assurdamente artificiale, e completamente inautentico.

8) La confinante Cascina Merlata, su di un terreno di 530.000 mq colloca un progetto di grandi ambizioni qualitative ed impatto ambientale nullo, da realizzare entro il 2018 composto da 118.700 mq di residenza a libero mercato, altri 89.000 sono convenzionati, 38.700 destinati all'affitto, 60.000 riservati agli addetti all'EXPO, 10.000 sono terziario, 45.000 commerciali e 15.000 ricettività. La priorità edificativa è riservata all'*housing* sociale, i cui prezzi sono già definiti, e decorosi per Milano.

Il totale esatto dell'edificabile ammonta a 376.380 mq, cioè 1.290.140 mc, da collocare su 330.000 mq, e dato che 200.000 sono riservati al verde, la densità risultante è di 3,4 mc/mq: alta, dato che deve ospitare ancora strade, parcheggi e distacchi degli edifici.

Il progetto di Cascina Merlata

Antonio Citterio&Partners, Paolo Caputo Partnership e Mario Cucinella MCA, sono stati i vincitori *ex aequo* di un concorso di idee con molti invitati qualificati. I loro progetti originali erano però diversissimi per collocazione e forma dei volumi, con Citterio a corti quadre e verde concentrato, Cucinella misto di corti irregolari e torri basse permeate dal verde, Caputo tutto a circhi aperti e due grattacieli organici, come il «cetriolo» londinese di Norman Foster, con verde molto permeato nei volumi. La società Euro Milano decise di incaricare Caputo e Citterio del Masterplan definitivo, e questo risulta assai migliore degli iniziali. Il terreno è un quadrilatero irregolare di circa 900x600 m abbastanza infelice, delimitato dal muro del cimitero di Musocco e dalla estesa area industriale di Pero sui lati Est ed Ovest, dalla autostrada A4 per Torino a Nord, e dalla via Gallarate (ss33) col quartiere Gallaratese zona San Leonardo a Sud. La fermata Molino Dorino della Metropolitana 1 è a 250 m dallo spigolo Sud Ovest. I progettisti hanno risolto il problema scegliendo quasi ovunque dei corpi di 9 piani riuniti a formare dei cortili irregolari aperti da interruzioni, abbastanza attenti all'orientamento per cercare il sole anche invernale. Quattro torri prospettano l'estesa zona industriale di Pero troppo da vicino, con tre viste suggestive sull'area ed il parco, ma un affaccio assai infelice. Lo schema urbano è ordinato, con due zone residenziali, quella più densa verso Ovest e la Fiera, e quella più sottile verso il verde fitto che riempie gli spazi irregolari verso il cimitero; in mezzo è un parco Nord Sud, verticale, su cui si affacciano le due zone, e che contiene la cascina restaurata.



Questa distribuzione del verde suddiviso in due zone principali e con cortili, parcheggi, e strade locali ancora alberati, ci sembra un ragionevole strumento di qualificazione di un luogo periferico, dato che il verde accorpato non avrebbe raggiunto né una dimensione significativa, né poteva cercare aderenze e continuità con altri parchi confinanti.

Nella planimetria è prevista la sede per una metropolitana leggera, che potrebbe collegare la fermata di Molino Dorino con il quartiere e il polo ospedaliero di Vialba di cui si ipotizza la crescita con il trasferimento di altri ospedali, e passa il raggio verde n°1, pedonale e ciclabile che collega il centro ed il Castello Sforzesco con la fiera di Rho e l'EXPO.

Questo progetto appare corretto ed ambientalmente gradevole molto più di altre esperienze milanesi recenti e verrà realizzato ricco delle architetture di molti progettisti chiamati a collaborare: esempio di straordinaria virtù! Unico dubbio la sua modesta capacità ricettiva, pur essendo così vicino al polo fieristico. I visitatori delle fiere commerciali si ritirano in albergo esausti, cercando di lavorare per riordinare i contatti previsti ed effettuati. Non hanno tanto bisogno di centro storico quanto di buoni ristoranti che qui avrebbero fatto piacere anche ai residenti ed ai dintorni, ed avrebbero buona continuità di lavoro data la continuità delle fiere di Rho. Questo della ricettività ci sembra un tema su cui fare un ripensamento, assieme ai 2.000/3.000 addetti all'EXPO ospitabili. Chi saranno? Operai e allestitori «provvisori» o funzionari permanenti, che invece saranno più facilmente ospiti delle residenze? Questa ospitalità di lavoro potrebbe anche prevedere la presenza dei visitatori bisognosi di più lunga

ed economica permanenza rispetto a coloro che scelgono il *comfort* alberghiero. Tutto questo permette ancora una accorta messa a punto. La planimetria disponibile, limitata al perimetro urbanizzato, fornisce poche notizie su come sia prevista la pedonalità di accesso all'EXPO, che incontra non pochi problemi: da quello relativo allo scavalcare l'autostrada o quello della più complessa raggiungibilità della Fiera di Rho, distante oltre un chilometro e circondata da varie barriere. Probabilmente ci si potrà andare soltanto in Metropolitana.



I visitatori e il sistema dei trasporti

9) Per EXPO 2015 è stato ipotizzato un afflusso medio pari a 160.000 visitatori al giorno, vediamo quindi questo cosa significa dal punto di vista dell'accessibilità su trasporto pubblico, e cominciamo dai calcoli più semplici: la Metropolitana 1 è attualmente satura all'85% ed è quindi ipotizzabile un flusso aggiuntivo per EXPO pari al massimo a 225 possibili visitatori per ogni convoglio. Con un treno ogni 3 minuti avremo 4.500 persone/h nella fascia oraria 8-10 e poi con una capacità assai maggiore nella fascia oraria 10-12 anche 15.000 persone/h. La Metropolitana non porta di più all'area EXPO, abbiamo quindi bisogno d'altro.

10) Il contributo delle linee passanti può essere considerato complessivamente modesto in relazione alla modesta ricettività esistente sulle aree servite: la popolazione qui insediata utilizzerà i passanti per visitare l'EXPO nei festivi. Accessibilità di lunga distanza: i visitatori che arriveranno in aereo per visitare EXPO sono stati stimati in 6 milioni e quindi 12 milioni di passeggeri sono in arrivo o partenza. (il 50% in più rispetto ai passeggeri del 2009 di Linate+Malpensa) Questi ospiti si fermeranno almeno tre/quattro giorni e visiteranno la Fiera almeno due volte. Rappresentano quindi 66.500 presenze giornaliere, di cui il 25% in voli con «pacchetto» organizzato. Quanti dei 1.000 posti per il parcheggio bus disponibili rimarranno, considerati i visitatori provenienti da medie distanze nazionali ed europee, persone che si ripresenteranno almeno una seconda volta.

11) I parcheggi esterni hanno 17.500 posti auto. Ad oggi sono solo i parcheggi già a servizio del polo fieristico di Rho, che si presume continuerà la sua attività anche nel corso del 2015, densissima di appuntamenti coincidenti con l'EXPO in primavera ed autunno. Non sappiamo come si pensi a risolvere questo conflitto, ma comunque la metà dei parcheggi sono lontanissimi, e sarà comunque indispensabile aggiungerne altri, dato che i pochi oggi

previsti nel perimetro ed interrati sono a servizio dei VIP. Stime recenti evidenziano come possano essere circa 50.000 i visitatori feriali che accedono all'area Expo su mezzi privati, mentre nei festivi il tasso di occupazione delle autovetture potrebbe essere maggiore

12) Dove verranno accolti i visitatori? Sono state effettuate alcune stime provvisorie basate sui dati ISTAT (pubblicati nel 2010 e riferiti al 2009) sulla capacità ricettiva alberghiera e paralberghiera (*residence e bed & breakfast*) delle località suddivise per aree tematiche omogenee, quindi escludenti le aree collinari, montane e agricole inutilizzabili ai nostri fini, ma includendo le aree turistiche ad alta accessibilità, quali i laghi. Abbiamo depurato dai totali dei letti quelli appartenenti ad esercizi ad una stella, ed abbiamo ancora sottratto un 10% per i due stelle substandard. Presentiamo i dati suddivisi per «corone concentriche» di territori sempre più lontani dall'area espositiva, ma comunque raggiungibili al massimo in circa 90 minuti di viaggio. La prima zona comprende Milano, Monza e la Brianza vicina, Treviglio, Crema, Lodi, Pavia, Vigevano, Mortara, con un totale di 52.850 letti. La seconda include Vercelli, Novara, Varese, Como, Lecco, alta Brianza, Lecco, Bergamo città e terme, Piacenza con 9.800 letti. La terza è relativa alle strutture presenti nei territori di Novara, Varese, Verbania, Como, Lecco laghi, Iseo, Lovere, Brescia, Desenzano, Gardone Riviera, Salò, Sirmione, Parma con 41.200 letti. A questo punto il totale parziale assomma solo a 103.650, e quindi è necessario andare più lontano, con la quarta ed ultima area. Torino, Saint Vincent e Pont Saint Martin, Modena, Bologna, Verona città e lago permettono di aggiungere altri 53.000 letti, portando il totale a 156.650.

Insufficienti, poiché questa ricettività è largamente utilizzata sia dalle manifestazioni locali, che annoverano un ricco calendario di fiere a Parma, Bologna, Verona, Brescia, Torino sia dai flussi turistici tradizionali, importanti sia nelle zone dei laghi sia in quelle termali nei mesi estivi e che, nei mesi di luglio e agosto, presenta il «tutto esaurito». Siamo pertanto sicuri che il contributo del Canton Ticino, con Lugano, Locarno e Bellinzona sia necessario ed importante. Si tratta di circa di un totale di circa 60 esercizi in area utile, e possiamo solo stimare in circa 4.000-4.500 letti la loro capacità, dato che non abbiamo avuto dati aggregati, ma solo elenchi turistici, con il dato di ciascun albergo. Sarebbe opportuna poi la conoscenza del contributo degli alberghi in costruzione che saranno finiti in tempo utile, per dare una valutazione definitiva alla reale capacità alberghiera utile, definendo così il contributo complementare opportuno ed accettabile dalle strutture private ed artigianali (camere e b&b esistenti), per definire gli ospiti «giornalieri liberi» accettabili.

13) In ogni manifestazione fieristica milanese il sistema di trasporto pubblico, ivi inclusi i taxi, manifesta la propria insufficienza, con disagi per tutti e che si accentueranno in occasione di EXPO. Disagi nel sistema dei trasporti acuiti dall'esigua disponibilità ricettiva che, appoggiandosi su strutture distanti, porrà a dura prova l'intero sistema. L'interesse della manifestazione scatenerà poi l'afflusso di connazionali e famigliuole ospiti di parenti e privati, afflusso completamente incontrollabile che potrà produrre picchi festivi estremamente inopportuni ed imprevedibili.

14) Da tutte queste considerazioni risulta che il rilascio dei biglietti dovrebbe essere esclusivamente telematico, commisurato ad una capacità massima non superabile, rivalutata oggi con attenzione in relazione alla reale accessibilità del campo espositivo, e commisurata giornalmente alle prenotazioni effettuate. Deve essere esclusa ogni possibilità di overbooking e le biglietterie in loco non deve servire ad una vendita last minute dell'invenduto scontato, poiché sarebbe una fucina di disagi e delusioni, e di sovraccarichi dei trasporti. Le compagnie aeree insegnano come possano essere gestiti gli sconti nelle giornate di morbida.

15) Taluni asseriscono che "l'EXPO non inciderà in maniera gravosa sul sistema dei trasporti dell'area urbana milanese, considerando che i circa 160mila visitatori/giorno previsti (un numero medio di 320mila spostamenti), rappresentano poco più del 7% del totale degli spostamenti che ogni giorno interessano il territorio del Comune di Milano". Vogliamo dissentire: non si tratta di nuovi spostamenti distribuiti nell'area metropolitana ma di

spostamenti concentrati su poche e particolari direttrici di traffico, oggi già sature al 90%.

Claudio Bacigalupo
Architetto, libero professionista

Paola Villani
DIAR - Politecnico di Milano

Articoli più letti

- Nissan LEAF: inizia l'era della mobilità elettrica
- Piaggio Mp3 Hybrid, ma a che prezzo?
- Citroën C-Zero, lo zero che conta
- Il degrado degli ecosistemi e la sicurezza alimentare
- PROTECTA Story: Speciale «CASAMBIENTE & SICUREZZA»
- Incentivi per la mobilità elettrica: l'Italia è lontana
- La COP 10 della CBD: le aspettative, i risultati
- Processi partecipati nella conservazione di biodiversità e paesaggio

PROTECTA Web

AMBIENTE TECNOLOGIA
Pubblicazione Plurisettim
amministrativo, politico ed e
Registrazione presso il **Tril**
Iscrizione nel Registro de
Direttore Responsabile: T
Capo Redattore: Roberta I
Redazione: Valerio Maura,
email: protecta@ecoedizion
Comitato scientifico: Mari
Martelli, Emilio Olzi, Paola V
Editore: Ecoedizioni Interna
email: gruppoeditoriale@ec
Direzione Marketing e Pul
Tel./Fax: 06.631350 - email:

Copyright 2009-2011 | Ecoedizioni Internazionali S.r.l | Sede legale: via Cola di Rienzo, 28 - 00192 Roma | P.IVA 05201

[Reimposta]