

# LA CITTA' POSSIBILE



Periodico di difesa ambientale e di partecipazione creativa a cura del Comitato difesa ambientale Cuggiono Castelletto N. 7 - Primavera '98

## Torniamo ad amare i nostri luoghi

Niente vive se non ha radici. E non ci riferiamo solo alle piante. Gli animali, gli stessi uccelli hanno un forte senso di radicamento territoriale. L'uomo non sfugge a questa regola naturale, anche se in questo clima di villaggio globale, di economia globalizzata, crede molte volte che avere radici sia un retaggio del passato da cancellare. Noi non la pensiamo in questo modo. Questa porzione di territorio che ha visto nascere e crescere molti di noi è il nostro luogo, è la nostra terra, sono le nostre radici, fatte di paesi, di boschi, di campagne, segnata dalla valle di quel magnifico fiume che in molti anche all'estero ci invidiano e che sempre più è minacciato da troppi interventi decisi altrove, sulla nostra testa e contro la nostra volontà. Ma non è sempre così. A volte questi interventi distruttivi, sono anche decisi da chi pur fisicamente abitando qui, ha la mente altrove, come certe varianti ai Piani Regolatori dimostrano.

Certo, oggi solo una piccola parte di noi vive di un lavoro a contatto con la natura. I più, segnati dai ritmi della fabbrica o dell'ufficio, conoscono (si fa per dire) forse più le meraviglie della savana afri-

spettive di "sviluppo" forse più virtuale che reale. Eppure sarebbe il caso di riaprire gli occhi, di tornare a vedere ciò che davanti a noi ci parla con quel linguaggio di armonia che la natura e l'opera di decine e decine di generazioni ci hanno lasciato.

Capire il proprio luogo per tornare ad amarlo, per viverlo e lasciarlo intatto e se possibile migliore per chi verrà dopo di noi... Ma sia ben chiaro. Amare il proprio luogo non vuol dire rinchiusersi all'ombra di un campanile. Tutt'altro. E' forse il modo più moderno, anche se vecchio come il mondo per affrontare le sfide del futuro e per aprirsi coerentemente a quell'Europa che per noi, prima di essere

l'Europa delle banche, delle borse e delle merci, è quella dei popoli e dei tanti irripetibili luoghi che la compongono. Come il nostro... appunto.

Oreste Magni



cana proposta dal piccolo schermo, che non il territorio che li circonda. Ecco una ragione di quell'indifferenza che sembra annebbiare la capacità di comprensione di molti, a partire da certi amministratori locali ubriacati da chissà quali pro-

## Malpensa 2000

### STRADE E CENTRI COMMERCIALI PIU' MINACCIOSI DEI JUMBO

L'aeroporto internazionale di Malpensa è compreso all'interno del Parco del Ticino, il primo e il più grande parco regionale lombardo. Finora la struttura di Malpensa ha gestito un traffico contenuto, ma il progetto "Malpensa 2000" cambierà completamente le carte in tavola. Il Parco del Ticino purtroppo non ha potuto impedire l'iter di un'opera che ha sempre cercato di ignorare bellamente i vincoli fisici imposti da un territorio delicato, ultimo diaframma urbanizzato tra Milano e Torino. Il problema di maggiore impatto ambientale è dato infatti non tanto dall'ampliamento dell'aeroporto, che comunque inciderà pesantemente, quanto dal cosiddetto "indotto" fatto di strade, linee ferroviarie, oleodotti, metanodotti e molto cemento per nuove edificazioni in previsione in un massiccio aumento di passeggeri e merci. Comunque a poco tempo dall'entrata in funzione della nuova mega struttura - quando sarà ultimata diventerà il più grande aeroporto del Sud-Europa - l'impegno del Parco ha permesso di portare a casa qualche risultato. Inizialmente uno strumento tanto enfatizzato, denominato "Piano d'Area", riempiva infatti il territorio

di autostrade, raccordi, centri commerciali, magazzini. Cercando di fare il "suo mestiere" il Parco del Ticino è riuscito a ridurre gli interventi infrastrutturali, respingendo speculazioni e progetti sovradimensionati; ha costretto i soggetti pubblici e privati a discutere i tracciati di at-

rea pari a tre volte la superficie forestale distrutta per farle posto. Rimangono tuttavia ancora a importanti contraddizioni con la paziente opera di pianificazione del Parco. Ad esempio i previsti insediamenti commerciali in aree naturali; la trasformazione a fini turistici di edifici situati ai margini di una riserva integrale; un "business park" e un polo logistico integrato in piena fascia di rispetto dell'abitato. Come Parco eravamo convinti che tutti fossero d'accordo sul fatto che Malpensa 2000 dovesse significare anche un apporto di risorse per la soluzione dei problemi ambientali urgenti come la sistemazione dell'alveo del torrente Arno, il recupero delle cave, il rimboschimento di diverse aree. Nulla di tutto questo appare però nel Piano d'Area. Nonostante gli sforzi,

quindi, il rischio reale è che sarà possibile costruire milioni di metri cubi di nuove edificazioni in zone attualmente incompatibili con il cemento e che il Piano del Verde interno all'aeroporto diventi solo una patetica "foglia di fico".

Massimo DePaoli  
Consigliere delegato Parco del Ticino



## Boffalora Malpensa

### COSA NE PENSANO GLI AGRICOLTORI

Il territorio agricolo non deve essere più considerato territorio di conquista ma di ricchezza economica, perché l'agricoltura è ricchezza economica, socio culturale ma soprattutto ambientale. Se non si parte da questi concetti, il risultato sarà solo quello dello scempio del territorio, di cui abbiamo assistito in questi anni. Non è neppure sufficiente sostenere che basta salvaguardare le aree protette, si finirà così per giustificare ogni intervento in virtù della salvezza di questo. L'ambiente, la salvaguardia del territorio, va ben al di là della tutela esclusiva delle aree protette.

L'ambiente è un bene intrinseco appartenente a tutti, ma salvaguardato da pochi, e questi pochi sono coloro che vi operano e vi sono nati e che vivono ogni giorno in simbiosi con l'ambiente, il risultato più evidente della mancanza di queste sentinelle è il degrado più assoluto, dalla nostra esperienza è necessario partire da questi concetti se si vuole seriamente affrontare un discorso di salvaguardia ambientale. E' necessario delegare quei Sindaci dei comuni interessati a trovare soluzioni idonee che tengano conto delle esigenze almeno quelle immediatamente vivibili e visibili delle popolazioni interessate. Diviene invece assolutamente indispensabile affrontare queste problematiche con gli agricoltori, se si ha la lungimiranza di investire in ambiente in vivibilità del nostro territorio.

Anche se non è per niente secondario il danno economico causato alle famiglie dei coltivatori è tutto un indotto che oggi gravita attorno alle aziende agricole. Occorre poi tener conto delle caratteristiche intrinseche del nostro territorio agricolo, che assumono anche una particolare valenza ambientale, la maglia idrografica, i filari, le siepi, le strade campestri, fanno del nostro territorio un territorio ricco, ma anche fruibile, e questo sia all'interno che all'esterno del Parco del Ticino, tant'è che i confini del Parco stesso, sono visibili solo sulle carte tecniche al di fuori delle vallate e di certe aree particolari: il concetto è ormai condiviso anche dagli Enti Parchi, quindi di salvaguardia ambientale strettamente legata alle attività agricole, questo concetto sta prendendo sempre più forza, dato anche il dibattito che è recentemente scaturito sulle alluvioni, quindi sulla salvaguardia dell'agricoltura in montagna, della maglia idrografica, della legge delle acque ecc. ecc.

Noi non ci opporremo al progetto del collegamento Boffalora Malpensa, se questo terrà conto delle realtà agricole esistenti, se cercherà di arrecare minor danno possibile al territorio, se cercherà di sfruttare o ampliare percorsi già esistenti, se rispetterà per quanto possibile la maglia idrografica, se il ripristino della stessa sarà curato in collaborazione con gli agricoltori e con il Consorzio Villoresi, se saranno ripristinati agevoli collegamenti tra i centri aziendali e le campagne e gli abitati: Tutto questo sarà possibile solo in collaborazione con le Associazioni degli agricoltori, diversamente sarà inevitabile lo scontro.

Orfeo Favotto  
Coldiretti Zona di Cuggiono



# CHE FUTURO VOGLIAMO PER IL NOSTRO PAESE?

## Colate di cemento e asfalto o un paese vivibile e a misura d'uomo? Le associazioni di Cuggiono e il Piano Regolatore

Un piano regolatore è l'atto più importante di una comunità locale. Delinea che idea abbiamo del nostro futuro. La variante generale appena approvata dalla amministrazione comunale non ci piace. Sia per come si è arrivati a questa scelta sia per cosa questa scelta profugura. Dire di no a scelte che non si condividono pensiamo sia un dovere civico. Ma questo non basta. Bisogna recuperare una visione comunitaria e positiva di pensare e di fare. Questo compito interessa tutti e va portato avanti da subito.



Quale futuro per Cuggiono e Castelletto? Quale futuro per il nostro territorio? Buona parte della risposta a questa domanda è contenuta nel piano regolatore, cioè nella previsione di sviluppo che un comune si dà attraverso questo atto.

Il 20 dicembre scorso l'amministrazione comunale ha approvato dopo un'ora di presentazione e una frettolosa discussione con le minoranze la nuova variante generale al Piano regolatore (P.R.G.).

### Quali sono i punti più "qualificanti"?

- Ampliamento della zona industriale portata da 534.000 mq a 814.000 mq. (+53 %)
- Creazione di una area adibite a terziario di 33.000 mq.
- Aumento della edificabilità per civile abitazione nei pressi delle attuali residenze 2225 stanze teoriche
- Nuove aree su cui edificare abitazioni per complessivi 249.222 metri cubi. (altre 4615 nuove stanze)
- Forte ridimensionamento delle aree a verde e parcheggi attraverso il loro accorpamento.
- Piste ciclabili e pedonali cancellate dai disegni del piano.
- Previsione di un raccordo anulare attorno al paese

### Riflessioni sul metodo.

E' concepibile che decisioni così impegnative per il futuro di un paese siano prese senza il minimo coinvolgimento dei cittadini, delle associazioni e delle categorie professionali?

**Nel merito**  
Siamo sicuri che un futuro basato su una continua espansione del paese, migliorerà la nostra situazione? Nell'interesse di noi che vantaggio ne trarremo in "qualità della vita" ad essere 8, 10 o 14.000 anziché i 7300 attuali? Non ci sembra questa una visione vecchia che tanti guasti ha portato in passato in altri luoghi?

### In particolare consideriamo che:

- Le aree adibite ad attività industriale si sono attestate al valore attuale nell'arco di 150 anni. Oggi quasi metà di esse sono inutilizzate o dismesse. Che richieste possono essere giunte per aumentare del 53% la superficie da adibire a queste attività? La FIAT, la Falk, la Pirelli hanno chiesto di venire a Cuggiono?
- Due aree adibite a terziario per complessivi 33.000 mq. sembrerebbero fatte apposta per un supermercato o per un centro commerciale. Cosa ne pensano i commer-

cianti di Cuggiono di questa eventualità?

- Negli ultimi anni, Cuggiono, grazie al piano regolatore in vigore, ha aumentato di molto le abitazioni, tant'è che si stenta a venderle. Parecchie altre, sempre con l'attuale piano regolatore saranno costruite. Quale richiesta di abitazioni spinge un ulteriore e massiccio incremento di edificazione con questa nuova variante?

- Nell'arco dei prossimi vent'anni le stime regionali prevedono una diminuzione in Lombardia di 900.000 abitanti. Perché non se ne tiene conto?

- Sulle nuove strade. Il collegamento Boffalora Malpensa è stato finanziato dalla Regione che è estremamente motivata a portarlo a compimento in tempi brevi. Perché a ferite sul territorio vogliamo sommare altre ferite con altre strade?

### LA NOSTRA POSIZIONE

Innanzitutto riteniamo profondamente sbagliato il metodo adottato per giungere a queste scelte. Non un incontro pubblico, non un minimo di coinvolgimento dei cittadini. Una tardiva assemblea, convocata il 17 gennaio e organizzata all'ultimo momento per spiegare decisioni già prese, non posta minimamente i termini della questione. Ricordiamo che il primo piano di fabbricazione di Cuggiono, venne elaborato all'inizio degli anni 70 dall'architetto Antonio Susini con i cittadini attraverso 20 assemblee pubbliche, il piano presentato in Comune e in Regione venne approvato senza modifiche e venne preso ad esempio, non solo di partecipazione civica, ma di elevata qualità di

piano. Il piano regolatore seguente (quello attualmente in vigore) venne elaborato in parecchi incontri e venne sottoposto, prima della sua approvazione a tre assemblee pubbliche, dopo che in tutte le famiglie era stato fatto circolare materiale informativo corredato di adeguati disegni. Per questa variante generale niente di niente. La partecipazione, che è il cuore di una democrazia degna di questo nome, viene vista evidentemente come un "optional" di cui fare anche a meno.

### Nel merito delle scelte.

Non è più tempo di ulteriori espansioni. E' tempo di riqualificazione, di estrema attenzione alla qualità della vita, di cura verso l'ambiente. A maggior ragione per un comune come il nostro che è situato nel Parco del Ticino. Un comune attento al proprio futuro dovrebbe puntare su una forte riqualificazione del tessuto abitativo, sul risparmio di risorse, di territorio e di energia incentivando con opportune norme i cittadini a ristrutturare e migliorare nel rispetto dell'ambiente, le proprie abitazioni.

Non è più tempo "di fare di più", è tempo di fare "meglio". Fare meglio oggi produce anche occupazione e lavoro oltre che un ambiente più vivibile.

**Nella favola di Fedro di 2000 anni fa, "la rana che voleva diventare buca" fa una brutta fine. Il nostro paese non si merita questo.**

### Sulle nuove strade in progetto.

La Boffalora Malpensa sarà una grossa ferita per il nostro territorio. Proprio per questo non possiamo ignorare questa grossa opera dicendo che "la accettiamo così com'è purché nel territorio comunale l'amministrazione sia libera di fare ciò che vuole" come è stato affermato ufficialmente in un pubblico incontro. Cerchiamo almeno di fare in modo che la Boffalora Malpensa non porti solo danni, cerchiamo in collaborazione con gli altri comuni e con le associazioni agricole, di mitigare il più possibile i pesanti impatti ambientali che avrà, facciamo in modo che almeno ci tolga parte del traffico di attraversamento. Non prendiamoci addosso solo i suoi pesanti costi ambientali ed economici (più di 11 miliardi per la nuova circonvallazione tirati fuori per la maggior parte dalle nostre tasche).

### ALLORA CHE FARE?

L'assemblea cittadina tenuta lo scorso 22 gennaio ha lanciato due proposte che raccogliamo e facciamo nostre:

• **La formazione di un gruppo tecnico, che in collaborazione con architetti e urbanisti raccolga le obiezioni, le osservazioni e i ricorsi dei cittadini.** Queste osservazioni per essere realmente efficaci vanno presentate in modo collettivo.

• **Organizzare una petizione popolare, nella quale far emergere la contrarietà dei**

cittadini a scelte non condivise e decise con metodi non accettabili.

Se i nostri rappresentanti istituzionali, con queste scelte e questi metodi sembrano aver smarrito il contatto con chi dovrebbero rappresentare, è nostro dovere civico lanciare loro questo segnale forte. In altre parole, questo P.R.G. va ritirato.

Ma se ci si fermassimo qui, sarebbe solo un dire di no. Necessario finché si vuole, ma del tutto insufficiente a dare risposte appropriate che vadano verso un futuro sostenibile.

Deve partire già fin da ora una nuova visione positiva del nostro agire teso a:

• **riscrivere queste scelte in senso di una forte riqualificazione di Cuggiono e di Castelletto.** Non espansioni ma miglioramento e ristrutturazione intelligente del tessuto abitativo attraverso anche opportuni incentivi comunali.

• **parallelamente va organizzata una forte attenzione verso le opere come la Boffalora Malpensa che ci stanno piovendo addosso.** Non con appelli estemporanei ma con una attenzione reale e costante.

• **Deve iniziare un percorso di "progettazione partecipata" che stimoli la nostra comunità ad atteggiamenti responsabili verso il proprio futuro e le generazioni che verranno. I tecnici devono tornare ad essere al servizio dei cittadini per metterci in grado di capire e di scegliere.**

Non è utopia questa. E' ciò che sempre più viene fatto in molti paesi europei, ma cosa ancora più importante è quello che si è fatto anche da noi nella scrittura del primo piano di fabbricazione del '72. Questa è la nostra storia di cui evidentemente ci siamo dimenticati. Ma di cui dobbiamo far tesoro se crediamo in un "futuro che abbia futuro".

Cuggiono 3/2/98

**Comitato difesa ambientale Cuggiono Castelletto - Coltivatori Diretti Cuggiono - Consiglio pastorale Cuggiono - Comitato parrocchiale Castelletto - Lega Pensionati Cuggiono - A.C.L.I. - A.I.D.O. - A.V.I.S. - Associazione genitori Cuggiono - Famiglie accoglienza bambini Bielorusi - Caritas Cuggiono - W.W.F. - Gruppo missionario - Volontari Parco del Ticino - Museo civico di arti e mestieri - Associazione Ticino Handicap - Insegnanti Cuggiono - Associazione ciclistica - Cooperativa Primavera - Volontari Centro Frassati - Associazione La Foresta di Birman - Croce Azzurra - Commercianti Cuggiono - Centro sociale Villa Annoni - Federazione Italiana Caccia sez. di Cuggiono - Centro Tae Kwon Do Cuggiono.**

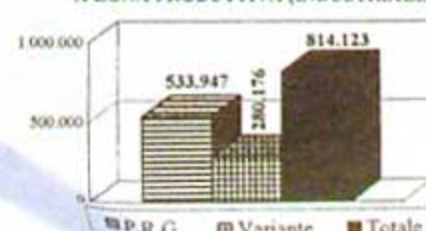
### Il testo della petizione sulla variante al piano regolatore

All'amministrazione comunale di Cuggiono  
Alla Regione Lombardia

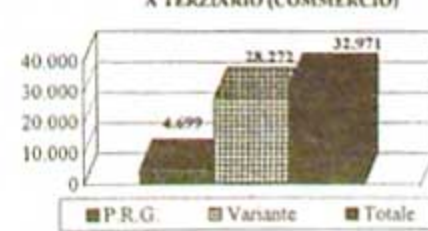
Noi sottoscritti cittadini facciamo nostra la richiesta delle associazioni Ambientali, Agricole, Ecclesiali e sociali di Cuggiono.

La **VARIANTE GENERALE** al P.R.G. va ritirata e riscritta con una forte attenzione alla riqualificazione di Cuggiono e Castelletto, al risparmio di territorio, di energia e di risorse, attraverso la partecipazione dei cittadini, come avvenuto con la stesura del primo piano di fabbricazione nel 1972.

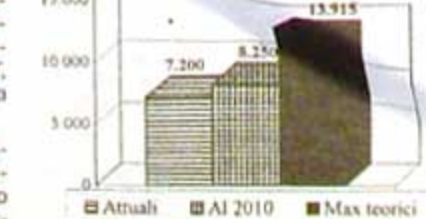
SUPERFICIE IN m<sup>2</sup> DESTINATA A ZONA PRODUTTIVA (INDUSTRIALE)



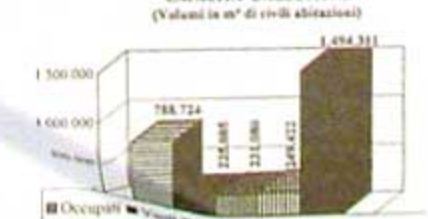
SUPERFICIE IN m<sup>2</sup> DESTINATA A TERZIARIO (COMMERCIO)



ABITANTI



CAPACITA' INSEDIATIVA (Valori in m<sup>2</sup> di civile abitazioni)









# 1972: come nacque il primo piano urbanistico di Cuggiono QUELLA VOLTA CHE I CITTADINI RIPROGETTARONO IL PROPRIO LUOGO

Intervista ad Antonio Susini,  
del gruppo dei progettisti.

In quali anni è stato studiato ed adottato questo piano?

Sono ricordi lontani, lo studio cominciò nel '71 e si concluse nel '73. La quantità e il tipo di materiali che alla fine fu elaborato avrebbero permesso di presentare il piano in forma di Piano Regolatore Generale. Per semplificare l'iter burocratico di adozione, l'approvazione e l'uso, si decise di dargli forma di programma di fabbricazione che era la forma più semplice di pianificazione urbanistica.

Chi furono i coinvolti? Alcuni ricordano di assemblee, di partecipazione popolare, di pianificazione dal basso...

Il Piano fu svolto a cavallo di due amministrazioni che si sono succedute, se ben ricordo, una Dc e una Dc-PSI. A quei tempi in zona si cresceva, stimolati da molti fermenti, c'era ancora odore di entusiasmo partigiano, che aveva cementato uomini di diverse fedi, che aveva fatto crescere amicizie. Ricordo con rispetto il rigore amministrativo e personale del sindaco Venegoni che si divideva tra le cure del paese e la responsabilità dell'IACP di Milano. Con lui è cominciato piano piano, l'esperimento del lavorare assieme: Amministrazione, tecnici, e cittadini. Poi è esplosa il piacere del coinvolgimento, che ha trovato un entusiasta sostenitore nel giovane sindaco Angelo Garavaglia, negli assessori di questa Dc di base, e negli attivissimi socialisti. Fu uno dei primi esempi di partecipazione assembleare alle scelte per l'uso del territorio, contemporaneamente al Piano di Urbino stimolato da Giancarlo De Carlo, all'esperienza del "Quaderno del Piano" di Tricarico e poche altre. Ancora c'era spazio per l'Utopia, per il piacere del sogno, per fare assieme la propria città. Non era ancora il tempo nefasto delle... risoluzioni strategiche... Tornando ai nostri entusiasmi rivedo l'atteggiamento serio e appassionato



Foto in alto, (1998) sulla sinistra Antonio Susini;

Foto in basso, (1973) da sinistra: Luigi Garavaglia, Angelo Garavaglia, Gian Piero Poretti rispettivamente sindaci di Buscate, Cuggiono e Arconate. Carlo Carnaghi (ultimo a destra) sindaco di Bernate.



dei giovani attorno a questa esperienza. Allora vi era un gruppo che faceva capo alla biblioteca... giovani con diversa colorazione politica...

... con piacere ho rivisto in questi giorni diverse facce nel comitato ambiente... e ricordo Maria Pia Garavaglia

che cominciava allora la sua carriera politica. Come vorrei tornare indietro da questi anni brutti che si sono poi succeduti. Fu spinta l'incomunicabilità e la violenza, si svilupparono i poteri occulti... Guardando ad allora sono più che mai convinto che solo una totale, intransigente trasparenza, uccida il potere... proprio come la luce uccide i vampiri. Come si era puliti ed ingenui. Fu rigettata per eccesso di rigore pure la cosiddetta "urbanistica contrattata" Andò a finire così per il Parco Bellora (Villa Annoni) che fu mantenuto intero nel suo perimetro senza un metro cubo costruito per contrattazione... nonostante le enormi sollecitazioni in questo senso.

Qualche rammarico?

Alcuni, e li ricordo tutt'ora. Uno ad esempio. Che sia rimasto solo un segno grafico su di una tavola delle intenzioni: portare un lembo del Parco sino al centro di Cuggiono, cioè portare una larga fetta di verde pubblico fino a lambire l'abitato, all'altezza della piscina, per intenderci. Se vogliamo leggere questa cosa al contrario, il parco nascerebbe dall'abitato di Cuggiono. A partire da qui si dovrebbero inforcicare le biciclette e lasciare le auto, non scendendole ad intasare Castelletto. Un altro rammarico è stata la progressiva sparizione del sedime della ferrovia, che qualcuno, man mano si è mangiato a pezzetti e fagocitato il "Gamba de Legn" Chissà, forse un giorno sarebbe potuto diventare una Metropolitana leggera... Altro ricordo - rammarico, legato al mio personale innamoramento per il trasporto pubblico e per questo ricordo una certa incredulità e freddezza, da parte di quasi tutti, nel mantenere l'indicazione del Canale navigabile... non confondetelo col Naviglio, si trattava del canale navigabile Locarno-Cremona, un'altra cosa... Già allora l'idea del canale era in smobilizzazione, si veda la fine del "Porto di Mare" a Milano che è rimasto solo un toponimo esotico. Chissà se è rimasto almeno il tracciato nei successivi piani di Cuggiono...

## Cosa scriveva l'Espresso 25 anni fa su questa vicenda IL TICINO LO COMPRO IO

**CUGGIONO.** La verde vallata del Ticino ha trovato in un paesino di seimila abitanti, a una trentina di chilometri da Milano, un suo santo protettore, anzi un collettivo di santi. Cuggiono è stato il primo Comune del comprensorio ticinese a dichiarare vincolati a verde pubblico e paesistico un milione e 800 mila metri quadri di campagna. Conta una serie eccezionale di primati: il piano edilizio intanto, per la prima volta in Italia, è stato redatto in forma assembleare con larga partecipazione, e approvato senza manomissioni dal Comune e dalla Regione. Ha il maggior numero di aree pro capite destinate a uso pubblico, verde, attrezzature scolastiche e sportive di quartiere; senza contare la vallata, 120 metri quadri per abitante (contro l'1,5 di Milano e i 43,5 di Stoccolma). Ha espropriato quanto più è stato possibile con la legge 167 per l'edilizia popolare ed economica, compresi 10 mila metri quadri nel centro. E' sul punto di espropriare il parco privato Bellora (Villa Annoni), 240.000 metri quadri di verde.

Nel 1968 l'amministrazione comunale (con sindaco Dc) incaricò l'architetto Antonio Susini del gruppo Nizzoli di redigere il piano urbanistico del paese. Doveva essere un incarico come un altro, un lavoro fatto a tavolino in studio, tenendo naturalmente bene a mente i gruppi di potere, i desideri delle persone influenti e così via. Le cose andarono altrimenti. Susini incominciò ad indire riunioni con gli elementi

*Con l'aria cementificatoria che tira di questi tempi questo articolo sembra tolto da un racconto di fiabe. Ma non è così. E' la riproduzione di un articolo dell'Espresso del 25.11.73. E indovinate di che paese parla?*

più preparati della popolazione. Si era alla vigilia delle elezioni amministrative, l'atmosfera era calda e dalle riunioni informali si passò ad assemblee cittadine vere e proprie organizzate dalla biblioteca comunale, con presenze fino a duecento persone.

### L'AGGRESSIONE SOTTERRANEA

Questa partecipazione in assemblea alla stesura del nuovo strumento urbanistico divenne il leitmotiv della campagna elettorale. Incise tanto da portare alla elezione di un nuovo sindaco, Angelo Garavaglia, sempre della Dc ma di corrente più avanzata.

Dopo una ventina di tumultuose ma anche proficue assemblee, il piano veniva presentato in sede comunale e, un anno fa, approvato definitivamente. Il concetto è di allargare l'area del Ticino "spingendo" il verde verso l'esterno, ossia al di là del Naviglio fino a Cuggiono, e poi costruire un "comprensorio di spazi pubblici sovra-

comunale", vale a dire un'unica grande distesa verde per tutti gli otto comuni ticinesi: Cuggiono, Buscate, Inveruno, Magnago, Nosate, Robecchetto, Vanzaghelo Castano. Questa specie di coda verde della vallata che si allunga fino a Cuggiono dovrebbe essere costituita appunto dal parco Bellora (Villa Annoni). Ma se sulla carta la destinazione del Ticino è decisa, se i 10.000 metri quadri nel centro del paese sono stati già espropriati (con grossi interessi privati lesi), per i 240 mila di Villa Annoni si è in fase di stallo; come mai?

Il piano ha provocato numerose reazioni, sotterranee condotte anche con furbizia. Si soffia sui piccoli coltivatori e proprietari della vallata, si fa leva sui loro interessi singoli, gli si dice che si sono lasciati imbrogliare dalla cosiddetta volontà popolare accettando vincoli che non gli permettono di vendere le loro proprietà a 3 mila lire e più al metro quadro per lottizzare e costruire villette; si soffia su grossi

proprietari delle aree urbane espropriate a basso prezzo, e soprattutto si preme sui Bellora la cui proprietà ha un valore di esproprio di tra i 70 e i 140 milioni mentre il parco senza vincolo, parzialmente lottizzabile in cambio di un "dono" al pubblico di qualche migliaio di metri quadri, darebbe un utile di due miliardi. Si capisce quindi bene il perché di una "aggressione" al piano per ora sotterranea. Questo piano è estremamente nuovo perché blocca la vallata intera e non una striscia di 500 metri accanto al Ticino ed è un esempio di come non ci sia bisogno di una apposita legge regionale per fare queste cose. Basta agire attraverso i Comuni. "Il Ticino ne interessa ben quaranta", osserva il sindaco Angelo Garavaglia, "e noi siamo i primi a fare in modo che i centri abitati diventino isole nel verde, e non come a Milano dove le isole sono le zone verdi. Per questo difenderò il piano da ogni attacco. Il Comune ha i 150 milioni necessari all'esproprio del parco Bellora. E poi c'è anche la possibilità dell'intervento del consorzio Ticino ora che è nato ufficialmente, per decreto prefettizio, perché il Ticino interessa a tutti." Intanto un altro sindaco ha anch'egli incaricato l'architetto Susini e il suo gruppo di preparare un piano, con lo stesso metodo di partecipazione, per il suo Comune: Robecchetto, adiacente a Cuggiono.

Maria Adele Teodori



# COSA E' LA V.I.A.

## PERCHÉ È NECESSARIA PER LE GRANDI OPERE COME LA BOFFALORA - MALPENSA

**Valutazione di Impatto Ambientale una parola tanto abusata quanto non applicata, spiegata in un incontro importante per capire per delineare i percorsi possibili per la difesa del nostro territorio minacciato dalle infrastrutture di Malpensa.**

Sala piena giovedì 23 aprile al Circolo San Rocco a Cuggiono, all'assemblea indetta dal Comitato Difesa Ambientale e dall'Ecoistituto della Valle del Ticino. Molti i sindaci presenti, la Regione con i consiglieri Alessandro Folli e Chicco Crippa della Commissione Viabilità e territorio, la S.E.A. con l'Arch. Giorgio Barlocco, il parlamento Europeo che tramite l'onorevole Muscardini e l'ex commissario all'ambiente Ripa di Meana hanno fatto giungere i loro messaggi così come il Senatore Speroni e l'onorevole Mattioli sottosegretario ai lavori pubblici. Particolarmente qualificate le relazioni in special modo quella del Prof. Virginio Bettini docente di V.I.A. all'Università di Venezia e di Stanford (California), nonché quella di Giulio Ponti, urbanista, e socio fondatore, insieme a Bettini, dell'Ecoistituto della Valle del Ticino. La serata è iniziata con l'intervento dell'arch. Giorgio Barlocco della Direzione della S.E.A. che ha relazionato sullo stato dei lavori di Malpensa 2000 seguito da quello di Alessandro Folli che nel suo intervento ha confermato che i collegamenti con l'aeroporto devono essere sottoposti alle procedure di V.I.A.

### COSA E' LA V.I.A.

Ed è proprio questo il punto cruciale su cui è ruotato l'intervento del Prof. Bettini, il maggior esperto italiano di queste procedure, che in modo chiaro e decisamente impietoso, ne ha delineato l'attuale "stato dell'arte" in Italia. "La V.I.A. non è una giustificazione a posteriori di un'opera, o uno studio isolato che ne descrive in modo più o meno compiacente le interrelazioni con

l'ambiente. E' un percorso scientifico rigoroso, nato più di 30 anni fa negli Stati Uniti che prevede dei passaggi obbligati, come il ragionare su scenari diversi, che diano soluzione al problema posto e che richiede una forte partecipazione delle popolazioni coinvolte nei progetti. La V.I.A. è un metodo scientifico ormai consolidato nell'esperienza estera che tende a rendere minimi gli impatti ambientali delle grandi opere prevedendo, oltre alle mitigazioni e alle compensazioni anche la così detta "opzione zero", ovvero il rigetto dell'opera stessa se è incompatibile con l'ambiente in cui la si vuole inserire. In poche parole la V.I.A. è l'esatto opposto di ciò che è avvenuto fino ad ora in Italia".

### SCENARI ALTERNATIVI

L'intervento di Giulio Ponti, si è incentrato sull'analisi dei flussi di traffico della zona a ovest di Milano, facendo emergere in modo chiaro l'enorme problema viabilistico generato dalle città poste sull'asse del Sempione (Legnano, Busto, Gallarate ecc.). A partire da questa constatazione ha analizzato l'attuale tracciato della Boffalora Malpensa chiedendosi se è questa la soluzione migliore e suggerendo altri tre tracciati alternativi da sottoporre a una corretta procedura di valutazione.

### COSA NE PENSA IL PARCO

E' stata poi la volta di Maurizio Rivolta, del Parco del Ticino. Dopo aver ribadito la cruciale importanza per un moderno aeroporto di privilegiare il trasporto su ferro e non su gomma è passato ad illustrare il progetto di tracciato presentato dal Parco.

E' un tracciato che si sposa con la logica dell'intervento di Ponti, ovvero mentre il grande flusso di traffico va incanalato su tracciati più aderenti all'asse del Sempione, gli annosi problemi del traffico locale, quelli dei comuni del Castanese, vanno affrontati in altro modo, ovvero con una strada a scorrimento veloce, ma molto più stretta, che serva da circonvallazione ai comuni, come già dal '94 il Parco sostiene, che abbia un impatto contenuto, grazie all'utilizzo di tratti in tunnel per non interrompere gli appezzamenti agricoli e le trame irrigue, come nel tratto tra Cuggiono e Inveruno e che tolga il traffico di attraversamento dei comuni evitando agli stessi di progettare in modo sconsiderato altre strade che andrebbero a causare ulteriori e irreversibili danni al territorio come nel caso di Cuggiono.

### LA PETIZIONE POPOLARE

E' questo del resto che stanno chiedendo i numerosi cittadini che hanno sottoscritto la petizione del Comitato difesa ambientale Cuggiono Castelletto e che il Parco ha fatto propria a stragrande maggioranza nella assemblea del 14 febbraio scorso. Sono poi seguiti i numerosi interventi dei sindaci (purtroppo assente quello di Cuggiono), della Coldiretti, dei consiglieri regionali, e del pubblico, nonché la lettura dei contributi inviati a mezzo fax dall'euro-parlamentare ex commissario europeo all'ambiente Ripa di Meana, dal senatore Speroni della Lega, dall'euro-parlamentare Cristiana Muscardini di A.N., e dal sottosegretario ai lavori pubblici Gianni Mattioli. L'assemblea è terminata verso l'una.

### LE PROPOSTE

Abbiamo chiesto a Oreste Magni del comitato ambientale e da circa un mese presidente del neo nato Ecoistituto della Valle del Ticino, una valutazione della serata.

"Penso si possa trarre un bilancio decisamente positivo. Dobbiamo vedere questo incontro inserito in un percorso che non parte da oggi e che nelle prossime settimane dovrà vedere:

1. Il massimo collegamento tra le realtà locali (istituzionali e associative) nel richiedere seriamente la V.I.A. sulle grandi opere del sistema Malpensa
2. La presentazione a livello regionale di un disegno di legge, il cui testo, elaborato dal Prof. Bettini è già pronto, questo sarà un passaggio molto importante per dare attuazione alle procedure di V.I.A.
3. La messa a disposizione delle comunità locali di un pool di esperti di autorevolezza internazionale, il professor Bettini ovviamente, ma anche Leonard Ortolani della Stanford University e se ci sarà possibile anche quella di Larry Canter, il padre delle procedure di V.I.A., docente alla Oklahoma University.

Su queste tre direttrici ci stiamo muovendo. Non ci nascondiamo le enormi difficoltà di far applicare, per la prima volta, correttamente in Italia, le procedure di V.I.A. Questo va ricordato, dipenderà soprattutto dalla sensibilità e dalla organizzazione delle popolazioni che abitano questo territorio. Dobbiamo domandarci se veramente lo vogliamo salvaguardare o se vogliamo che si trasformi in una periferia metropolitana a base di grandi opere impattanti e di varianti ingiustificate ai piani regolatori. A questo proposito ricordo l'appuntamento del 10 maggio alle 10 presso il salone parrocchiale di Castelletto di Cuggiono, dove si incontreranno, i gruppi ambientalisti del Castanese, del Magentino, del gallaratese e del novarese, nonché diversi sindaci di questo territorio. Invito chi ha sinceramente a cuore il futuro di questa zona a essere presente".

C.P.

## V.I.A. VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE QUESTA SCONOSCIUTA

"Valutazione di impatto ambientale" (VIA;EIA, Environmental Impact Assessment, per gli anglosassoni) è la valutazione preliminare dei potenziali effetti che un'opera può avere sull'ambiente naturale nel quale dovrebbe inserirsi e la definizione della loro reversibilità o irreversibilità. Le norme che ne regolano l'applicazione, prevedono anche la raccolta delle osservazioni di tutta la comunità interessata, e quindi (almeno in teoria) la reale partecipazione della "gente" alle decisioni finali.

Gli elementi fondamentali per dare credibilità alla procedura di valutazione dell'impatto ambientale (VIA), procedura che non ha senso se non è estesa a piani e progetti, se non viene redatta sulla base di scenari che comprendono anche il do-nothing (l'opzione zero, cioè non far nulla), se non prevede la partecipazione attiva della popolazione interessata alla decisione finale.

Nel corso di questi anni ho avuto modo di seguire procedure di VIA poi abortite, di assistere - impotente - alla manipolazione della VIA da parte di Regioni, Province, Comuni, industrie e multinazionali, di partecipare a Commissioni che cercavano di definire la correttezza dei rapporti di impatto presentati dall'ENEL per centrali nucleo- e termoelettriche.

Se intesa compiutamente, e valorizzata nei suoi diversi passaggi, la procedura di VIA potrebbe realmente rappresentare una sfida nei confronti di governi, enti locali e imprenditori con l'introduzione di nuovi e significativi parametri all'atto della progettazione, primo fra tutti la valutazione preliminare degli impatti potenziali di un'opera pubblica sull'ambiente naturale interessato. Se infatti ipotizzia-



mo l'applicazione della IVA a un determinato progetto - una localizzazione industriale, una centrale termoelettrica, un impianto di depurazione, una discarica - assistiamo ad una sorta di rivoluzione

copernicana degli atteggiamenti dei pubblici amministratori, degli enti, del governo, degli imprenditori. Il promotore dell'opera deve infatti presentare, unitamente al progetto, un rapporto di impatto ambientale, completo delle necessarie analisi e valutazioni.

In Italia, dove la procedura VIA (introdotta attraverso la Direttiva 337/85 della CEE) è stata inserita nella legge che istituiva il Ministero dell'ambiente, una recente legge sulle opere pubbliche (la Legge 109/94, meglio conosciuta come "legge Merloni", entrata in vigore il 6 marzo 1994 ma rimasta deliberatamente inapplicata da parte dei governi) introduce (art.16) un principio di fondo, finora disatteso nel difficile iter applicativo della Direttiva 337/85 della CEE sulla valutazione dell'impatto ambientale: la netta separazione tra progettazione e realizzazione. La parte più significativa di un'opera diventa così la fase progettuale, il che non significa che la progettazione debba essere un atto da protrarre all'infinito (come sostengono alcuni dei detrattori della procedura), ma semplicemente che il progetto di massima può essere utilmente corretto, ridotto, ripensato - o addirittura abbandonato - sulla base delle valutazioni di preselezione e di delimitazioni del campo di analisi. Il progetto preliminare viene quindi ad assumere una sua importanza in un quadro di grande complessità, in cui siano definite tutte le esigenze da soddisfare, compresa la proposta di altre soluzioni possibili.

Tratto da "L'impatto Ambientale. Tecniche e metodi" di Virginio Bettini



# VIABILITÀ URBANA

## La strada non è un nero nastro d'asfalto

Purtroppo in Italia si discute molto poco di sicurezza stradale nonostante i continui drammatici incidenti: il dato provvisorio per il 1997 è di 176.800 incidenti, con 252.700 feriti e ben 5.829 morti all'anno. Ma sconcertante è che il 70% circa degli incidenti ed il 40% dei morti avviene sulle strade urbane. Nel 75% dei casi è coinvolto un pedone.

Nei piccoli centri urbani coinvolti da strade di attraversamento il numero di pedoni coinvolti in incidenti è ancora più alto.

Lo sforzo educativo è irrisorio di fronte ai miti ed ai modelli imperanti, tutti in favore di un uso aggressivo dello spazio stradale: la velocità, la potenza, la cilindrata la ripresa sono ben più importanti agli occhi della maggioranza che non il rispetto e la gentilezza nei confronti dell'utente debole.

Sempre per amore della statistica, nelle aree urbane l'85% dei pedoni coinvolti rimangono feriti, contro il 7% degli automobilisti.

### LA VELOCITÀ

La velocità è il fattore determinante della gravità dell'incidente (nel diagramma è evidenziato l'effetto dell'urto con un'auto che viaggia a 60 Km/h che corrisponde all'effetto di una caduta libera da 14,5 metri, mentre l'urto con un'auto che viaggia a 30 Km/h ha effetti molto meno pesanti in quanto corrisponde ad una caduta da 3,6 metri).

Con il riferimento all'età, il rischio è ben 5 volte superiore per i bambini fino a 10 anni e due volte superiore per gli anziani rispetto ai pedoni con un'età compresa tra i 10 e i 60 anni.

Oggi si comincia a pensare che gli incidenti non siano tutti dovuti all'incoscienza dell'automobilista. Essi potrebbero piuttosto essere causati dalla concezione tecnica della strada.

Secondo stime europee almeno il 28% degli incidenti è causato da fattori ambientali e stradali. Attenzione quindi a progettare una strada!

La concezione della strada ha un effetto importante sugli usi e sul tessuto urbano e sul comportamento degli utenti.

### STRADE LUNGHE E DIRITTE?

Da tempo si è capito che una strada più larga e dritta non è affatto una strada più sicura e veloce.

Perché non è sicura: una strada larga e dritta consente all'auto una maggiore velocità che costringe l'automobilista a concentrare la sua attenzione ad un campo visivo sempre più stretto, con l'effetto di rendergli "invisibili" i lati o le aree più prossime all'auto, aumentando il rischio di incidente; inoltre la velocità rende la frenata più lunga.

Perché non è veloce: in un contesto urbano le interruzioni per incroci, semafori, attraversamenti inducono ad un comportamento nervoso di chi guida che induce brusche frenate, fermate, accelerazioni ecc. ed alla fine il tempo di attraversamento di un abitato è molto lento.

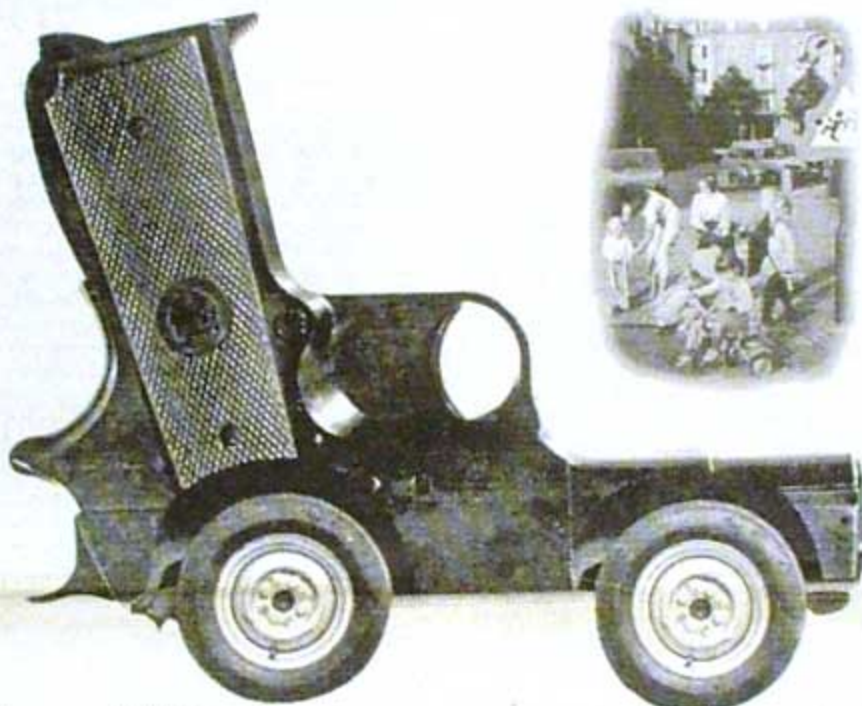
Il segreto di una buona strada sta nell'in-

**Sicurezza e vivibilità urbana.**

**Riprogettare la viabilità interna delle cittadine per renderle più belle e vivibili.**

**La risposta non può essere in sensi unici e colonnine...Le città Svizzere, Francesi, e Tedesche hanno scelto ben altri metodi.**

**Ce ne Parla Pacifico Aina, incaricato ad affrontare questi problemi nel comune di Bernate.**



porre una fluidità del traffico delle auto; per questo si tende a limitare la velocità per indurre ad una guida più precisa e si cerca di evitare le interruzioni; in questo modo, pur moderando la velocità ai 30 Km/h i tempi di attraversamento non aumentano (in compenso aumenta la sicurezza).

### SENSI UNICI?

Si cerca anche di evitare il più possibile il senso unico, perché aumentando di fatto la sezione stradale a disposizione dell'auto se ne induce una velocità maggiore ed un percorso molto più lungo con conseguente maggior rischio ed inquinamento.

Il segreto sta nel ridurre lo spazio della strada dedicato all'auto ed attribuire lo spazio rimanente ai pedoni e ai ciclisti sia per dare a questi utenti la necessaria sicurezza, sia perché le gambe e la bicicletta erano, sono e saranno sempre i mezzi più ideali per muoversi in ambiente urbano. In questo modo c'è la possibilità di una rinascita delle attività umane lungo le stra-

de; possono in effetti rinascere piccole attività commerciali e spazi di soggiorno e di realzione che rendevano vivo e caratteristico l'abitato.

Ridurre la prepotenza dell'auto vuol dire valorizzare un sito. Bisogna smetterla di parlare di incroci e di arredare le strade con colori e segnali al solo uso e consumo dell'auto, bisogna reinventare le piazze, i colori delle pietre, la serenità (e non la paura) nell'abitare e nel sostare sulla strada.

Quando si affronta la sicurezza si affrontano dunque tutti i problemi della mobilità e del degrado dell'abitato.

Il traffico non è un tema circoscritto ad un ambito esclusivamente trasportistico, ma coinvolge più professionalità con lo scopo di valorizzare i caratteri architettonici dei centri abitati e riqualificare le aree periurbane. In questa logica possono nascere: le "porte di ingresso" agli abitati, dove l'auto-

mobilita di passaggio viene avvertito che sta raggiungendo un abitato e prestare più attenzione, la "porta" è anche un luogo di pubblicità dell'abitato, il suo biglietto da visita (foto francese); l'eliminazione di inutili, pericolosi ed antestetici semafori con la sostituzione di efficienti rotatorie; il ridimensionamento delle carreggiate attento a tutte le attività che si svolgono sulla strada: scuole, bar, negozi, giardini, pedoni, ciclisti; la sopraelevazione di piccole sezioni stradali per proteggere il pedone dall'automobilista nell'attraversamento; il restringimento della carreggiata per diminuire la velocità e favorire le altre attività presenti nella strada.

### I RISULTATI DELLA MODERAZIONE DEL TRAFFICO

Sorprendenti sono stati i risultati di questa tecnica della moderazione del traffico: ricordiamo il programma francese "Villes plus sûres, quartiers sans accidents" in cui sono state coinvolte circa 40 località con un traffico compreso tra i 3.000 e i 12.000 veicoli, che ha ridotto gli incidenti da un minimo del 27% al 60%.

Nella Repubblica federale tedesca, la politica delle "zone a velocità 30 Km/h" si è diffusa a macchia d'olio fin dagli anni '80 ed oggi coinvolge anche tutti i paesi del nord Europa (nel solo 1991 sono state trasformate oltre 1.100 strade e 2.500 nuove zone di velocità massima 30 Km/h).

In Svizzera il "Gruppo per la gestione e moderazione del traffico" ha da tempo messo a punto una serie di criteri di intervento in tutto il Cantone Ticino. Anche in Italia non mancano esempi significativi (in Piemonte). In questi giorni, ad esempio, si sta presentando uno studio commissionato dalla Amministrazione del comune di Bernate dal lungo e significativo titolo "Piano per il miglioramento e la sicurezza e della mobilità veicolare, ciclabile e pedonale e per la riqualificazione ambientale e funzionale degli spazi della viabilità urbana".

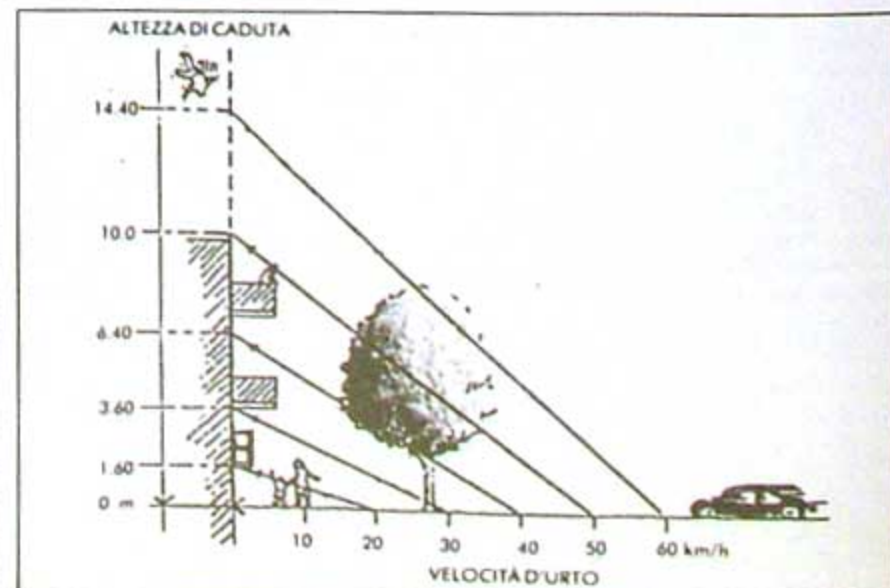
Molti anni un "grande" (Willi Usler) esperto del traffico, inviandoci la sequenza di piazze, piazzette, slarghi dei nostri centri urbani si stupiva incredulo della nostra capacità di riscoprirli "moderando" il traffico delle auto.

Sempre molti anni fa imparammo da un lungo lavoro di intervista svolto in Olanda che il più grande problema di chi si trova sulla strada è la paura di essere travolto, paura che gli impedisce di osservare le vetrine, di parlare, di muoversi. Demolire quella paura significa far rinascere i nostri centri abitati.

Certo non bisogna demonizzare l'auto ma scoprire che la strada è ben più che un nero nastro di asfalto.

Pacifico Aina

*Nelle vie principali il verde può svolgere un ruolo insostituibile per la qualità sia estetica sia ambientale*





# Collegare Malpensa alla Torino Milano? Sì ma come?

**Ragionare su scenari alternativi e capirne i costi economici e sull'ambiente, è la base di una corretta Valutazione di Impatto Ambientale. Le proposte che seguono elaborate da Giulio Ponti, urbanista in Milano e consulente del Comune di Mesero, vanno in questa direzione.**

Tra le opere stradali di un certo rilievo attualmente in progetto in Lombardia, vi è il collegamento tra il nuovo aeroporto "Malpensa 2000" e l'autostrada Torino-Milano, il cui tracciato è, al momento, quello indicato nel progetto generale del nuovo aeroporto, elaborato dal Centro Studi PIM per conto della Regione Lombardia. Per comprendere le ragioni per le quali, fino ad ora, tale nuova arteria stradale è stata immaginata in quel determinato contesto territoriale occorre innanzitutto richiamare alla memoria un antefatto. Oltre quindici-venti anni addietro, la Società che gestisce l'autostrada Torino-Milano, ha elaborato un progetto completo di una "bretella" di tipo autostradale tra il casello di Boffalora ed il nuovo aeroporto. Questo progetto è stato reso pubblico a tutti i comuni interessati e, in quel momento, è stato valutato in modo del tutto superficiale in quanto era noto che non vi erano le condizioni generali e le risorse finanziarie necessarie alla sua realizzazione. Tale progetto aveva comunque determinato un primo effetto non trascurabile: larga parte degli strumenti urbanistici dell'epoca avevano cautelativamente inserito un'ampia fascia di rispetto destinata, per il futuro, all'inserimento di questa nuova arteria.

## UN VECCHIO PROGETTO

Nel corso di questi decenni, l'esistenza del progetto ha gradatamente creato nell'opinione pubblica la convinzione che, in quella od in altra forma, in futuro, di massima, una strada in quella posizione sarebbe comunque stata realizzata.

Nel momento in cui la Regione Lombardia si è attivata per promuovere e coordinare le progettazioni e le realizzazioni delle grandi infrastrutture necessarie alla vita della nuova aerostazione, per quanto concerne il collegamento tra l'aeroporto e l'autostrada Torino-Milano, il fatto stesso di disporre di un progetto, ha indotto a ritenere che in ogni caso il collegamento andava realizzato in quella collocazione, e che il progetto avrebbe dovuto essere rielaborato tenendo in maggior conto le esigenze e le aspettative delle comunità locali interessate.

Il progetto di massima ora in discussione è stato concretamente avviato solo nella seconda metà dello scorso anno 1997 ed è stato sottoposto ai comuni nel mese di novembre 1997.

## IL TRAFFICO AUTOMOBILISTICO GENERATO DA MALPENSA

I dati relativi al traffico sul tratto Malpensa-Boffalora presenti nel progetto di Piano Territoriale in corso di ultimazione da parte dell'Amministrazione Provinciale di Milano, indicano che, a pieno regime, di massima, secondo questa direttrice, il flusso di autoveicoli è quantificabile in complessivi 1600 veicoli nell'ora di punta (700 veicoli esistenti + 900 generati da Malpensa). Per smaltire un traffico di questa consistenza è quindi più che sufficiente una normale strada di tipo provinciale o statale.

Dato che l'intendimento regionale è invece quello di realizzare una strada a quattro corsie connessa alla viabilità ordinaria unicamente da svincoli a più livelli, è stato necessario motivare tale dimensione di strada facendo riferimento anche al traffico generato dai bacini territoriali limitrofi esistenti (ci si riferisce al bacino del legnanese ed a quello del magentino).

Sia il "Piano d'area" relativo al territorio direttamente interessato da Malpensa, sia il

Piano Territoriale della Provincia di Milano, sia infine le elaborazioni più recenti predisposte direttamente dalla Regione Lombardia, per giustificare tale strada e soprattutto tale collocazione prevedono la realizzazione di altre strade, di forte portata, in grado di "raccogliere" il traffico in concomitanza coi bacini territoriali che lo generano e di convogliarlo verso la nuova arteria, come è immediatamente percepibile esaminando i relativi elaborati planimetrici regionali resi pubblici in questi ultimi mesi.

## I BACINI DI TRAFFICO

La tavola qui unita evidenzia la consistenza dei due bacini di traffico che si trovano rispettivamente ad est ed a sud est, rispetto all'area di Malpensa: quello del magentino e quello del legnanese. In particolare, quest'ultimo (composto dai comuni di Gallarate, Busto Arsizio, Castellanza, Legnano, Parabiago, e da quelli limitrofi) ha una consistenza complessiva pari a circa 280.000 abitanti: equivalente alla somma delle città di Bergamo e di Brescia.

Il Piano d'Area di Malpensa, il Piano territoriale della Provincia di Milano, ed infine gli stessi studi predisposti dalla Regione Lombardia, indicano concordemente la necessità di realizzazione dei tratti di strade,

Turbigo, i flussi di traffico di tipo autostradale diretti verso il Piemonte, si orienteranno indubbiamente verso questo tracciato: fino a quel momento, (certamente non lontano nel tempo dato lo stato attuale di tali opere), continueranno a gravitare sul casello di Boffalora.

L'attuale presenza dei due caselli di Boffalora e di Arluno, a distanza molto ravvicinata tra loro, molto probabilmente scaturisce dai criteri progettuali in base ai quali è stata strutturata all'origine l'autostrada Torino - Milano. In un'epoca nella quale i costi di gestione dei caselli erano meno gravosi, i due caselli di Galliate e di Boffalora sono stati creati con l'obiettivo di agevolare l'utilizzo dell'autostrada nel tratto di scavalco del fiume Ticino. Rispetto agli attuali criteri di utilizzo della rete autostradale e di ottimizzazione dei costi di gestione dei caselli, la presenza dei due caselli a distanza molto ravvicinata tra loro risulta assai poco valida. Considerato infine che il casello di Arluno, ormai assediato dall'urbanizzazione, è ampiamente sotto-dimensionato rispetto ai fabbisogni attuali e futuri, mentre il casello di Boffalora è chiaramente sotto-utilizzato per effetto della sua collocazione geografica, appare corretto proporre la creazione di un unico

casello presenta, di massima, le seguenti prerogative prevalenti:

- attorno all'area metropolitana milanese, il settore nord, ed il settore nord-est, sono quelli nei quali, dall'inizio storico dall'epoca industriale, si sono concentrate gran parte delle attività produttive lombarde.

- il settore nord-ovest ha subito un processo analogo ma prevalentemente concentrato lungo l'asta della strada del Sempione, creando ciò che comunemente viene individuata come l'area del legnanese (a tutt'oggi comprende circa 280.000 abitanti);

- a partire dagli anni '70 con l'istituzione del parco fluviale del Ticino e, in epoca recente, con la creazione del "Parco sud", tutto questo settore del territorio regionale, in parte risparmiato dal fenomeno degli insediamenti produttivi e residenziali sparsi, è stato considerato quale l'ultima occasione possibile per riequilibrare l'intensa congestione di insediamenti produttivi e residenziali presenti attorno ed in special modo a nord rispetto al polo milanese;

Queste prerogative generali del territorio, e soprattutto le scelte concrete di tutela del territorio effettuate dalla comunità lombarda a partire dagli anni '70, sono elementi di grande interesse in quanto tali operazioni non sono state poste in essere a seguito di una volontà pianificatoria decisa dall'alto, a scala regionale, ma sono state poste in essere per specifica richiesta "dal basso", cioè da parte dei cittadini, che ne hanno intuito l'improrogabile necessità, pur nella consapevolezza dei limiti all'espansione insediativa che tale tutela avrebbe comportato.

Poniamo ora in relazione le prerogative di massima di questo ambito regionale, con le direttrici lungo le quali scorrono i flussi di traffico, e la viabilità esistente. Il settore nord, che indubbiamente è quello maggiormente congestionato, dispone fino ad oggi unicamente del tratto autostradale liberalizzato della tangenziale nord e richiede, senza ombra di dubbio, l'attuazione di una nuova arteria secondo un tracciato che, di massima, a tutt'oggi, è stato delineato e denominato "Pedegronda".

Il settore più propriamente ovest, dispone fino ad ora solo del tratto di tangenziale che lo attraversa e che si trova immediatamente ai limiti dell'area metropolitana milanese. Tutto lo spazio che intercorre tra la tangenziale e il confine regionale delineato dal fiume Ticino, dispone unicamente di alcune arterie provinciali, con incroci unicamente a raso, ed in particolare le strade provinciali n. "31" e "34".

I flussi di traffico generati dal polo di Pavia, nonché quelli provenienti dall'autostrada Genova-Milano, per collegarsi alle zone del Legnanese, al nord Milano, all'autostrada Torino-Milano, ed alla Malpensa, possono scorrere unicamente lungo la tangenziale o lungo l'inadeguata viabilità locale.

## COSA EMERGE DA UN CONFRONTO

Poniamo ora in relazione il nuovo tratto di strada con le prerogative strutturali di questo ambito regionale, ora sinteticamente richiamate: da questo raffronto emerge, in forma piuttosto evidente, che:



di estensione non trascurabile (oltre 32 km), progettati allo scopo di "drenare" il traffico diretto a sud, generato da questo bacino per convogliarlo verso la nuova arteria Boffalora Malpensa.

Andamento dei principali flussi di traffico che attraversano l'area interessata dalla nuova strada: i due caselli di Boffalora ed Arluno.

Dal punto di vista geografico, appare evidente che i flussi principali del traffico automobilistico locale tendono a scorrere lungo la direttrice più breve e quindi quella che risulta più prossima rispetto all'allineamento ideale tra la città di Legnano e la città di Abbiategrasso. I flussi principali del traffico automobilistico tra Milano-Sud e Malpensa tendono invece a svolgersi, di massima, lungo la direttrice più prossima rispetto all'allineamento geografico tra Malpensa - Castano Primo - Arluno - Milano.

## LA GALLIATE MALPENSA

Dal momento in cui verranno aperte al traffico le nuove strade realizzate dalla Regione Piemonte tra Galliate; Romentino; Turbigo; Oleggio; e sarà potenziato il ponte di

nuovo casello, nella posizione indicata, in prossimità del comune di Osona, in una zona nella quale è stato verificato che sussistono adeguate disponibilità di territorio. Il concentramento in una unica nuova posizione del punto di accesso e di scavalco dell'autostrada, secondo la direttrice nord-sud, appare decisamente più naturale, più corretto, più economico.

Inquadramento della nuova strada nella rete della viabilità regionale.

Per la rilevanza dei flussi di traffico che intende agevolare, e per le sue caratteristiche tecniche (corsie separate, svincoli a più livelli, ecc.) questa nuova arteria assume indubbiamente una rilevanza regionale e, conseguentemente, si inserisce nella rete dei collegamenti stradali a grande scala, riguardanti il settore nord - ovest - il settore ovest, il settore sud-ovest della regione, e l'area metropolitana milanese.

## DOVE SI GENERA IL TRAFFICO?

Osservata a grande scala, questa parte della Lombardia, per quanto concerne la collocazione dei centri generatori di traffico e delle linee di scorrimento dei flussi di colle-



Segue da pagina 7

## Collegare Malpensa alla Torino Milano? Sì ma come?

- tale nuovo tratto di strada costituirà una delle componenti di forte rilevanza della maglia viabilistica a grande scala regionale;
- sul medio e lungo periodo, risulterà infatti necessario e metodologicamente corretto collegare tale tratto stradale con gli ambiti territoriali posti a sud-ovest ed a sud dell'area metropolitana milanese (tramite la creazione di un tratto nuovo di strada od attraverso il potenziamento della viabilità provinciale esistente);
- su tale nuovo collegamento viario scorreranno i flussi di traffico conseguenti alle relazioni tra il polo di Pavia, quello di Abbiategrosso, quello di Magenta, con il polo legnanese, l'autostrada Torino-Milano; il polo di Seregno, ed infine il nord Milano;
- è quindi doveroso e corretto porsi fin da ora il problema di individuare, pur di larga massima, ma in modo territorialmente corretto, la parte di territorio che questa seconda nuova strada dovrà attraversare, con l'obiettivo di rendere agevoli i flussi di traffico che spontaneamente interessano questo ambito regionale;
- questo nuovo tratto di strada, per evidenti motivi di coerenza con la struttura territoriale regionale esistente, e con le operazioni pianificatorie già in essere, non può che porsi a doverosa distanza rispetto alla fascia di tutela naturalistica costituita dal Parco della Valle del Ticino e, di massima dovrebbe essere, quello evidenziato nella cartografia qui unita;
- tutto ciò porta quindi a concludere che, considerata nella sua interezza, questa nuova rete stradale regionale, di massima, dovrebbe porsi lungo i tracciati ipotizzati sia per la parte posta a nord rispetto all'autostrada Torino-Milano che per la parte posta a sud, come indicato nella cartografia qui unita;
- l'esame a grande scala dei problemi territoriali ed in particolare quelli posti dallo scorrimento dei flussi di traffico, porta con tutta evidenza a concludere che il tracciato più corretto per il tratto di strada ora in esame, non può che essere, individuato a seguito di una dettagliata valutazione delle possibili tre alternative indicate;
- la rilevanza delle risorse economiche assorbite dalle grandi opere stradali, e l'evidente effetto urbanizzativo che la nuova viabilità provoca sui territori attraversati, aggiunge ulteriori motivazioni a quelle più sopra esposte riguardo alla assoluta necessità di collocare i nuovi tratti stradali all'esterno del Parco della Valle del Ticino, nonché degli ambiti territoriali che si presume di dover destinare alla tutela dell'integrità delle risorse naturali;
- ogni altra ipotesi di tracciato che si discosti da quelle, pur di larga massima, indicate nella cartografia qui unita ed in particolare le ipotesi che si basano su soluzioni che interessano direttamente il Parco della Valle del Ticino o sono poste lungo i suoi confini, non possono che essere considerate erronee, incongruenti rispetto alle constatazioni territoriali più sopra sinteticamente richiamate, del tutto ingiustificate.

### IL PROBLEMA COSTI

Dall'esame delle tre elaborazioni pianificatorie più volte richiamate (il Piano d'area Malpensa 2000; il Piano Territoriale della Provincia di Milano, le elaborazioni regionali) emerge con evidenza che tali progetti in esame tengono conto del fatto che il flusso reale di traffico non si svolge secondo il tracciato ipotizzato ma secondo un tracciato spostato verso est, lungo una direttrice quasi parallela. Il progetto prevede infatti dei tratti stradali di raccordo, appositamente collocati sul territorio per raccogliere il traffico laddove effettivamente si forma, e portarlo sul nuovo tratto di strada. La previsione di questi raccordi stradali, contenuta nel progetto in esame, genera due ordini di considerazioni:

- per un verso costituisce una chiara dimostrazione del fatto che i progettisti sono pienamente consapevoli che il flusso reale di traffico è spostato rispetto al tracciato stradale, e conseguentemente reputano necessario realizzare più di un tratto di raccordo per spostare fisicamente tale flusso di traffico dalla linea naturale di scorrimento a quella del nuovo tracciato di strada;

- per altro verso la previsione di questi raccordi stradali costituisce un'evidente maggiorazione di costo di tutta l'operazione, maggiorazione di costo di entità piuttosto rilevante.

La convenzione sottoscritta nell'agosto del 1997 tra la Regione Lombardia, l'ANAS, e la SEA stan-

zia 350 miliardi per la realizzazione di 18 km. di strada a 4 corsie e svicoli a più livelli. Ciò significa che, per questo tipo di strada, si ipotizza un costo unitario pari a circa L. 19,5 miliardi per km.; da questo costo si può trarre, pur di larga massima, anche un costo teorico per la realizzazione delle altre strade in progetto ( quelle con caratteristiche meno rilevanti, presumibilmente composte da tre corsie e con innesti a raso) che possiamo considerare pari a circa il 65% di tale costo e quindi pari a L. 12,5 miliardi per km. Ad una rilevazione cartografica sommaria, i tratti di strada "integrativi" riportati nella tavola qui unita, (progettati dalla Provincia e fatti propri sia dal Piano d'Area che dalla Regione), hanno un'estensione complessiva pari a circa 32 km, e corrispondono ad un costo complessivo di L. 400 miliardi.

### MINOR COSTO DEI TRACCIATI PROPOSTI RISPETTO A QUELLI IN PROGETTO

Per effettuare il raffronto tra i costi delle opere stradali in progetto ed i costi delle opere proposte in alternativa, si è fatto riferimento unicamente ai tratti di strade previste al di sopra rispetto al tracciato dell'autostrada TO-MI. In base a questo criterio, il tratto della strada in progetto da porre a raffronto con quelli alternativi è lungo ( 18 - 1,6) = 16,4 km. Il costo globale delle previsioni viarie in progetto è quindi pari a L. 720 miliardi.

Nel caso del tracciato "A", la lunghezza della strada "principale" è pari a 19,5 km, alla quale corrisponde un costo complessivo pari a 380 miliardi; mentre la lunghezza dei tratti "integrativi" comunque necessari è pari a (32 - 9,8) = 22,2 km, a cui corrisponde un costo di L. 277 miliardi; il tutto comporta quindi un costo globale pari a 657 miliardi.

Nel caso del tracciato "B", la lunghezza della strada "principale" è pari a 22,5 km, alla quale corrisponde un costo complessivo pari a 439 miliardi; mentre la lunghezza dei tratti "integrativi" comunque necessari è pari a (32 - 23,4) = 8,6 km, a cui corrisponde un costo di L. 107,5 miliardi; il tutto comporta un costo globale pari a 546,5 miliardi.

Nel caso del tracciato "C", la lunghezza della strada "principale" è pari a 21,5 km, ai quali corrisponde un costo complessivo pari a 420 miliardi; mentre la lunghezza dei tratti "integrativi" comunque necessari è pari a (32 - 22,6) = 9,4 km, a cui corrisponde un costo di L. 117,5 miliardi; il tutto comporta un costo globale pari a 537,5 miliardi.

La minor spesa globale è quindi molto rilevante in ogni caso, essendo variabile tra 90 e 180 miliardi.

### CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

La Regione si è chiaramente posta in modo globale il problema dell'adeguamento della viabilità del settore ovest e sud-ovest del proprio territorio, ed ha ipotizzato una rete stradale complessiva, che trova il proprio "fulcro prioritario" nel nuovo collegamento tra Malpensa 2000, l'autostrada A8 e la SS 11.

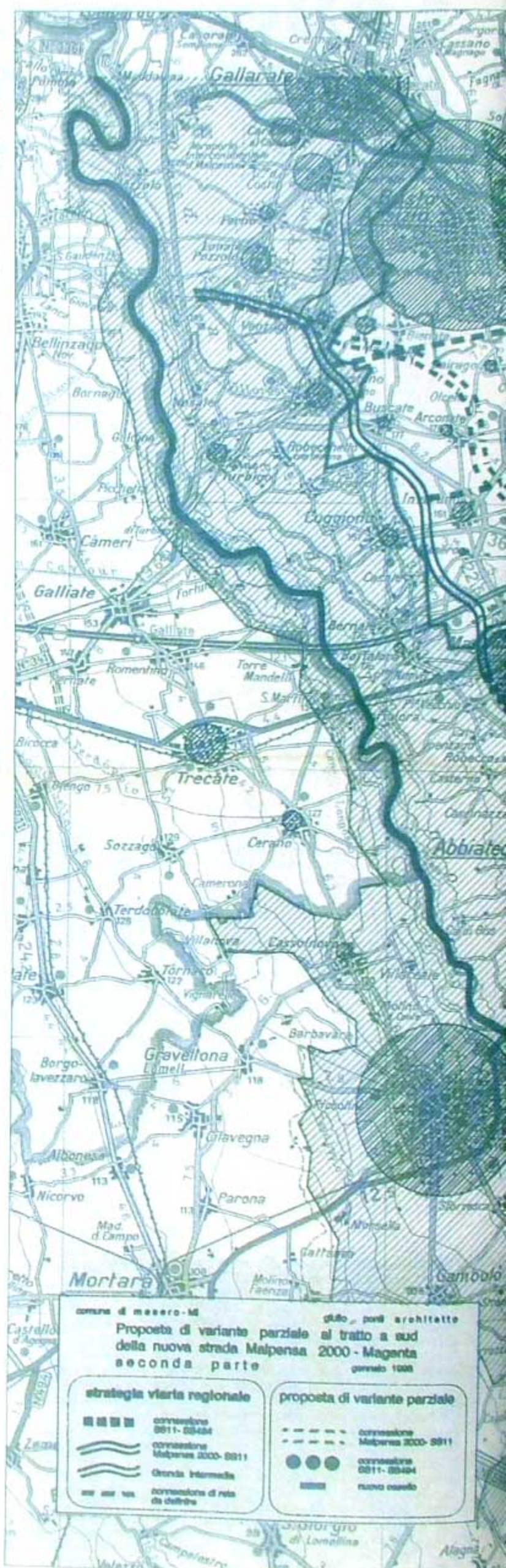
Ed è proprio a partire dalla visione di questa strategia stradale complessiva che appare in tutta la sua evidenza la "forzatura" che essa contiene, riguardo alla collocazione del nuovo collegamento Malpensa-A8-SS11.

Osservando lo studio regionale, appare ora molto evidente che, per non rimettere in discussione le questioni generali richiamate più sopra, le aspettative, i parziali consensi già consolidati nel tempo, e soprattutto le agevolazioni realizzative connesse ad un intervento in aree naturali preservate dall'urbanizzazione diffusa, tale tratto prioritario è stato confermato in quella posizione con una chiarissima "forzatura", rispetto alla collocazione che la logica, la disciplina urbanistica, l'immediata constatazione della collocazione reale dei bacini di traffico che si intende servire, indicano con tutta evidenza.

La scelta definitiva del tracciato più valido scaturirà attraverso l'espletamento della procedura della "Valutazione d'impatto ambientale": cioè attraverso il confronto dell'esame costi-benefici di ciascuna delle tre alternative proposte, con particolare attenzione all'impatto ambientale che ciascuna di esse provoca sul territorio.

Il forte risparmio di risorse che il tracciato proposto comporta, può permettere di realizzare le varie parti della nuova rete in progetto, entro tempi decisamente più contenuti.

Giulio Ponti





# Il Parco del Ticino e la Boffalora-Malpensa

*Per il Parco quello che serve è una strada a rapido scorrimento a una corsia per senso di marcia che faccia da circonvallazione raccordata dei paesi del Castanese. Per evitare inutile consumo di territorio, per risolvere i problemi viabilistici dei nostri comuni e per evitare doppioni fuori da ogni logica territoriale come il nuovo raccordo anulare proposto dalla amministrazione di Cuggiono.*

Una premessa necessaria. Il Parco si era opposto fin dal '94 al tracciato autostradale denominato Boffalora Malpensa. Lo aveva fatto seriamente elaborando una propria proposta che era stata presentata proprio a Cuggiono l'8 marzo '94 in una assemblea indetta dal Comitato difesa ambientale (vedi foto).

Questa posizione a livello Cuggionese, oltre che dagli ambientalisti, era stata fatta propria da tre liste (Popolari, Per Cuggiono, Idea Nuova) che si presentarono alle passate elezioni. La formazione che si aggiudicò la competizione elettorale del '94, presentatasi sotto il simbolo della Lega Nord, preferì elaborare un proprio progetto, evitando di coordinarsi con i sindaci del Castanese e con il Parco, riguardo i problemi viabilistici del territorio. Evidentemente, e i fatti di questi ultimi mesi sono lì a dimostrarlo, l'intendimento della amministrazione di Cuggiono era concentrato sulla nuova variante di Piano Regolatore, sull'ampliamento sconsiderato dell'area industriale e residenziale, nonostante il P.R.G. attualmente in vigore consentisse notevoli espansioni. La circonvallazione quindi pensata in funzione della nuova espansione industriale più che a limitare il traffico di attraversamento del paese.

Comprensibile quindi la volontà di non confrontarsi col Parco, che sarebbe stato il naturale alleato contro la Boffalora Malpensa, Parco che veniva visto invece come l'acerrimo nemico da attaccare continuamente (vedi interviste rilasciate ai giornali locali). Spiegabile quindi la scarsa credibilità della amministrazione di questo paese, quasi sempre assente negli incontri con i sindaci della zona, ma sempre pronta, con incredibile sparate a trinciare giudizi su tutto e tutti, istituzioni, associazioni, e chiunque non era in "corrispondenza di amorosi sensi" con le loro posizioni.

Da notare che la prima stesura della loro circonvallazione è stata bocciata dalla Regione, ma i nostri, con caparbia dignità di miglior causa hanno presentato una ulteriore variante che, essendo all'interno della zona di iniziativa comunale non potrà trovare l'opposizione del Parco. Ma torniamo alla posizione di questo ente

sulla Boffalora Malpensa. Il Parco, ha fatto propria nella assemblea ordinaria dello scorso 14 febbraio '98, alla quasi unanimità (71 voti su 74) la posizione presentata dal Comitato Difesa Ambientale e dalla Coldiretti di Cuggiono sulla Boffalora Malpensa con la quale veniva richiesto un chiaro pronunciamento sulla applicazione delle procedure di V.I.A. su questa strada, nonché una serie di miglioramenti del tracciato tesi a interrompere il meno possibile il territorio agricolo prevedendo anche tratti in tunnel. Che questa posizione di buon senso fosse condivisa da tutte le forze politiche presenti al Parco (Lega compresa) è poi chiaramente dimostrato dal totale appoggio dell'onorevole Speroni concretizzatosi nella presentazione ufficiale della mozione del Comitato Ambientale alla presidenza del Parco. Il Parco ha inoltre ufficializzato queste posizioni con le osservazioni al progetto preli-

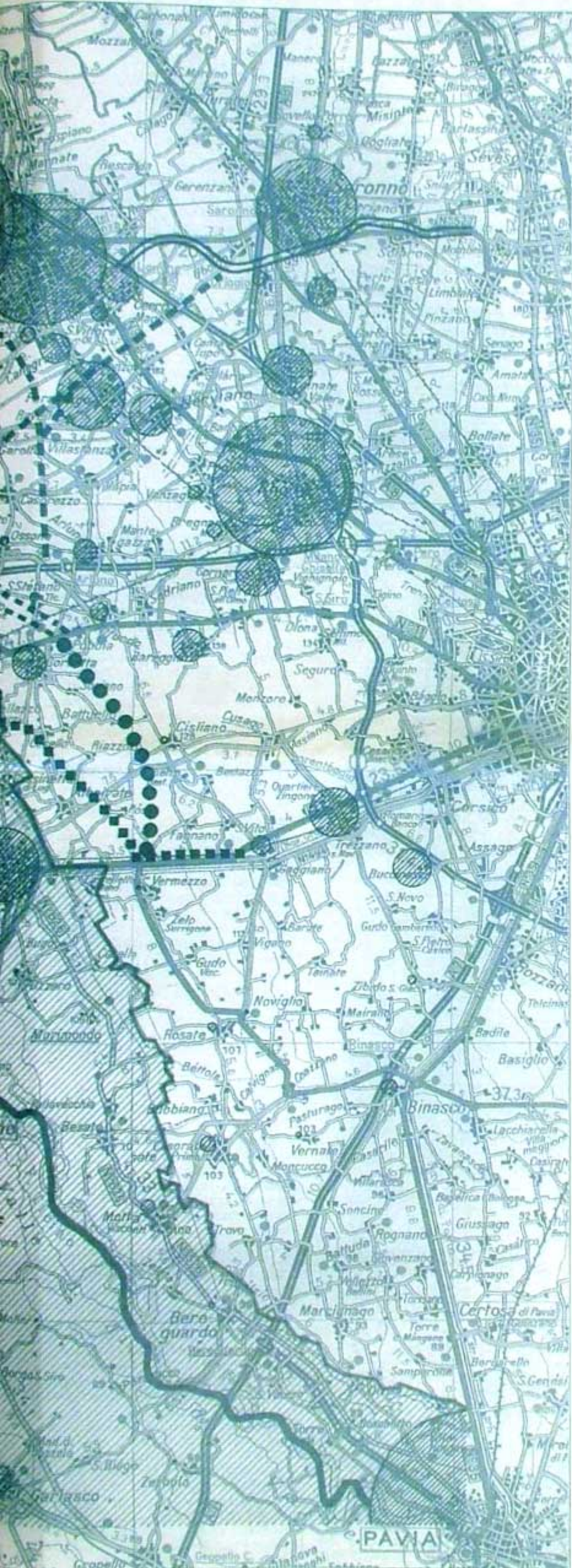


minare della Boffalora Malpensa. Non lasciano dubbi in merito.

Ribadiscono e migliorano il progetto elaborato nel '94, confermando la scelta di una strada a semplice corsia per senso di marcia, prevedendo zone in tunnel in corrispondenza dell'ospedale di Cuggiono, dell'attraversamento del Villorresi tra Buscate e Castano, e nella zona di Vanzaghello, considerando inoltre rinverdimenti, mascherature, barriere verdi antirumore e un tracciato rispettoso del territorio agricolo e della maglia irrigua interessata dalla strada, posizioni queste del resto sostenute dalla petizione popolare che diversi gruppi ambientalisti del territorio stanno diffondendo.

Noi crediamo in questa impostazione, fortunatamente siamo sempre di più a crederci... e per quanto ci sarà possibile, faremo di tutto perché vada in porto.

**Comitato difesa ambientale  
Cuggiono Castelletto.**





# Dal consumo alla costruzione del territorio

Spesso le tavole di un Piano Regolatore Generale comunale si rivelano di difficile lettura agli occhi dei non addetti ai lavori, i quali per altro sono i principali destinatari e attuatori delle previsioni contenute in questo strumento che da più di cinquanta anni riveste un ruolo essenziale nella definizione e nella regolamentazione dei rapporti tra attività umane e territorio. Guardando le cartografie ci si possono porre alcune domande: veramente quelle aree geometriche variamente retinate corrispondono alle case, alle strade, alle piazze nelle quali quotidianamente viviamo? veramente il territorio non edificato, i campi agricoli, sono così indifferenziati, privi di emergenze e i bianchi come vengono disegnati? E le strade, i campi, i canali terminano così bruscamente, finiscono nel vuoto quando sono attraversati dal confine amministrativo del comune? Non conducono e non arrivano da nessun luogo? La risposta a tali domande sta nel modo in cui la realtà territoriale viene necessariamente semplificata e ridotta ai modelli per poter essere più facilmente gestita.

## LA ZONIZZAZIONE

La moderna tecnica urbanistica si rifà alle teorie razionaliste dei primi decenni del nostro secolo, alla base delle quali sta la pretesa di riuscire a governare i fenomeni di espansione urbana innescati dall'industrialismo applicando al territorio lo stesso principio ordinatore logico e razionale che governa il sistema produttivo di stampo tayloristico-fordiano. Tutte le attività umane vengono scomposte in funzioni semplici (lavorare, abitare, trasferirsi, ricrearsi, curarsi...) alle quali viene fatto corrispondere una porzione di spazio ad uso esclusivo di quella funzione: così nasce la zonizzazione (zone A= centro storico, B=residenza di completamento, ecc.), metodo fondamentale della pianificazione urbanistica, oltre che l'unico riconosciuto dalla legge. La fiducia quasi assoluta nella macchina e nelle magnifiche sorti progressive dell'industrialismo, unita alla necessità di dare soluzione alle problematiche igienico sanitarie innescate dal fenomeno dell'insurbamento, vennero a creare una ideologia urbanistica che spesso negava valore alle precedenti esperienze storiche di governo del territorio e della città. A fare le spese di questa ideologia, inconsapevolmente coalizzata con le forme più retrive di speculazione edilizia, sono state quelle parti di territorio più fragili e indifese all'attacco del nuovo: la città storica od antica e il territorio agricolo.

Le nostre città storiche, la cui struttura quasi sempre risale al periodo medievale, con la loro mescolanza di funzioni, le loro strade strette e tortuose, le loro tipologie abitative, costituiscono un intrico inestricabile, non misurabile e non riproducibile, che male si adatta alle esigenze della macchina e del sistema produttivo industriale razionalizzato. Ecco dunque il tentativo (per fortuna non completamente e non dappertutto portato a termine) di sostituire completamente l'edilizia e la struttura storica della città, conservando eventualmente alcuni elementi ritenuti significativi per l'arte o la storia (i Monumenti).

Il territorio non edificato, impoverito di cultura e di colture dalla perdita di importanza delle pratiche agricole e dalla loro industrializzazione, viene spesso considerato nella visione urbanistica dell'epoca industriale come un mero contenitore di attività e funzioni, riserva di territorio ridotto a spazio geometrico, suolo da consumare, piattaforma indifferenziata su cui installare funzioni. Lo stesso modo di fare agricoltura industriale ha favorito questa nuova concezione. Per secoli l'uomo attraverso l'agricoltura (cioè la cura del territorio) e avendo a disposizione scarse risorse, ha lavorato e faticato per modifi-

**L'ideologia dell'urbanistica industriale non funziona più. Il territorio agricolo non va visto come un contenitore da riempire di cemento e di asfalto. E' il frutto di secoli di lavoro e di miglioramento da parte dell'uomo. Oggi esso è in pericolo sia dall'estendersi delle periferie, sia a causa di una agricoltura sempre più industrializzata. Cercare di correre ai ripari con vincoli non risolve il problema. Bisogna ricostruire la capacità delle nostre comunità di abitare un luogo e di valorizzarlo. E' ora di passare dal consumo alla produzione di territorio.**

di Sara Morlacchi, Emanuele Padoan, Daniele Rancilio.



care l'ambiente naturale a proprio vantaggio costruendo sistemi ecologici ad alta complessità ed equilibrati, dotati di ampie capacità di autogenerazione e riproduzione. Derivava da questa azione l'aspetto vario e ricco (non privo anche di valenze estetiche) della nostra pianura, ancora rilevabile al principio secolo XX. La crescente disponibilità di energia a basso costo, le macchine introdotte ad alleviare le fatiche umane, in una parola l'industrializzazione dell'agricoltura ha portato in breve tempo alla distruzione degli equilibri secolari su cui si basava la coltura del territorio, fino a creare un ambiente completamente artificiale, impoverito dal punto di vista ecologico, sterile e incapace di autoriprodursi e di vivere senza una continua e sempre maggiore somministrazione di energia dall'esterno.

## LA PERIFERIA CHE AVANZA

L'occupazione del territorio delle periferie metropolitane, ma ancor più l'agricoltura industrializzata, distruggono il complesso ambiente costruito del territorio agricolo di pianura, trasformandolo nell'idealtipo di una indefinita piastra meccanica o area fabbricabile, seppellendo il sistema storico di sinergie tra insediamento urbano e ambiente (per esempio nella padana irrigua, complesse trame di fiumi, canali, rogge, fossi, fontanili, pioppete, cascine a corte, mulini, piantate...) (Magnaghi, 1994).

Non è occorso molto tempo per accorgersi dei problemi e delle disfunzioni create da uno sviluppo urbanistico come quello descritto. Basta pensare ai problemi che hanno i centri delle nostre città e le loro periferie, il degrado dell'ambiente, l'inquinamento, il senso di estraneità rispetto al territorio diffuso tra gli abitanti. Siamo giunti al paradosso che la nostra società liberata in gran parte dal lavoro manuale, invece di sviluppare e coltivare bisogni post-materiali sarà costretta ancora per molto a dedicare gran parte delle proprie energie a ricostruire le condizioni materiali di sopravvivenza dei corpi biologici (sia umani che animali e vegetali).

## I SOLI VINCOLI FUNZIONANO ?

Già in passato si è cercato di correre ai ripari con politiche di stampo essenzialmente vincolistico. Si sono così identificati brani di città (i centri Storici) e di territorio (i Parchi) che per il loro riconosciuto valore storico, artistico, documentario, ambientale... venivano sottratti alle modificazioni indotte dall'avanzare del nuovo tramite vincoli, lacci e laccioli legislativi. Se bisogna ammettere che in alcuni casi tali vincoli hanno impedito la trasformazione e la distruzione dei beni considerati, va detto che raramente hanno agevolato la loro conservazione. Questo perché gli oggetti vincolati (una casa così come il territorio) vengono spesso separati dal loro contesto sociale ed economico, privandoli della linfa vitale: non può esistere infatti bene culturale o ambientale se esso non assume anche un valore d'uso ed economico. Non si può fare con il territorio e i manufatti immobili ciò che si fa con gli oggetti di uso quotidiano delle società passate: perso il loro valore d'uso questi si musealizzano, acquisendo nuovi valori estetici, culturali, storici; è invece impossibile musealizzare il territorio. Esso muore sia per eccesso di consumo e di insediamento di funzioni (modello di sviluppo illimitato) sia per mancanza di valori d'uso. In realtà bisogna superare la politica del parco che prevede regole di gestione speciale per ristrette zone e implicitamente sembra lasciare libero sfogo alle peggiori degenerazioni del modernismo e della speculazione nel rimanente del territorio: l'obiettivo è quello di estendere a tutto il territorio, risultato dell'azione storica dell'uomo immersa nel tempo geologico e biologico [...] intreccio inscindibile e sinergico di ambiente fisico, ambiente costruito, ambiente antropico [...] unico per forma carattere, storia, paesaggio (Magnaghi, 1994), la buona gestione delle risorse tipica del parco.

## RIABITARE IL PROPRIO TERRITORIO.

Quello che innanzitutto è necessario ricostruire è la capacità delle nostre comunità

locali di abitare il proprio territorio. Abitare significa avere cura del luogo dove si vive, riconoscersi in esso; e tale capacità è venuta meno. Un piccolo ma significativo esempio può dare l'idea del rapporto col territorio che avevano i nostri predecessori rispetto a noi. Il primo atto dell'avere cura si identifica col dare un nome all'oggetto della cura: pensiamo ai genitori che scelgono il nome del figlio, o all'episodio biblico della nomina degli animali da parte di Adamo. Ebbene ancora fino a mezzo secolo fa ogni campo, ogni sentiero, ogni roggia aveva un nome proprio (spesso significativo: Buoni vini, Scarpa fessa, Traversagna...) che lo identificava univocamente nell'ambito della comunità locale (tanto da essere utilizzato anche nella stipula degli atti notarili). Oggi a malapena ricordiamo i nomi delle strade asfaltate del nostro paese, mentre ciò che esiste oltre i confini dell'edificato, lungo i sentieri vicinali sterrati e le canalizzazioni, rimane misterioso e forse meno conosciuto delle foreste equatoriali. I nostri predecessori che hanno abitato questa terra e hanno costruito il territorio e il paesaggio che conosciamo, erano obbligati ad averne cura, in quanto costituiva la loro unica fonte di sussistenza. L'industrializzazione ha apparentemente rotto gli stretti legami che univano esigenze vitali e cura del territorio; ci stiamo accorgendo che tali legami non possono essere rotti perché il territorio antropizzato, così come ci è stato consegnato dalle generazioni passate, costituisce l'ecosistema specifico della specie umana, il suo ambiente di vita naturale separato dal quale l'uomo non può vivere pienamente la propria umanità. Il problema è quello della riconoscibilità di una organizzazione spaziale ed ambientale, anche e soprattutto della vita quotidiana, di una individuabilità del suo significato, cioè, in ultima analisi, di una non estraneazione dell'uomo dai luoghi del proprio vivere (Boriani, 1991).

« evidente che quello che si propone non è il ritorno ad una romantica e quanto improbabile realtà bucolica ed agreste; altrettanto evidente è però l'impossibilità di proseguire sulla strada di uno sviluppo che considera illimitate le risorse a sua disposizione e privo di valore qualunque altro modello di sviluppo presente o passato.

## TERRITORIO:UNA RISORSA LIMITATA

L'idea guida del nuovo modello di sviluppo locale dovrebbe basarsi non più sul concetto di consumo ma su quello di produzione di territorio. Produrre territorio significa innanzitutto prendere atto che esso è una risorsa limitata, unica e irripetibile, in quanto risultato di una attività umana, che ha incorporato in essa investimenti, lavoro, significati, cioè energie produttive, fisiche ed intellettuali (Boriani, 1991), che non può essere utilizzata semplicemente come contenitore indifferenziato di funzioni. Territorio non è suolo, terreno, spazio geometrico ma è la rete di relazioni complesse che si instaurano tra gli elementi che lo costituiscono (siano essi animali, vegetali o inanimati) e gli uomini che lo abitano. Costruire territorio significa quindi tornare a tessere queste relazioni, che un secolo di rivoluzione industriale ha ridotto al minimo storico, ma non ha del tutto azzerato, soprattutto in aree come quella di Cuggiono ancora ricche di valenze. Troppo frequentemente, la realtà ambientale del nostro mondo ci appare come una somma di relitti del passato, spesso ormai privi di senso in quanto il loro senso non è più per noi decodificabile essendo mutati i modi d'uso, scomparsi alcuni elementi di riferimento fondamentali, anche fisici, emigrati o addirittura estinti gli abitanti originari, perdute le tradizioni locali (Boriani, 1994). Proprio dall'indagine su questi relitti, dal progetto di una loro ricollocazione in un sistema vitale più equilibrato di quello esi-



stente, seppur differente dai sistemi che li hanno fatti nascere, può partire la ricostruzione e la rivalutazione del territorio, concepito anche come monumento sociale, luogo della memoria collettiva della società umana locale.

#### COSA SUCCEDDE IN EUROPA

Progetti di questo tipo sono ormai all'avanguardia in Europa e qualche esperienza è stata tentata anche in Italia: basti citare la realizzazione dell'Emscher Park o la proposta per i bacini Lambro-Seveso-Olona. Un'indagine ed una ipotesi di progetto di questo tipo, seppure più indirizzata alla conservazione dei valori storici e materici. È già stata tentata anche per Cuggiono dagli autori del presente articolo, nella loro tesi di laurea in architettura, vecchia ormai di tre anni (La linea dell'arco, 1995). Ed è incredibile quanti elementi significativi, quanti relitti da ricaricare di valori, quante prospettive di riqualificazione ancora esistano in un territorio apparentemente piatto e normale come il nostro: cascine, reti stradali, canalizzazioni, sistemi idraulici, archeologia industriale, cave dismesse, flora, fauna... Sono tutti elementi che possono e devono essere rimessi a sistema nella prospettiva di un territorio che torni a vivere e ad essere motore e risorsa (limitata e unica, cioè da rispettare nei suoi equilibri) per nuove strategie e progetti economici ed ecologici (dall'agricoltura biologica, al turismo culturale, al risparmio e alla produzione di energia a livello locale...).

#### GLOBALIZZAZIONE? RIPARTIAMO DAL LOCALE...

Nella nostra epoca in cui si parla sempre più spesso di globalizzazione dell'economia, è paradossalmente indispensabile ripartire dal locale. Solo la rivalutazione e la attenta considerazione delle risorse territoriali locali consentirà alle comunità di svolgere un ruolo non periferico e non subordinato a interessi maggiori e altrui. « questa forse la prima e vera forma di autonomia che una comunità locale può realizzare. Non è un percorso facile ma occorre che gli amministratori, i tecnici e soprattutto l'intera comunità si faccia carico di progettare un nuovo futuro per il proprio territorio, dando una speranza al nostro passato.

#### Riferimenti bibliografici:

**A-LETHEIA 7. Giardino e paesaggio.** *Conoscenza, conservazione, progetto, a cura di Maurizio Boriani, Alinea, Firenze, 1996.*

**BORIANI, Maurizio, Dare una speranza al nostro passato: fiori blu dal fango della storia, in A-LETHEIA 2 - Architetture lombarde dimenticate: studi per il riuso, a cura di Gabriella Guarisco, Alinea, Firenze, 1991.**

**BORIANI, Maurizio, SCAZZOSI, Lionella, Natura e architettura. La conservazione del patrimonio paesistico, Città Studi, Milano, 19942.**

**GAMBINO, Roberto, Conservare - innovare. Paesaggio, ambiente, territorio, UTET, Torino, 1997.**

**Internationale Bauausstellung Emscher Park. Workshop for the Future of Old Industrial Areas. Memorandum on Content and organization, Gesellschaft Internationale Bauausstellung Emscher Park GmbH, Gelsenkirchen, 1989**

**IRER, Bonifica, riconversione e valorizzazione ambientale del bacino dei fiumi Lambro, Seveso e Olona. Linee orientative per un progetto integrato, a cura di Alberto Magnaghi, IRER, INU, Roma, 1995**

**MAGNAGHI, Alberto, Per una nuova carta urbanistica, in il territorio dell'abitare. Lo sviluppo locale come alternativa strategica, a cura di Alberto Magnaghi, Franco Angeli, Milano, 1994.**

**MORLACCHI, Sara, PADOAN, Emanuele, RANCILIO, Daniele, La linea dell'arco. Proposta di Ecomuseo per la conservazione del territorio agricolo di Cuggiono, Tesi di Laurea; Facoltà di Architettura, Politecnico di Milano, Milano, 1995.**

**Il parco come cura e coltura del territorio, a cura di Giorgio Ferraresi e Anna Rossi, Grafo, Brescia, 1993.**

## 15 marzo ...in bicicletta ...

# Alla scoperta del territorio perduto

*"È difficile amare un luogo se non lo si conosce.*

*È ancora più difficile farlo quando il territorio agricolo viene considerato una sorta di contenitore da riempire in modo indifferenziato con asfalto, capannoni industriali, superstrade, circonvallazioni... Eppure questi luoghi sono stati modellati nei secoli dalle fatiche dell'uomo che li ha trasformati e valorizzati, agendo in simbiosi con la natura, la vera fonte della sua ricchezza. Gli ultimi decenni sembrano invece aver dimenticato tutto questo. Dobbiamo tornare a riscoprire i nostri luoghi se vogliamo tornare ad amarli e a difenderli."*

Inizia con queste parole, del giovane architetto Daniele Rancilio, la bicicletta di domenica scorsa. Ironia della sorte vengono dette proprio sotto le finestre del sindaco di Cuggiono, la cui variante al piano regolatore, non sembra andare in questa direzione. E' qui che si ritrovano i 120 partecipanti, di cui circa la metà bambini e ragazzi in età scolare che hanno risposto entusiasticamente all'invito del comitato difesa ambientale di partecipare a questa sorta di caccia al tesoro... Inizia così questa eccitante esplorazione, alla ricerca di un territorio sconosciuto, con un serpente di biciclette che si snoda per le stradine campestri. A ogni tappa una storia, una spiegazione, una lettura imprevista e meravigliosa del significato dei luoghi. E' in fondo una nuova forma di insegnamento, che non si basa solo sui libri e che i bambini (e gli adulti) gradiscono molto come quando scoprono l'esistenza della "Torre del vigneto" o delle "cascate del paradiso", o di zone, che anche nei nomi, ci ricordano che a Cuggiono, fino a metà ottocento si produceva anche del buon vino oltre che seta, cuoio, canapa, riso, e molti altri frutti della terra. E' incredibile vedere con quanto entusiasmo dopo aver spiegato il sistema delle siepi tra i campi, un argine viene letteralmente seminato con ghiande di quercia, nocciolo, noci da ogni bambino, o il loro stupore nel vedere la valle del nostro fiume da quel balcone naturale che è la costa di Castelletto. E il racconto si fa quasi poesia nelle parole di Daniele Rancilio, Emanuele Padoan e Sara Morlacchi. Per tre anni questi giovani architetti hanno battuto palmo a palmo la nostra zona per realizzare la loro tesi di laurea, "La linea dell'arco" il cui obiettivo

era la valorizzazione del territorio agricolo di Cuggiono. E' quasi mezzogiorno, si entra in Castelletto, definita un piccolo gioiello urbanistico, incastonato sulla costa della vallata, e si arriva al Naviglio il primo canale navigabile costruito in Europa tra il 1100 e il 1200, la più usata via di comunicazione dei Cuggionesi nei secoli scorsi per raggiungere Milano. Il serpente di biciclette si snoda poi in vallata. Si fermerà alla cascina Gallarate dove su un tavolo di pietra in mezzo all'aia, verrà officiata la Messa da Don Franco. Si respira un'aria quasi di primi secoli cristiani e in questo rito di nuova alleanza tra uomini e natura... Poi il pranzo sull'aia, con i coltivatori che distribuiscono i loro graditissimi salumi "Cuggiono d.o.c." ai partecipanti. Nel pomeriggio verrà insegnato ai ragazzi a costruire aquiloni, e qualche bimbo farà anche l'inconsueta esperienza di salire a cavallo... Pieno successo dell'iniziativa quindi che avrà nei prossimi mesi altre tappe estremamente creative come la ricostruzione con i ragazzi di un piccolo villaggio Celtico alla lanca di Bernate... Ma chi ha detto che il futuro di questa zona debba essere solo a base di capannoni industriali?...



*Nella foto in alto, la piantumazione degli argini e, più in basso, i bambini interrano i semi di querce, noci, noccioli... a destra, i salami offerti dagli agricoltori alla bicicletta; a sinistra e nella pagina accanto, la partenza della bicicletta; sotto a destra, i bambini imparano a costruire gli aquiloni alla Cascina Gallarate; sotto a sinistra, Messa sull'aia della Cascina Gallarate*

## 30-31 maggio una notte nei boschi dei Celti

Bambini e genitori sono invitati a passare questa notte magica attorno al fuoco nei boschi in riva al Ticino tra Cuggiono e Bernate.

Costruiremo una capanna come i Celti di 2000 anni fa.

Una archeologa ci condurrà in questo affascinante viaggio alla ricerca delle nostre radici (ulteriori informazioni 02/974075 9746502)



# Aree agricole a rischio

## Salviamo il "Bonvinetto"

**Un'area importante a Nord di Cuggiono, da valorizzare, non da riempire di cemento e asfalto!**

**E' questo quanto emerge da "La linea dell'arco" tesi di laurea presentata nel '95 alla Facoltà di architettura del Politecnico di Milano da Sara Morlacchi, Emanuele Padoan, Daniele Rancilio, e che l'Ecoistituto editerà verso fine anno sotto forma di agile libro da diffondere nel nostro paese.**

### UNA PIANURA RICCA DI VIGNETI.

L'area presa in esame per esemplificare la progettazione di dettaglio del recupero e della gestione di un'area agricola è quella del Bonvinetto, posta a nord-est del centro di Cuggiono, a diretto contatto con l'area industriale e residenziale. Già il nome ci parla di tempi passati, quando la pianura asciutta intorno a Cuggiono era ricca di vigneti, associati ad aratori, alberi da frutto e gelsi, nella particolare forma di coltura viticola detta "piantata". Ed in effetti le tavole del Catasto Teresiano (1722) ci mostrano questa area ricca di aratori vitati, dotata di gelsi, noci, ciliegi disposti per lo più sui confini dei campi, o a sostegno dei filari di viti. La rete stradale e la maglia dei lotti risultano praticamente identiche a quelle attuali, fatta eccezione per le aree prossime alla zona edificata e al frazionamento di alcuni lotti.

La Cartografia del Regno Lombardo Veneto del 1833 ci mostra per la prima volta la presenza di un elemento che a tutt'oggi rimane singolare: la Torre del Vigneto. La forma planimetrica ci è mostrata con più precisione dalla tavola del Catasto del Lombardo Veneto (1856), e corrisponde alla attuale sistemazione ottagonale. La funzione di tale edificio non è precisamente identificabile, anche che si può ipotizzare che fosse luogo di ricovero di attrezzi e prodotti agricoli del campo prospiciente la torre, descritto nell'I.G.M. del 1883 come area a vigneto, o un punto di appostamento per la caccia al roccolo. La cartografia del 1833 identifica l'edificio con il nome di Torretta mentre il toponimo Torre del Vigneto appare nella cartografia I.G.M. del 1933, quando ormai i vigneti si sono fatti però estremamente rari nella zona, come già testimoniano i dati raccolti dal catasto Cessato (1900). Sulle tavole di tale catasto compare anche la rete di canalizzazione tratta dal canale Villoresi, che segue il tracciato ancora oggi esistente.

### LA CASCINA SAN GIORGIO

Nel corso dei primi cinquant'anni del nostro secolo, l'area subisce le trasformazioni tipiche delle aree di pianura, con il graduale passaggio da una agricoltura di tipo estensivo, ad una intensiva ed industrializzata. Ai primi anni del nostro secolo risale la costruzione della cascina San Giorgio, nei pressi dell'abitato. Nel secondo dopoguerra l'espansione edilizia ed industriale del paese preme sull'area in esame, la lambisce con la realizzazione dell'area industriale lungo la strada di Buscate e la limita a sud con la nuova espansione residenziale.

L'analisi storica, su base cartografica e documentale, è stata il punto di partenza per una indagine sul campo che rilevasse l'attuale situazione del territorio, sia negli aspetti negativi che positivi. L'attuale paesaggio agricolo dell'area è stato, qui come altrove nella pianura irrigua, fortemente modificato dalla agricoltura industrializzata.

### LE CONTRADDIZIONI DELL'AGRICOLTURA INDUSTRIALE

Scomparsi i vigneti, scomparsa la varietà di specie vegetali coltivate e naturali che caratterizzavano il giardino ininterrotto della pianura. Si è assistito ad una fortissima riduzione della complessità e della varietà dei luoghi, con un conseguente impoverimento delle risorse territoriali. L'uso del suolo è caratterizzato dalla massiccia presenza di monoculture intensive di mais, in generale caratterizzate da forte uso di fitofarmaci e concimi chimici a base di azoto, che provocano evidenti dannosi effetti sul sistema ambientale, non solo in

ambito locale. L'uso intensivo del suolo provoca paradossalmente un eccesso di produzione (in rapporto alla quantità prevista dalle norme C.E.E. per la programmazione agricola comunitaria) e la conseguente incentivazione della messa a riposo di circa il 20% della superficie aziendale, al fine di ridurre la produzione dei prodotti ad uso alimentare. Questo spiega la compresenza, evidenziata anche nell'area del Bonvinetto, di aree intensivamente coltivate e di aree a set-aside (incolti). Il paradosso da risolvere è che mentre alcuni terreni vengono sfruttati in maniera intensiva, provocando alterazioni difficilmente controllabili del sistema ecologico locale, altri vengono praticamente abbandonati.

### P.R.G. E CAPANNONI INDUSTRIALI.

E' da notare che molti di questi terreni si trovano in prossimità dell'area industrializzata, su lotti destinati dal P.R.G. a nuova espansione industriale. Sono presenti anche pioppeti, alcuni di recente impianto, mentre altri (per esempio nei pressi della cascina San Giorgio) hanno subito un processo di naturalizzazione, essendo apparentemente cessata la manutenzione culturale dell'area.

La rete irrigua, così come evidenziata da un rilievo puntuale dei suoi elementi, presenta una buona permanenza dei caratteri storici: ben cinque sono i sistemi idraulici notevoli, segnalati, rilevati e schedati nelle tavole di tesi, tra i quali la derivazione del canale diramatore dal secondario (derivante a sua volta dal canale Villoresi); moltissimi gli elementi (chiuse, derivazioni, incastri, ponti in pietra...) realizzati con tecniche e materiali tipici del periodo di fine ottocento, a cui risale la progettazione unitaria della rete derivata dal canale Villoresi. Anche la manutenzione appare per lo più discreta, tranne che lungo alcuni adacquatori con sponde disarmate, dove sono presenti fenomeni di erosione spondale e di invasione da vegetazione infestante, a causa del non utilizzo dell'irrigazione sui campi incolti.

Per quanto concerne la rete stradale, le vie principali presentano un fondo abbastanza uniforme in terra battuta, mentre le altre sono, per la maggior parte, tipiche strade di campagna, segnate dal solco delle

ruote e dalla crescita di erba nella fascia centrale. Alcuni sentieri presentano buche e irregolarità del fondo e, in generale, si trovano in non buone condizioni di manutenzione.

La dotazione arborea dell'area non è scarsa, se paragonata a quella di altre zone, ma è sicuramente impoverita rispetto al passato, come dimostrano i numerosi ceppi ritrovati lungo strade e canali. Le specie dominanti sono quelle presenti nelle siepi boscate, o meglio arbustive, che costeggiano, in genere, il lato sud di molti sentieri e quasi per intero il corso del canale secondario: robinie, pruni, sambuchi. Alcuni esemplari, isolati o in filare, presentano problemi relativi all'età e alla mancanza di manutenzione (dei rami morti, crescita incontrollata di polloni basali...) e quasi tutte le siepi subiscono opere di manutenzione solo saltuaria.

### SALVARE L'AREA DAL DEGRADO.

La naturale conclusione del lavoro di analisi è stata la proposta di un progetto di conservazione e recupero dell'area, inserito in un progetto generale ad ampia scala per tutto il comune di Cuggiono. Le scelte operative sul comparto del Bonvinetto mirano ad adattare metodologie proprie del restauro conservativo, solitamente indirizzate alle architetture unitariamente progettate, al complesso sistema del territorio agricolo, luogo per antonomasia della progettazione collettiva dislocata nel tempo e nello spazio.

Innanzitutto si è cercato di contrastare il degrado evidenziato con interventi puntuali a carattere conservativo. Si è dunque proposta, per ogni elemento di degrado una soluzione capace di garantire la conservazione nel tempo dell'ambiente agricolo. L'intervento non vuole essere un ripristino volto a riportare il paesaggio all'antico splendore del suo stato originale ( quale poi?) bensì propone interventi selettivi mirati ad eliminare le cause del degrado. Il cuore del nostro lavoro riguarda in generale il territorio agricolo, quindi anche per il Bonvinetto ci si è concentrati sulla risoluzione dei problemi causati da scorrette pratiche colturali.

La radice di tutti i problemi ci è sembrata essere l'uso intensivo dei suoli. Come misura di intervento si propone il ritorno ad un uso estensivo degli stessi, con la conseguente riduzione dell'impiego di fertilizzanti chimici e di fitofarmaci. Si è pen-



sato di favorire la naturale rigenerazione dei suoli reintroducendo la pratica della rotazione colturale, alternando la coltivazione di mais, frumento, prato e leguminose, secondo le indicazioni del Programma Agroambientale della Regione Lombardia, in attuazione del Regolamento C.E.E. n. 2078/92.

Poiché il territorio agricolo non sopravvive senza una adeguata irrigazione ci si è preoccupati di intervenire sul degrado della rete irrigua, sia concentrandosi su ciascun problema rilevato sia con l'impianto di nuove dotazioni arboree lungo le sponde, con lo scopo di migliorare le generali qualità ambientali dell'area. Gli alberi infatti, sia in siepe che in filare, hanno la capacità di ottimizzare ai fini agricoli le caratteristiche del microclima (effetto frangivento, mitigazione degli sbalzi termici, riduzione dell'evaporazione...). Le specie utilizzate sono quelle che, storicamente, si sono adattate meglio al nostro ambiente: farnie, platani, gelsi, noci, che alla fine del loro ciclo vitale (30-40 anni) possono offrire un ritorno economico per l'impiantatore, oltre aumentare con la loro presenza la complessità e la varietà dell'ecosistema.

### TORRE DEL VIGNETO E PISTE CICLABILI.

Altre misure progettuali riguardano l'area della torre del vigneto e i terreni a diretto contatto con l'area industriale, di cui si propone una modifica rispetto alla pianificazione vigente, in modo da consentire la salvaguardia del necessario contesto agricolo della torre.

Proprio per rimarcare anche fisicamente il perimetro-limite dell'espansione industriale, abbiamo progettato una fascia di rispetto, attrezzata a verde pubblico, con strutture di servizio per il percorso ciclabile che verrà realizzato sulla strada dei Bonvini, integrandosi con la barriera verde, illustrata nel progetto generale.

La Torre del Vigneto potrà essere sottoposta ad un progetto di conservazione e assumerà il ruolo di centro didattico per la divulgazione della cultura agricola storica nel territorio di Cuggiono. Il campo antistante la Torre potrà, in questo contesto, essere destinato a vivaio per la coltivazione delle piante da mettere a dimora nel programma di gestione dell'ambiente, anche con lo scopo didattico di conoscenza delle specie autoctone.

Naturalmente, se la nostra proposta si qualificasse come un intervento isolato, sarebbe inutile. Solo una presa di coscienza da parte della comunità insediata e dei suoi amministratori dell'importanza della conservazione, valorizzazione e miglioramento qualitativo, del Bene Territoriale, ereditato dalle generazioni passate, e un conseguente impegno progettuale di lungo periodo e a vasta scala potrà portare affettivi benefici alla comunità stessa, anche dal punto di vista economico.

Sara Morlacchi,  
Emanuele Padoan,  
Daniele Rancilio





Castelletto di Cuggiono 29 marzo '98: è nato...

# L'ECOISTITUTO della valle del Ticino



È stata una bella giornata di sole, che ha fatto da cornice lo scorso 29 marzo presso la sede del Canoa Club a Castelletto di Cuggiono (Milano) alla costituzione di questa associazione.

Una ventina i soci fondatori convenuti, italiani e svizzeri: architetti, insegnanti, professori universitari, biologi, medici, urbanisti, esperti in Valutazione di impatto ambientale, turismo ecologico, storia locale, risparmio energetico, in tecniche informatiche, riduzione e riciclaggio dei rifiuti, in progettazione partecipata.

Alla presenza dei giornali locali e di alcune testate nazionali, nonché RAI 3 e la televisione Svizzera sono state illustrate le motivazioni e le finalità di questa nuova associazione.

L'Ecoistituto della Valle del Ticino, nasce sull'esempio di analoghe esperienze esistenti da più di un decennio prevalentemente in Germania, come forum di competenze pregiate che, in collaborazione con le associazioni, gli enti locali e le università, vogliono operare in positivo alla elaborazione di progetti e interventi che abbiano come fondamento la compatibilità ecologica e sociale attraverso piccoli progetti mirati alla valorizzazione del territorio e alla riconversione di città a misura d'uomo rispettose del proprio ambiente, meno energivore, partecipate e solidali.

È un passo in avanti rispetto alle forme tradizionali di azione di chi si occupa di tematiche ambientali. È il passare dalla fase semplicemente oppositiva nei confronti di scelte negative imposte alle comunità locali, alla individuazione e realizzazione di progetti alternativi su piccola scala concreti e praticabili. Al "noi non vogliamo"... aggiungere il "noi vogliamo insieme"... e... "si potrebbe fare in questo modo".

Molti i messaggi augurali pervenuti sia dall'Italia che dall'estero. Tra questi quello di Wolfgang Sachs del prestigioso istituto tedesco per l'energia, il clima e l'ambiente, "Wuppertal Institut" - Gli Ecoistituti, svolgendo una ricerca, seria ma non accademica, indipendente ma non neutra, sono stati la spina dorsale in Germania e all'estero, della cultura ecologica emergente.

In Italia questa forma organizzativa non è ancora molto diffusa. Quello della Valle del Ticino sarà il terzo Ecoistituto esistente dopo quello del Südtirol - Alto Adige e quello del Veneto. Non è un caso che questo Ecoistituto sia nato a Castelletto di Cuggiono. La zona del medio Ticino, possiede ancora elevate qualità ambientali tant'è che in buona parte è inserita nel Parco fluviale più esteso d'Europa, quello del Ticino.

Al contempo questo territorio a ridosso dell'area metropolitana milanese è sempre più oggetto di continui interventi e progetti a pesante impatto ambientale (Centrale termoelettrica di Turbigo, polo petrolchimico di San Martino di Trecate, campo petrolifero Agip, Malpensa 2000 e infrastrutture stradali al contorno, tracciato treno ad Alta Velocità, inceneritore di Busto Arsizio, tentativi di impiantare discariche, varianti assurde ai piani regolatori...) che ne potrebbero compromettere fortemente la valenza e la qualità.

Questa zona ha conosciuto del resto negli ultimi anni forti mobilitazioni popolari in difesa del territorio (emblematico il presidio contro la discarica di Buscate durato 900 giorni e 900 notti) e la nascita di attivi comitati ambientali. È in questo ambito che circa due anni fa si è cominciato a elaborare l'idea di dar vita all'Ecoistituto della Valle del Ticino.

Nasce quindi in questa zona a cavallo del fiume, ma con dichiarate finalità di operare

**È il terzo istituto di questo tipo esistente in Italia. Sull'esempio delle analoghe associazioni presenti da alcuni decenni in Germania, l'ecostituto opererà su progetti concreti orientati alla salvaguardia del territorio e la costruzione di un futuro sostenibile per la bioregione attraversata dal fiume Ticino.**

**Si partirà da piccoli interventi nei nostri luoghi e nelle nostre città per cercare di renderle più a misura d'uomo, meno energivore, rispettose del proprio ambiente, partecipate e solidali. Una nuova sfida che per crescere avrà bisogno della collaborazione di molti nelle associazioni, nelle comunità locali, nelle università e nel mondo scientifico.**

a partire da progetti "esemplari", e quindi replicabili, nell'intero ambito della Bioregione attraversata dal "fiume azzurro", mediante modalità di collegamento a rete.

Sono infatti in corso contatti con l'area del Lago Maggiore, italiana e Svizzera e del Pavese.

Un istituto quindi che si svilupperà, in modo federativo, anche oltre confine, come del resto attestato dalla presenza di soci fondatori della Svizzera Italiana.

Quali sono gli attuali progetti in cantiere?

Questi progetti sono oggi ovviamente localizzati sulle due sponde del medio Ticino, dove la proposta è partita e si è sviluppata intrecciandosi in parte con il progetto delle Regioni Europee ARGE ALP - Comune energeticamente consapevole.

#### • Piani energetici comunali.

È in fase di avvio lo studio mirato alla realizzazione dei "piani energetici comunali" a partire dalle comunità locali di Bernate e di Cuggiono.

Questi piani energetici sono finalizzati all'individuazione di ogni settore di intervento che possa consentire il maggior

#### • Progetto "Paglie di riso".

Spegnamo la petroliera che brucia ogni anno alle porte di Novara!

Anziché bruciare le stoppie del riso come purtroppo ancora avviene nella più grande area risicola d'Europa, (l'equivalente di 40.000 tonnellate di petrolio all'anno, come se ogni ottobre bruciasse una maxi petroliera) partirà a livello sperimentale sulla sponda piemontese un impianto pilota che utilizzerà queste paglie per la realizzazione di pannelli dalle ottime caratteristiche isolanti termoacustiche da impiegarsi in edilizia bioecologica.

#### • Rimessa in funzione della centralina idroelettrica di Castelletto di Cuggiono.

Ha anche un valore storico oltre che energetico.

È stata la seconda centrale idroelettrica realizzata in Lombardia (risale al 1899 ed è stata dismessa negli anni 60, ora è un rudere cadente).

La progettazione di ripristino impiantistico ed elettrico è quasi pronta, si è in fase di progettazione dell'intervento di ristrutturazione e di trattativa per l'acquisizione dell'immobile in collaborazione con il Parco del Ticino e con alcuni comuni della zona.



risparmio energetico a livello locale e la realizzazione di piccoli impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili (come l'impianto solare a tecnologia sotto vuoto, brevettato dalla Unione Europea e procurato alla municipalità di Cuggiono per gli impianti sportivi grazie all'azione del locale comitato difesa ambientale).

#### • Settore riciclaggio frazione organica dei rifiuti.

Realizzazione di un ecocentro presso il comune di Bernate dotato di impianto di compostaggio di concezione estremamente innovativa calibrata sul fabbisogno di 10-30.000 abitanti.

L'impianto il cui costo di esercizio sarà estremamente competitivo, sarà una novità assoluta per l'Italia dove purtroppo, almeno finora si ragiona unicamente su scala medio grande e su bacini dai 200.000 al 1.000.000 di abitanti con relativi pesanti impatti ambientali e di malfunzionamento determinati in buona parte proprio dalle loro dimensioni

#### • Agricoltura biologica.

Sono in corso contatti in particolare con gli agricoltori della sponda piemontese del Ticino per arrivare a stabilire procedure, standard e marchio di qualità per la riconversione dell'agricoltura su questo territorio.

#### • Edilizia solare e bioarchitettura.

Col prossimo autunno partiranno a Cuggiono, in collaborazione con docenti del Politecnico di Milano, corsi di formazione rivolti agli operatori del settore edile, miranti a diffondere informazioni e far crescere una adeguata cultura in campo edile al fine di realizzare abitazioni più sane, e che siano meno dispendiose in termini energetici delle attuali.

#### • Editoria

Sono in corso contatti con una piccola ma vivace casa editrice specializzata in tematiche ecologiche e sociali. Come primo volume potrebbe venire editato una mappa verde della bioregione (aziende

agrituristiche, attività artigianali ecologiche, associazioni ambientaliste ecc.) nonché "La linea dell'arco" una interessante ricerca effettuata da tre giovani architetti mirata alla rivalutazione alla difesa del territorio agricolo della zona di Cuggiono e Castelletto.

• Riscoperta del territorio e sua fruizione. Partire dalle scuole, partire dai giovani. Proposta alle scuole della bioregione di un percorso didattico teorico pratico che veda i ragazzi riscoprire il territorio dove abitano, gli usi i costumi del proprio luogo e delle generazioni precedenti. Queste ricerche troveranno poi un forte momento di visibilità nel maggio del 99 attraverso una azione coordinata di collegamento ideale delle scuole, delle associazioni e delle comunità locali della bioregione del Ticino proprio attraverso la discesa del fiume, da Locarno a Milano (Ticino Svizzero - Lago Maggiore - Ticino Italiano - Naviglio Grande). Il tutto accompagnato da assemblee pubbliche serali in ogni luogo di sosta delle imbarcazioni (Locarno-Verbania-Sesto Calende-Castelletto di Cuggiono - Milano) in cui verrà tra l'altro sostenuto il ripristino della via d'acqua Locarno - Milano - Pavia - Venezia e la sua fruizione per un turismo eco-compatibile

#### • Sede

Esiste già un recapito sulla sponda piemontese in pieno centro storico di Novara in Via del Carmine 3.

Verrà inoltre presentata alla amministrazione comunale di Cuggiono il progetto di ristrutturazione, con tecniche di bioarchitettura e di risparmio energetico, di una parte della magnifica struttura neoclassica di Villa Annoni attualmente sottoutilizzata e purtroppo in parte compromessa da anni di carenza manutenzione. A fronte di questa ristrutturazione per la quale l'Ecoistituto si impegna nella realizzazione e nel reperimento di parte dei fondi, sarà chiesto l'uso della struttura in comodato per la realizzazione di un centro di documentazione, biblioteca specializzata in tematiche ecologiche sociali, emeroteca, e luogo per i corsi di formazione. La proposta vuole essere evidentemente un forte segnale alle amministrazioni comunali del territorio verso la riqualificazione, il recupero e la valorizzazione degli edifici pubblici e privati di cui è ricca la zona, che evidentemente non devono essere lasciati decadere ma riutilizzati intelligentemente a favore del territorio.

#### • Come è organizzato attualmente l'Ecoistituto?

Durante l'incontro in cui si sono ritrovati i 20 soci fondatori è stato nominato il comitato direttivo, attualmente composto da: Arch. Pacifico Aina (G1cultura - Novara) - Sig.ra Benedetti Mariluccia (funz. Coldiretti Novara) - Dr. Alessandro Bianchi (Responsabile Boschi del Parco del Ticino) - Oreste Magni (Comitato ambientale Cuggiono)-Valerio Zacchi (presidente del Canoa Club Milano)- Prof. Gianni Scudo (Politecnico di Milano) - Arch. Alessandro Rogora (Politecnico di Milano).

Presidente dell'Ecoistituto è stato nominato Oreste Magni.

È attualmente in fase di costituzione il "comitato tecnico scientifico" composto da ricercatori ed esperti di particolare autorevolezza del mondo scientifico e universitario italiano e svizzero. Sarà questo comitato il garante della bontà dei progetti dell'Ecoistituto.

#### • Per aderire all'Ecoistituto

La prima assemblea pubblica dell'Ecoistituto si terrà a Cuggiono in Villa Annoni il prossimo 21 giugno durante la



Maggio 1898 - Cosa accadde a Milano 100 anni fa? Chi era il presidente della Società Umanitaria in quei giorni?

# Le "quattro giornate" di Milano

Come venne "ristabilita la quiete" dal Generale Bava Beccaris contro donne ragazzi e operai che manifestavano per migliori condizioni di vita

...anche a Milano la scintilla è data dall'aumento del prezzo del pane che sale da L. 22,85 al q.le a L. 34,25.

Il 6 maggio alle ore 12, mentre gli operai della Pirelli fanno colazione, viene distribuito da alcuni attivisti in via Napo Torriani il manifestino del partito socialista.

Intervengono i poliziotti che arrestano due distributori. Varie migliaia di operai affluiscono intorno al commissariato e reclamano la liberazione dei fermati.

La questura conferma l'arresto di un operaio (Angelo Amodio). Tutto il quartiere di Ponte Seveso manifesta in favore dell'arrestato, iniziano gli scontri tra gli operai (con alla testa le loro donne e i loro ragazzi), la polizia e la truppa giunta di rinforzo. Alle ore 14 giungono sul posto Filippo Turati che arringa la folla per calmarla. Il discorso pacificatore del Turati ottiene in parte successo, alcune migliaia di operai si ritirano dalle strade; ma altre migliaia si incolonnano verso il centro cantando l'Internazionale. Sono le 18,30 la folla preme e la truppa spara alzo zero. Rimangono sul terreno uccisi un operaio ed una guardia di P.S. (uccisa per sbaglio dalla truppa).

Comanda la Piazza il Gen. Fiorenzo Bava Beccaris che dispone di 20.000 uomini di truppa oltre ad alcune migliaia di carabinieri e poliziotti. A lui viene comandato di riportare l'ordine a Milano.

Con l'alba del 7 l'esercito è ormai pronto alla repressione. Lo sciopero è generale in tutte le fabbriche. Quarantamila operai di Milano, affiancati dalle famiglie si riversano per le strade in aperta protesta per l'eccidio della sera prima, mentre la truppa presidia la città.

Sono le 10,30 del mattino: la colonna procede in doppio corteo cantando l'inno dei lavoratori. In Corso Venezia avviene la prima carica della cavalleria; gli operai tolgono allora quattro tram dalle rotaie, formano le prime barricate.

La truppa ed i Carabinieri sparano a zero sui difensori delle barricate, le circondano con l'aiuto della cavalleria da dietro e le espungono in mezzo a

decine di morti e di feriti.

Alle 14 avviene il fatto più grave: la folla dei lavoratori ricacciata dalla truppa da Piazza del Duomo si raggruppa in via Torino ove l'esercito spara a zero sui popolani che rispondono con i sassi. La città è paralizzata. L'esercito pone i posti di blocco in via Monforte, in via Torino, a Porta Venezia, in Piazza del Duomo ed in decine di altre località. Intanto il "Partito della Corona" sindaco e prefetto in testa, aveva fatto proclamare lo stato di assedio: alle ore 14 il prefetto fa affiggere un manifesto con il quale dichiara di passare il potere all'Autorità Militare.

Gli scontri si frazionano in cento episodi in tutta la città, sassi e tegole da una parte sciabole e moschetti dall'altra. Venti sono i popolani morti e molte decine i feriti.

Alle 17 in via Torino, tra Porta S. Sebastiano e Porta S. Giorgio si rinnovano gli scontri. Contro la cavalleria, la fanteria, i bersaglieri, gli alpini, i carabinieri ed i poliziotti del Gen. Bava Beccaris modernamente armati, vi sono migliaia di ragazzi, di donne e di operai che si difen-



ormai padrona della città. I soldati che avevano combattuto tutta la giornata bivaccano e dormono per le strade. Alle prime ore della mattina dell'8 maggio lo sciopero è ancora generale. Migliaia di

disposto i suoi ventimila uomini a difesa della città. Lo scontro tra la colonna dei manifestanti e l'esercito che spara a zero sulla folla da inizio alla carneficina, che farà passare alla storia l'8 maggio come "la domenica di sangue".

Rimane come risultato dell'impari lotta solo l'eccidio, che il comunicato ufficiale per quel solo giorno indicherà in 80 morti e 450 feriti e che il Colajanni valuterà almeno nel doppio. In otto ore di lotta, sino alle 22,30 della sera, tutte le barricate saranno espugnate; molte con l'aiuto del cannone che tuonerà per tutta la giornata.

Il "Corriere della Sera", commentando il giorno di

poi la lotta di Milano, scriverà: "I conflitti avvenuti non indicano da parte dei tumultuanti nessun disegno prestabilito... Non si vedono proclami che diano una direttiva al movimento" Il governo che aveva richiamato

alle armi in giornata un'altra classe e che aveva spedito a Milano ancora rinforzi, telegrafa a mezzo del Di Rudini al Gen. Bava: "Dalla quiete di Milano da Lei così prontamente ristabilita dipende forse la quiete di tutto il Regno".

Il bilancio complessivo dei quattro giorni fu valutato, in un pudibondo comunicato governativo, in 118 morti e 450 feriti che l'Angiolini, in un calcolo prudenziale, fa salire a 400 morti e ad alcune migliaia di feriti, tutti popolani; mentre la "Tribuna" parla di 800 morti. Per valutare comunque la vastità dell'eccidio basti considerare che i caduti delle Cinque Giornate del 1848 erano stati complessivamente 350.

Nei giorni seguenti il "feroce monarchico Bava" così verrà ricordato in un canto popolare, scioglierà la Società Umanitaria (di cui era presidente il Cuggionese Angelo Todini), la Camera del Lavoro, e ogni forma associativa di Milano e Provincia, circoli parrocchiali compresi, migliaia gli arrestati, socialisti, popolari, anarchici, giornalisti, sacerdoti. L'accusa tenderà a dimostrare un inesistente complotto rivoluzionario che costerà complessivamente 14 secoli, 35 anni, 8 mesi e un giorno ai 688 condannati. Osannato oltre misura dai moderati milanesi, Bava Beccaris si guadagnò anche la gratitudine di Umberto I, che gli concesse la prestigiosa croce di grande ufficiale dell'ordine militare di Savoia "per rimeritare - diceva la motivazione - il grande servizio che Ella rese alle istituzioni e alla civiltà".

Il 16 giugno Bava Beccaris fu nominato senatore del Regno. Non poteva immaginare, Umberto I, che con tali atti metteva la firma alla propria condanna a morte. Un operaio tessile di Prato, emigrato in America e di lì rientrato, Gaetano Bresci, lo avrebbe ucciso due anni dopo, per vendicare il sigillo reale, apposto alla sanguinosa repressione dei tumulti di Milano.

*Liberamente tratto da "Proletari senza rivoluzione" di Renzo Del Carria*



dono (se così si può dire) dall'eccidio con sassi, tegole e barricate.

Sul calar della sera i morti a Milano si avvicinano al centinaio. Alle 22,30 tutte le barricate sono abbattute e la truppa è

operai si raccolgono dai rioni industriali verso Piazza Duomo armati di bastoni e di sassi. Il Generale Bava Beccaris ha posto il quartiere generale del Corpo di Armata in una tenda della Piazza del Duomo ed ha

poi la lotta di Milano, scriverà: "I conflitti avvenuti non indicano da parte dei tumultuanti nessun disegno prestabilito... Non si vedono proclami che diano una direttiva al movimento" Il governo che aveva richiamato

## Il '98 a Milano. Mostra di immagini e documenti

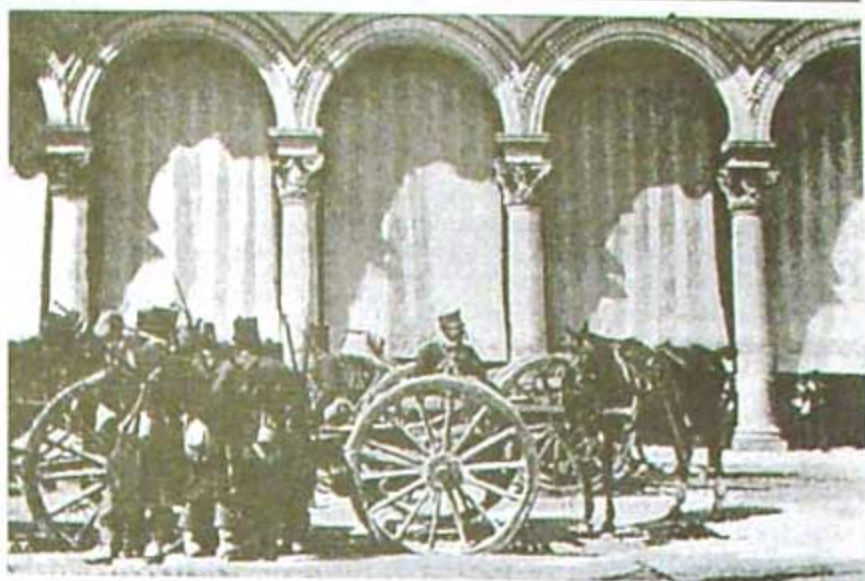
Nel centenario dei fatti del 1898 la Società Umanitaria di Milano ha organizzato questa mostra all'interno dei Chiostri e della Biblioteca situata in Via Daverio 7

1 MAGGIO-14 GIUGNO tutti i giorni dalle 10 alle 19.

Ingresso libero. Una mostra da non perdere.







## Angelo Tondini

**Un Cuggionese presidente della Società Umanitaria nelle roventi giornate del maggio 1898**

La storia delle nostre contrade è ricca di episodi e di personaggi che attendono di essere tolti dall'oblio. E' anche questo un settore di intervento oltre a quelli più strettamente ambientali, che l'Ecolstituto della Valle del Ticino, intende perseguire. Ed è grazie al lavoro decennale di ricerca di uno di suoi soci fondatori che possiamo dare queste notizie, che troveranno tra qualche mese veste compiuta in un accurato volume che parlerà della storia sociale, associativa, dei movimenti cooperativi e di mutuo soccorso del "Mandamento di Cuggiono". Angelo Tondini nasce a Bormio (18597), trasferitosi a Cuggiono, lavora come impiegato nella locale prefettura e come volontario nella "Società Braccianti Cuggionesi" di cui diventa presidente alla sua fondazione nel 1896. Questa società, che in seguito cambierà nome in "Società Cooperativa tra gli Artieri di Cuggiono", sarà una tra le più grosse cooperative dell'ovest Milanese, che darà lavoro a diverse centinaia di persone, da Turbigo a Magenta, da Robecchetto a Sedriano. Sarà questa società che lascerà Milano e porrà in opera i binari tramviari del nostro capoluogo. Cento anni fa esatti Angelo Tondini viene nominato presidente della Umanitaria di Milano. La brutale repressione dei moti contro il carovita porterà allo scioglimento dell'Umanitaria il 14 maggio 1998. Per ricordare questa figura esemplare di cooperatore, le Associazioni di Cuggiono invitano il 17 maggio, alle ore 11 in Piazza a Cuggiono, i cittadini e le amministrazioni del territorio, alla inaugurazione della lapide che verrà posta sull'edificio che vide la nascita della "Società Braccianti Cuggionesi".

ad ANGELO TONDINI ( -1920 )

Che dedicò la vita alla causa dei diseredati e all'ideale cooperativo.

Fondatore della

"Società Cooperativa di Lavoro fra gli Artieri di Cuggiono"

Sfortunato presidente della Società Umanitaria

Travolto con l'Istituzione Milanese che tanto amò

dal cieco accanimento antipopolare del maggio 1898

del generale Fiorenzo Bava Beccaris Perché il suo esempio viva.

Le Associazioni Cuggionesi posero.

Cuggiono, maggio 1998

## L'Umanitaria e il '98

**Ce ne parla il presidente**

Quando venne istituita la Società Umanitaria (1893), Milano era una città in forte espansione demografica e produttiva e già mostrava i segni del primo sviluppo industriale. Eppure il benessere sociale restava un privilegio di pochi: la maggior parte dei lavoratori era costretta in situazioni familiari precarie, per non dire di miseria pura, con redditi che non sempre consentivano una reale sussistenza. Proprio in questo contesto doveva operare l'Umanitaria, costituita grazie al generoso lascito testamentario di un mecenate mantovano, Prospero Moisè Loria. Egli era deciso a limitare le ingiustizie in atto nella pubblica e privata beneficenza che, proprio nella sua città d'adozione, davano forma a quello che lui stesso denunciava come "uno spettacolo increscioso degli accattori e dei vagabondi". Per tutti costoro, diseredati, emarginati, oppressi di ogni credo e ceto sociale, l'Umanitaria sarebbe divenuta il punto di riferimento preciso, anzi un vero e proprio mezzo di riscatto e di elevazione, sia come una Casa per il Lavoro, sia come una Scuola Arti e Mestieri. Uso il condizionale di proposito perché chi conosce la storia di questa benemerita istituzione milanese sa che, prima di mettere all'opera gli intendimenti statutari del Loira l'ente dovette affrontare una causa giudiziaria con gli eredi, e poi passare attraverso il dramma di una rivolta popolare che avrebbe trasformato Milano in un campo di battaglia. Fu un scenario traumatico e raccapricciante quello del maggio 1898: i vertici delle istituzioni contro il popolo; la cavalleria carica gruppi di donne e bambini; i soldati armati e cannoni e sparano sulla folla; la fanteria arresta e scorta decine di prigionieri; la folla malconca viene dispersa nelle strade, in fuga. Gli echi dei tumulti, furono fragorosi come le palle di cannone che andarono a schiantarsi nelle vie, fischiano sulle teste di chi - armato della sola disperazione, oltre a qualche sasso - reclamava libertà e, soprattutto, un minimo di giustizia anche per i più poveri; in piazza del Duomo, ai Bastioni di Porta Nuova, in via Torino, sotto l'Ospedale Fatebenefratelli, davanti alla Questura. Allora l'Umanitaria non aveva ancora sede nell'odierno quadrilatero, tra via Daverio, via Pace, via

San Barnaba e via Fanti, ma occupava un edificio in centro, numero 9 di via Manzoni. E chi può dire (ma noi ne siamo certi) quanto la tragedia di quei giorni abbia influenzato i suoi dirigenti (tra gli altri Angelo Tondini, Osvaldo Gnecchi - Viani, Luigi Majno, Giovanni Battista Piroli), costretti a seguire sotto le loro finestre scene ed episodi che l'Umanitaria di oggi - nell'occasione centenaria - si appresta a far rivivere nei suoi chiostrini con la mostra '98 a Milano?

Rileggere quelle drammatiche giornate, attraverso i pannelli, le fotografie e le ricostruzioni sceniche di questa mostra, dovrebbe servire a tutti, giovani e meno giovani: non solo per "rivisitare" una pagina della nostra storia, ma soprattutto per comprendere appieno attraverso quali traversie si è fatta strada la lezione della Milano democratica di fine secolo, che dopo il '98 avrebbe dovuto affrontare, purtroppo, altri diktat e altre ingiuste impostazioni. Tra i torti, anche quello che subirà proprio la nostra Umanitaria, oltraggiata dal generale Bava Beccaris che, all'indomani di quelle giornate di "ferro e fuoco" (era il 14 maggio, pochi giorni dopo gli ultimi scontri), ne decretava arbitrariamente lo scioglimento: "Venuta, per l'amministrazione, nelle mani di persone notoriamente affiliate ai partiti estremi, con serio pericolo che ne volgano i mezzi a fine settario per la propaganda di idee sovversive e per la preparazione della rivolta contro gli ordini costituiti la Società Umanitaria è disciolta".

Per nostra fortuna, però, l'ordine di scioglimento non durò. Una vera e propria sollevazione "ideale" di tutte le forze cittadine - dal mondo del lavoro a quello della cultura e dell'imprenditoria - portò alla riapertura dell'ente e al suo rilancio, garantendo quel livello di operatività che in pochi anni avrebbe reso l'Umanitaria quella che è stata e che è. Con un impegno preciso, a favore dei meno fortunati, delle fasce di popolazione a rischio; con occhio attento alle vecchie e nuove povertà; per fronteggiare e abbattere gli steccati, ideali e pratici, che ancora oggi mettono in pericolo la nostra convivenza civile.

Massimo della Campa  
Presidente della Società Umanitaria



## L'ECOISTITUTO DELLA VALLE DEL TICINO



"Festa del Solstizio d'Estate".

In quell'occasione oltre a presentare i progetti in corso, e ad aprire le adesioni all'Ecoistituto a chiunque, singolo, associazione o istituzione pubblica, ne condivida le finalità, sarà presentato il comitato tecnico scientifico.

Si prevede inoltre in quella data di allargare il comitato direttivo inserendo due rappresentanti del Canton Ticino.

Con la fondazione di questo Ecoistituto pensiamo sia iniziato un percorso importante. Non ce ne nascondiamo né le difficoltà, né il grosso impegno che questo progetto comporterà nei prossimi anni. Siamo comunque fiduciosi che cercare di operare

in positivo e con creatività possa essere uno stimolo speriamo contagioso anche in altre situazioni, per cercare di uscire dai vicoli ciechi in cui uno sviluppo distruttivo non più collegato alle reali esigenze delle comunità ci sta impantanando. E' questo anche un percorso di speranza oltre che di volontà, e in questo non entusiasmante millennio che sta volgendo al termine tutti ne abbiamo tutti un gran bisogno... anche sul nostro territorio.

Noi cercheremo di mettercela tutta... anche col vostro aiuto sarà tutto un po' meno difficile.

**Per contatti e informazioni:**  
02/974075 - + fax 02/9746502  
0321/455090 - fax 0321/457548

I soci fondatori dell'Ecoistituto sono: Pacifico Aina (G1 Cultura Novara)-Giorgio Albertinale (Università Verde Novara)- Maria Lucia Benedetti (Circolo Per l'Ambiente di Romentino)-Virginio Bettini (Docente di V.I.A. Università di Venezia)-Bianchi Alessandro (Resp. Boschi Parco Ticino)-Enzo Favoino (Scuola Agraria Parco di Monza)-Carlo Ferré (Sindaco di Bernate Ticino) - Dario Furlanetto (Direttore Parco del Ticino) - Gian Franco Galliani Cavenago (Ricerca di Storia Locale-Turbigo)-Franco Luca (Lugano - CH - Presidente Insubria Verde)-Oreste Magni (Comitato Difesa Ambientale Cuggiono-Castelletto) - Werner Nussbaumer (Gravesano -CH-Presidente internazionale Medici per l'Ambiente)- Paolo Piccoli (Architetto - EuroSolar Italia)-Giulio Ponti (Urbanista - Milano) - Daniele Rancilio (Architetto Parabiago) - Efram Redigonda (Ingegnere Informatico - Cuggiono) - Alessandro Rogora (Politecnico di Milano) - Gianluigi Salvador (Esperto in Qualità Totale-Carnate)-Gianni Scudo (Docente Politecnico di Milano) - Antonio Susini (Urbanista Milano) - Valerio Zacchi (Presidente Canoa Club Milano).

## TAM TAM

### INCONTRO CON WOLFGANG SACHS

Mentre questo giornale va in stampa, il 6 maggio, viene tenuto un importante incontro. Wolfgang Sachs del prestigioso "Wuppertal Institut" (Germania) e coordinatore della ricerca "FUTURO SOSTENIBILE, riconversione ecologica, nord sud, nuovi stili di vita", è a Cuggiono, su invito del Centro Culturale Lazzati e dell'Ecoistituto della Valle del Ticino. Questa ricerca che ha suscitato una vasta eco in Germania, con centinaia di dibattiti tra gli ambientalisti, nel sindacato, nelle associazioni imprenditoriali, nelle chiese e nei gruppi di volontariato è stata definita dall'autorevole rivista tedesca "Der Spiegel" come la "Bibbia verde di questo cambio di millennio". Di questo incontro parleremo ovviamente nel prossimo numero della Città Possibile.

### 10 maggio - MALPENSA 2000 - Sulla nostra testa - Contro la nostra volontà.

Sindaci, comitati cittadini, associazioni ambientaliste, del Magentino, Castanese, Bustese, Novarese e Gallaratese, il sindacato dei trasportatori, si trovano il 10 maggio alle ore 9,30 presso l'oratorio di Castelletto di Cuggiono per coordinarsi sul problema Malpensa. A questo incontro e alle sue infrastrutture vogliamo dedicare il prossimo numero del giornale per il quale chiediamo la collaborazione di tutte le realtà locali interessate.

### 17 maggio-IN RICORDO DI ANGELO TONDINI

, un secolo fa presidente della "Società cooperativa tra gli artigiani di

Cuggiono" nonché della "Società Umanitaria" di Milano, sciolta durante la feroce repressione del maggio 1898 ad opera del Generale Fiorenzo Bava Beccaris verrà scoperta una lapide. Ci si trova alle 11 di domenica 17 maggio in piazza San Giorgio a Cuggiono.

### 27 maggio - INCONTRO CON DON ULISSE FRASCALI

Nell'ambito della festa annuale del volontariato Cuggionese, l'incontro di quest'anno, sarà dedicato all'esperienza del "Nuovo Villaggio del Fanciullo" e all'incontro con Don Ulisse Frascali, suo fondatore ed animatore. Cosa è il "Nuovo Villaggio del Fanciullo"? Perché è importante questa esperienza? Non capita spesso di imbattersi in una "utopia concreta"... in un sogno realizzato... come quello di Don Ulisse, strenuo sostenitore di una Chiesa di testimonianza in alternativa a una Chiesa di potere. Animatore e fondatore di una pedagogia di rinnovamento ha incarnato questi principi in questa piccola "Città nella Città" con strutture al servizio del quartiere e della partecipazione e auto responsabilizzazione di cittadini ed emarginati. L'incontro si terrà mercoledì 27 maggio alle ore 21 presso la Sala Bianca in via Zenoni 1 a Cuggiono.

### 30-31 maggio UNA NOTTE NEI BOSCHI DEI CELTI

Nei boschi tra Bernate e Castelletto, sulle rive del fiume, si passerà una notte magica attorno al fuoco, verrà costruito una capanna come i celti la costruivano 2000 anni fa, saranno rievocati

riti e miti di questo popolo misterioso. Una archeologa ci condurrà in questo affascinante viaggio alla ricerca di parte delle nostre radici. La proposta è particolarmente rivolta ai bambini in età scolare e naturalmente ai loro genitori. Per ulteriori informazioni Comitato difesa ambientale Cuggiono Castelletto 02/974075 - 02/9746502

### 7 giugno - XVI BICI PACE

Dalle città dell'Alto Milanese, del Magentino del Castanese, del Novarese si snoderanno tanti coloratissimi serpentoni di ciclisti per ricongiungersi a Castelletto di Cuggiono. La manifestazione, promossa dai circoli Legambiente del territorio, dai comitati ecologici, dal WWF, sarà come ogni anno uno stimolante incontro del popolo che "ha cura del suo ambiente" e non è disposto a farselo scappare sull'altare della globalizzazione. Il tema principale di quest'anno: Malpensa 2000 e le ricadute sul territorio. Durante la giornata, animazioni, giochi, musica, e leccornie biologiche. Durante il pomeriggio sarà scoperta una lapide in ricordo di Alexander Langer. Per informazioni: Angelo 02/9793488.

### 14 Giugno - TICINO AMICO FIUME

E' ormai un appuntamento classico di questi ultimi anni. Si scende il fiume nel bellissimo tratto tra Oleggio e Castelletto per riscoprire il fascino e monitorare lo stato delle sue acque. Nel caso il livello dell'acqua non lo consentisse la discesa verrà effettuata lungo il Naviglio Grande. La partecipazione

dei bambini è particolarmente gradita. Per ulteriori informazioni: Canoa Club Milano - sede nautica Castelletto di Cuggiono 02/9746964 - Comitato difesa ambientale 02/974075 - 02/9746502

### 19-20-21 giugno 7a FESTA DEL SOLSTIZIO D'ESTATE

Villa Annoni Cuggiono. Gioco, convivialità, arte, musica, danze, ecologia, mostre, spazio associazioni, non violenza, medicina alternativa, tecnologie dolci, editoria di base, gara di aquiloni, ascensioni in mongolfiera. L'arcipelago associativo come soggetto nella splendida cornice di Villa Annoni in questa festa autogestita giunta alla sua settima edizione. Chiunque voglia darci una mano o voglia partecipare a vario titolo alla festa è il benvenuto. Creativi, artisti, musicisti, trampolieri, giovani, anziani, chiunque abbia qualcosa da dire e soprattutto voglia di fare è il benvenuto. Per informazioni 02/974075 - 02/9746502.

### 21 giugno 1998 ore 14 - Villa Annoni - Cuggiono - 1a ASSEMBLEA dell'ECOISTITUTO della VALLE del TICINO

Sotto l'albero della conoscenza... un cedro del Libano plurisecolare, verrà tenuta la prima assemblea dei soci e simpatizzanti dell'Ecoistituto. Verranno presentati i progetti in corso, il comitato tecnico scientifico e si parlerà insieme delle azioni future. Saranno presenti le diverse realtà della Bioregione attraversata dal nostro magnifico fiume. (Informazioni allo 02/974075 - 02/9746502)

## RECENSIONI ...i libri per una Città Possibile

**FUTURO SOSTENIBILE - Riconversione ecologica - Nord Sud - Nuovi stili di vita.** Wuppertal Institut. Editrice E.M.I. Lit. 25.000

Questa ricerca, curata dall'Istituto di Wuppertal, fonda la sostenibilità su tre basi: riconversione ecologica di tutte le attività umane, giustizia nei rapporti Nord Sud, nuovi stili di vita. Progettato per la Germania su commissione della MISE-REOR (istituzione cattolica per la cooperazione allo sviluppo) e della BUND (sezione tedesca degli Amici della Terra) questo studio ha suscitato in Germania centinaia di dibattiti in ogni settore della società civile. La nostra speranza è che incontri lo stesso interesse anche in Italia, nel mondo

scientifico e tecnico, negli ambienti politici ed economici, tra le Chiese e le associazioni di volontariato: perché il cammino verso il futuro può essere assicurato solo dal rigore scientifico e dall'ispirazione etica, che in questo libro sono strettamente uniti. (può essere richiesto al Comitato ambientale o a Don Franco Roggiani c/o parrocchia Cuggiono).

### SENTIERI PER LA CITTÀ UTOPICA.

Questo libro il frutto di un lavoro a più mani di Massimo dell'Acqua, Piero Saffirio e Don Carlo Venturin. Il tema centrale è la Città, la sua funzione, il suo significato, la sua storia presente, passata e... futura. Un contributo importante in una fase certo non facile in cui riscoprire il senso della vita nella città, riscoprire il senso comunitario dell'appartenenza e dell'apertura alle diversità si sposa con una forte carica di speranza e di volontà. Una Città che, come dice nella prefazione il Prof. Luigi Pizzolato, docente alla Università Cattolica, il compito della Città resta quello di trasformare l'Uniformità, nell'unità cioè nella concordia, unione di diversi, ciascuno dei quali vuole crescere insieme all'altro nella fiducia e anche nella difficile individuazione dei valori comuni...Un sentiero da cercare insieme e che trova in questo libro una guida ricca di spunti importanti. La pubblicazione 80 pag., Lit. 10.000 può essere richiesta a Don Carlo presso la parrocchia di Castelletto.

**Comitato difesa ambientale Cuggiono Castelletto - PER UNA CUGGIONO PARTECIPATA, SOLIDALE E CHE HA CURA DEL SUO AMBIENTE. Idee spunti e suggerimenti per rifondare la città.** Questo quaderno è una sorta di piccolo decalogo della città, senza troppe pretese ma con spunti e suggerimenti interessanti, con dentro molta speranza e concreta voglia di fare. La vera posta in gioco, viene detto in

queste 20 pagine è la ricostruzione di una trama di comportamenti e di percorsi che vedano i cittadini protagonisti e le istituzioni in sintonia con una comunità degna di questo nome. In fondo è questo che gli autori intendono con "rifondare la città" ed è in questo senso che si rivolgono a chiunque voglia riprendere queste proposte, sia che abbia fatto la scelta di candidarsi, sia che abbia deciso di dare il proprio contributo in altra forma alla vita della città. (Diffusione gratuita a cura del Comitato ambientale)

### Pietro Maria Toesca - TEORIA DEL POTERE DIFFUSO - Municipalismo e federalismo

L'autore, già docente di filosofia all'università di Roma e Parma, vive ora a San Gimignano dove negli ultimi anni ha attivato l'interessante esperienza della Rete delle Piccole Città storiche e artistiche dell'Italia centrale. Questo testo è una "divulgazione alta" dei temi del decentramento a "livello umano" della funzione politica. E' un trattato denso ma leggibile sulla "Città dei cittadini", cioè sulla politica come arte di autogoverno della Polis, della cosa pubblica, un arte di cui devono riprendere possesso tutti, perché il potere, per l'appunto venga ridistribuito, diffuso tra tutti e non addensato in "centri" e ruoli privilegiati, socialmente e territorialmente. Un'apologia del municipalismo e del federalismo libertario che consigliamo vivamente di leggere. Elèuthera editrice, 128 pagine, Lit. 15.000 uscita prevista a settembre 98.

### IMMAGINE DI UNA ESPERIENZA a cura di Don Ulisse Frascali

Editrice Verso l'Utopia. Lit. 15.000. Immagine di una esperienza sono 30 anni di storia, di storia un po' particolare perché sono immagini di vita quotidiana, semplice, spontanea, di ragazzi protesi alla continua ricerca e alla realizzazione della gioia di vivere. Ed è proprio questa continua ricerca che ha trasformato

questa storia in una grande avventura... E' cosa poco importante, che non fa storia, che un ragazzo vada a scuola, ma che un ragazzo autonomamente decida di andare a scuola anche contro il parere dei genitori che vogliono avviarlo al lavoro e decida di entrare in una scuola dove si vede respinto perché figlio di poveri, figlio del popolo, questo fa storia, la vera storia dell'uomo proteso alla ricerca del suo riscatto e della sua felicità. Se poi il ragazzo non resta solo e diviene gruppo la testimonianza individuale si trasforma in attività sociale, in azione politica. da questo nasce la vera grande avventura perché è una ricerca del nuovo, della volontà di trasformare l'utopia in realtà, di offrire all'essere la possibilità di raggiungere la felicità per sé e per i suoi simili. Si respira molto Don Milani in questo libro, cosa che non stupisce, vista l'amicizia che lo legava al curatore dell'opera.

### LE REGIONI DELLA NATURA - La proposta bioregionalista

Kirkpatrick Sale - Elèuthera Ut. 22.000 - E' il primo libro che presenti in modo articolato e argomentato il paradigma bioregionalista. Quella bioregionalista è probabilmente la più importante proposta eco-politica degli ultimi anni: L'organizzazione territoriale deve essere completamente ristrutturata (per il bene non solo degli esseri umani ma di tutta la biosfera) buttando alle ortiche gli arbitrari confini politici e ridisegnando autonomie ed interconnessioni funzionali sulla base delle identità e diversità naturali e culturali. Dalla più semplice, la comunità locale, alla più complessa (il pianeta Terra, anzi Gea). In tempi di riscoperta della dimensione regionale, Sale ci offre una concezione decentralistica, comunitaria, mutualistica che è insieme culturale e naturale, locale e planetaria, possibile qui e ora, e radicalmente innovatrice. Una lettura da raccomandare a tutte le genti... del Fiume Azzurro.

### LA CITTÀ POSSIBILE

Via San Rocco 24 - Cuggiono  
Tel. 02/974075 - Tel/fax 02/9746502  
Supplemento  
al n. 9 anno 6 de "IL TICINO NUOVO"  
aut. 29/93 Trib. Novara  
Direttore Responsabile Flavio Beltrami.  
Stampa: Il Guado s.c.r.l.  
Corbetta (MI) - Tel. 02/972111

Hanno collaborato a questo numero:  
Pacifico Aina, Virginio Bettini, Norino Canovi, Orfeo Favoino, Dario Furlanetto, Gian Franco Galliani Cavenago, Luca Garavaglia, Oreste Magni, Sara Morlacchi, Stefano Oldani, Emanuele Padoan, Daniele Rancilio, Antonio Susini, Margherita Traferri.  
Un ringraziamento particolare a: Annalisa Berra, Ivana Pastori, Paola Ghirardini, alle associazioni di volontariato di Cuggiono, e alle municipalità di Mesero e Bernate Ticino.