

Bottini, Centri commerciali Apocalittici Centri commerciali Integrati

Questa tappa del viaggio di Fabrizio Bottini tra luoghi del consumo territoriale è stato provocato da un dibattito radiofonico nella rubrica di Oliviero Beha, "Radio a colori", al quale ho partecipato (potete sentire la trasmissione [cliccando qui](#) e poi cercando nell'archivio). Le fotografie e i sottotitoli sono dell'autore.

Preludio pedemontano

La storia commercial-territoriale che andiamo qui a raccontare, comincia nella periferia industriale bresciana. O, meglio, nel vicino Portogallo.

Portogallo che – abbastanza ovviamente se ci si pensa un secondo – non è abitato solo da seriose donne contadine vagamente baffute, o ridenti pescatori con berretto da tonno nostrano, ma anche da modernissimi managers rampanti, tali e quali a quelli che da noi, in tutta Europa e Stati Uniti, svolazzano da un moquettato ufficio all'altro, decidendo in anglofono specialistico iniziatico gergo i destini dello sviluppo, globale o locale fa lo stesso. Managers come quelli della Sonae.

Come possiamo leggere sul sito <http://www.sonae.pt>, Sonae nasce nel 1959 a Maia, in Portogallo, come impresa specializzata nelle lamine di legno ornamentali, sviluppandosi poi per circa vent'anni sempre nel campo dei prodotti derivati dal legno. Con gli anni Ottanta e l'entrata del Portogallo nella Comunità economica europea, le attività di impresa cominciano a diversificarsi, con l'acquisizione di una catena di supermercati, il lancio del primo ipermercato portoghese, e la creazione del ramo specializzato immobiliare finalizzato alla realizzazione di Shopping Centers. Contemporaneamente, l'impresa entra anche nei campi della comunicazione, delle tecnologie dell'informazione, delle attività per il tempo libero e turismo. Da successive espansioni internazionali e riorganizzazioni, nasce la holding Sonae Investimentos, interamente dedicata al moderno commercio, e separata dalle altre attività industriali. Gli shopping centres interessano Portogallo, Brasile, Spagna, Grecia, Germania, Italia, Austria.

L'immagine dell'impresa, in generale e in particolare nel campo dei "centri commerciali integrati" (che offrono una gamma di servizi più ampia del solo commercio) punta molto sull'idea di sviluppo ambientale sostenibile, che informerebbe di sé le politiche industriali e di mercato. Leggiamo a questo proposito: "il management ambientale è una delle priorità di impresa, e un fattore chiave". Nel 2001 il gruppo ha pubblicato un pamphlet che delinea la sua "politica ambientale", distribuisce ai propri dipendenti il periodico Eco-Noticias, e edita periodicamente un Environmental Report. La seconda edizione del Rapporto, quella attuale, sottolinea come sia ora che in misura maggiore per il futuro "non intendiamo focalizzarci solo sui risultati della Sonae in campo economico e ambientale, ma anche sui progressi in campo sociale, dimostrando il nostro impegno per un progresso continuo verso la Sostenibilità Ambientale". In effetti, scorrendo affermazioni e cifre, emerge interesse e

impegno in ambiti come le emissioni, il trattamento dei rifiuti, la qualità dei prodotti e processi, l'impatto sul paesaggio, e molti altri temi di interesse per l'ambiente alle varie scale. Se si considerano tutte le azioni complesse che comporta la individuazione, progettazione, realizzazione, gestione e sviluppo di un grande centro commerciale integrato, non si può negare che nel Rapporto, anche solo considerando la parte della Sonae Immobiliare (altri spunti interessanti emergono dal resto delle attività), c'è ampio spazio per i temi ambientali in senso lato.

Rassicurante, per esempio, nel caso di un sito in un'area dismessa delle nostre città o cinture metropolitane. Ferme restando, naturalmente, le ovvie attenzioni all'ambiente inteso come sistema locale, fatto anche da cose come la infrastrutturazione, i flussi, insomma tutto quanto non si può ridurre e ricondurre ai compiti specifici dell'impresa, ma che con la sua logica si incrocia eccome.

E nel primo scorcio del terzo millennio, i destini della Sonae nel suo girovagare tra Europa e Sud America, incrociano quelli della nostra Brescia: un tempo industriale, ancora in gran parte tale, ma alle prese con una complessa e strategica trasformazione urbana e metropolitana, verso un uso del territorio tra l'altro più attento, proprio, alla questione del recupero ambientale.

L'occasione è un'area dismessa abbastanza tipica per le nostre città italiane: a ridosso del centro storico, degradata, ma squisito bocconcino per chi volesse e potesse investirci in operazioni di redevelopment nel segno del commercio, terziario, e vari altri usi più lucrosi delle obsolete e fuliginose ciminiere. Siamo nel "comparto Milano" della città, noto alle cronache per i veleni che la vicina Caffaro ha sparso in tutta la provincia per generazioni, e l'area è quella già occupata dagli impianti Atb, definita dal crocicchio fra le vie Italia (una parallela ai viali di circonvallazione del centro storico) e Cassala (una radiale che dalla stessa cerchia taglia le linee ferroviarie e immette nel sistema di circonvallazione e tangenziale sud), pochi minuti a piedi a ovest della stazione. Si tratta quindi di una operazione di recupero piuttosto delicata, per la città come per gli investitori, ma ghiotta: 44 milioni di Euro investiti solo per l'acquisto dell'area, per un totale di 52 mila metri quadrati destinato a contenere commercio, uffici, intrattenimento, servizi per la città come la sede del Museo dell'Industria, per un totale di 100 milioni di Euro fra area e rinnovo. Il Giornale di Brescia ci informa tra l'altro che "la più contenta sembra la Signora Maria ... di vedere come un pezzo di città che se ne va via, giorno dopo giorno" portandosi appresso fumi, o angoli magari pericolosi e bui (Gianni Bonfadini, Bisider-Atb, le macerie e il futuro, 7.8.2002). Mai contenta, la probabilmente inventata signora Maria, quanto gli ambientalisti-capitalisti della multinazionale portoghese e della sua consociata italiana. Fermi restando i soliti dubbi dei soliti scettici, sul fatto che insieme ai fumi se ne vadano via per esempio anche cose come i contratti collettivi, pare che il passo a cui partecipa la Sonae sia decisamente in avanti. Si recupera alla città un'area strategica sinora buco nero, a ridosso della ferrovia e a snodo fra la città intermedia e la prima fascia periferica, e la si può destinare ad attività "centrali" in senso lato, ovvero non generico terziario da palazzoni per uffici in affitto, ma usi più complessi ed articolati. Resta da vedere il risultato concreto, ovviamente, ma ci sono ottime premesse di riuscita, e le garanzie offerte dall'operatore, di un

approccio ambientalmente/socialmente sostenibile, sembrano rispettate (grazie, presumibilmente, all'elevata capacità di interazione tecnica e politica dell'ente locale interessato).



Sviluppi di pianura

Come si diceva all'inizio, Brescia pedemontana è solo la tappa introduttiva della storia iniziata in Portogallo e ramificata qui. Il mondo è piccolo, figuriamoci la Lombardia vista da uno staff manageriale multinazionale. Per capirlo anche in mancanza di elicottero, basta imboccare una delle due vie che tagliano l'area industriale dismessa: viale Cassala. La strada, con l'andamento a grande curva regolare tipico delle zone industriali disegnate su tracciati e scambi ferroviari, scorre fra i muraglioni delle zone ex siderurgiche e le "sironiane" torri degli acquedotti. Poi attraversa un passaggio a livello infilandosi nel sistema di uscita meridionale da Brescia, che nel giro di qualche centinaio di metri prende il nome di via Orzinuovi, e oltre i confini comunali di provinciale 235. Raggiunta Orzinuovi dopo qualche decina di chilometri fra paesi, semafori fra il bar e il sagrato, e case sempre più rade, si incrocia un'altra 235, la Statale che lungo un grande arco percorre tutta la media pianura lombarda: dall'asse della Brescia-Goito-Mantova a Montichiari, attraverso i raccordi tangenziali di Crema e Lodi, a Pavia. Sembra un giro piuttosto lungo, ma basta provarci per scoprire che non è affatto così, e la "distanza", come quella dell'ex zona industriale dal centro di Brescia, è soprattutto mentale: una bazzecola, per chi opera a tutto campo.

Bruce Springsteen liquiderebbe il tutto con un: *the highway is alive tonight, where it's headed, everybody knows*. In effetti, anche contando semafori, traffico di piccolo cabotaggio, cantieri vari, a velocità media ci vuole circa un'ora e mezza per andare dall'ombra delle torri d'acquedotto dismesse bresciane, attraverso la pianura irrigua, fino all'incrocio per la Becca nella periferia orientale pavese, dove la 235 finisce nell'anello della tangenziale Est. Logica vorrebbe che il grande semianello, dopo aver attraversato la media pianura lombarda, girasse tutto intorno a Pavia per risalire poi, Parco Ticino permettendo, verso l'asse della Padana Superiore, ma al momento la tangenziale pavese si interrompe davanti a un grande spazio verde. Certo, il piano regolatore prevede da tempo la chiusura dell'anello attorno al capoluogo, e a ben guardare i cantieri sono già aperti e segnano una larga striscia di terra smossa che prosegue tra i campi: ma a sinistra e a destra c'è sempre e solo verde, campagna, spazio aperto. Qui dove ci siamo idealmente fermati, in territorio di Pavia e lungo la statale Vigentina per Milano, questa bella campagna si chiama parco della Vernavola, dal nome del torrente che lo attraversa. Più a nord il cuneo verde si allarga e si articola, e si chiama Parco

Visconteo. E proprio al centro di questo parco, nei terreni quasi affacciati sul nuovo tracciato della tangenziale di Pavia, c'è l'altra faccia della medaglia dell'iniziativa multinazionale e multiprovinciale Sonae, che ci eravamo lasciati alle spalle cento chilometri fa con il fiore all'occhiello del *redevelopment* bresciano a fianco della ferrovia: il progetto di un altro, e ben altro, Centro Commerciale Integrato.

Borgo Borgarello

Il celeberrimo complesso monumentale della Certosa di Pavia, famoso anche per aver dato il nome ai formaggi freschi prodotti negli stabilimenti lì vicino, ha la particolarità di non stare a Pavia, come farebbe pensare il nome. Si trova infatti nel territorio comunale omonimo, di Certosa, ed è l'estremità settentrionale di un insieme naturalistico e insediativo complesso, voluto e realizzato nei secoli dalla famiglia Visconti e per un lungo periodo anche recintato con una muraglia di 22 chilometri, dotata di porte come una vera e propria città fortificata. Solo, all'interno non c'erano palazzi e popolo, ma una grande riserva di caccia, con annessi alcuni stabili "di servizio". Ora, il cosiddetto Parco Visconteo è uno dei punti più qualificati, se non il più suggestivo e prezioso, di una grande fascia verde più o meno continua che dai margini meridionali dell'area metropolitana milanese scende sino a lambire i margini del centro storico di Pavia, e quindi il parco del Ticino.

A differenza del parco urbano pavese della Vernavola, per esempio, il parco Visconteo "non esiste" se non nelle intenzioni di alcuni entusiasti, o nei progetti di riqualificazione annunciati dall'amministrazione provinciale, come quello di un Piano Paesistico, attuativo delle linee generali stabilite dal Piano Territoriale di Coordinamento. Il piano, si legge nel sito Metropolisinfo.it, "sarà pronto entro l'anno ... e serve ad evitare che possano sorgere strutture in contrasto con l'importanza storica del territorio". Un territorio che comprende, ricapitolando, i comuni di Pavia a sud, Certosa all'angolo settentrionale ovest, San Genesio a quello est, e proprio al centro, fra il Naviglio e il tracciato della ferrovia, Borgarello. Proprio qui, a partire dal 2000 si sono sviluppati rapporti fra l'amministrazione comunale e la Gestione Sviluppo Commerciale di Bergamo, rappresentante italiana della portoghese Sonae, per un centro integrato che, su una superficie di 200.000 (duecentomila) metri quadri, offra un insieme di servizi commerciali, terziari, di intrattenimento, culturali. Il che, da un certo punto di vista non fa una piega, perché se ci guardiamo intorno, anche qui nelle brume tra fantasmi viscontei, cosa vuole la società? La risposta mi pare innegabile: accesso ai servizi, anche di tipo commerciale.

Naturalmente qualcuno pensa che non si possa risolvere tutto con cattedrali più o meno moderniste, sparpagliate a casaccio, che crollano sulla testa della storia insediativa locale. A volte è la soluzione più semplice, e molti la accettano o la subiscono (come si vede dalle folle che si accodano ogni *week-end*). Ce ne sono altre? Certamente sì, ma forse non si trovano nell'atteggiamento che Peter Hall chiama BANANA (*Build Absolutely Nothing Anywhere Near Anything*), o nella proposta localistica magari in buona fede, della conservazione *tout court* di un sistema commerciale e servizi pensato molti anni fa per un contesto completamente diverso di bisogni, mobilità,

opportunità di scelta. Quindi, occorre se non altro descrivere il campo di gioco, in cui si muovono gli attori di questa partita.



La scacchiera e le pedine

Borgarello è, praticamente e come già capivano i Visconti con la loro riserva di caccia, Pavia. Non solo, ma se lo si inserisce in un quadro più ampio si tratta anche dell'ultimo tratto della discontinua *greenbelt* agricolo/paesistica che dalle ultime sfrangiature dell'insediamento compatto di Milano qui arriva alle porte di Pavia, sempre più schiacciata nella convergenza (ovvia, su un capoluogo) delle grandi linee di comunicazione territoriale, ma mantenuta non solo visivamente in esistenza dai cunei verdi che arrivano fino alla prima cerchia di circoscrizione urbana. E non si tratta di modellistica astratta, ma del ragionamento primordiale di qualunque pianificazione urbanistica, o meglio di buon senso residuo, che dal Frederick Law Olmsted del *Central Park* di New York o della *Emerald Necklace* di Boston, attraverso la cultura del *landscape planning* anglosassone, abbiamo come al solito re-importato sotto mentite spoglie.

Uno dei cunei verdi, in questo caso specifico, è quello che contiene il piccolo insediamento di Borgarello. Il paese sta ora separato e risparmiato dai grandi flussi regionali di attraversamento, chiuso com'è a ovest dal corso d'acqua del Naviglio che costeggia la Statale 35 dei Giovi, con un unico accesso da un ponte che immette quasi direttamente sia in centro storico che nelle (proporzionalmente vistosissime) aree orientali di nuova espansione residenziale a villette, su uno schema a scacchiera monotono e artificioso (che anticipa le bellezze di una certa "modernizzazione"). A est, il territorio comunale è ulteriormente delimitato dalla linea ferroviaria Milano-Pavia, superabile con cavalcavia in corrispondenza del confine comunale a nord con Certosa (proprio di fianco alla recinzione del complesso monumentale), o con passaggio a livello nei pressi del cimitero, qualche centinaio di metri a est del centro storico.

Come già detto, il problema di qualunque sviluppo edilizio, qui, è quello da un lato di interrompere la continuità della rete di spazi aperti, e in più nel caso specifico di un "centro integrato" di scala regionale, quello di inserire un enorme attrattore di flussi che creerebbero la base alla domanda di ulteriori stravolgimenti nel sistema di accessi: quindi una reazione a catena tale da rendere quasi automatica l'abolizione - salvo residui visuali di testimonianza - dell'ambiente attuale e del sistema insediativo campi/irrigazione/viabilità secondaria. A ben vedere, un articolo dell'urbanista Giuseppe Boatti sulla *Provincia Pavese* del 4 ottobre scorso ("Quel che resta della Certosa"), non suona neppure troppo polemico quando osserva che il Sindaco di Borgarello

vede: "La città futura fatta ... da mattoni, cemento, asfalto e metri cubi e quadri. E l'interesse comunitario finisce dove terminano i confini del proprio comune. Oltre? Ognuno per sé e Dio ce la mandi buona". Perché la questione, qui, non sembra quella del "fare" o "non fare", come posta nella solita prospettiva dei modernizzatori a senso unico, ma del "dove fare cosa, e per chi". E forse vale davvero la pena di concentrarsi su quel "chi", pensando a quanti giovani, casalinghe, pensionati, legittimamente auspicano una maggiore offerta di spazi per i servizi, il commercio, la cultura, l'intrattenimento. Basta vederli, in un giorno qualunque per non parlare del fine settimana, mentre si affollano accodati sulle strade grandi e piccole che qui percorrono il territorio su e giù. Ma, secondo i Comitati che si oppongono al Centro di Borgarello, hanno già un sacco di posti dove andare, in un raggio piccolo e medio. Sarà vero? L'unico modo per scoprirlo, come al solito, è quello di seguirli.

Un tranquillo week-end fra centri commerciali e tracce di campagna

Quello che chiunque, nella trasferta da Brescia attraverso l'arco della Statale 235, può vedere, è che con l'eccezione di qualche angolo sull'Oglio o casuale scorcio, qui la campagna è soprattutto un ricordo: al massimo si vede "il cuore verde della Megalopoli", come l'ha definito Eugenio Turri. E puntualmente, a tutti gli incroci, nodi, tangenzialine, dove il grande arco incrocia le direttrici verso la linea del Po, spuntano lontano o vicino le guglie e pinnacoli plastificati dei centri più o meno complessi che offrono benzina, tonno, pannolini, cinema, danze e soprattutto grandi parcheggi. Ce n'è uno, piuttosto vistoso e ingombrante, proprio fra le tangenziali di Lodi e Pavia, in corrispondenza del casello autostradale dell'A1, di cui è naturalmente "parassita", e che provoca ingorghi a non finire. Ma anche più vicino a Borgarello non scarseggia certamente, questo tipo di merce.

Per capirlo meglio, l'ambiente in cui si posano queste astronavi della grande distribuzione, niente meglio di un percorso abbastanza lineare di pochi chilometri, a partire dalla linea della "strada Cerca" (nome tradizionale ancora usato in alcuni tratti), che col nome ufficiale di Provinciale 40 Melegnano-Binasco taglia la fascia del Parco Sud quasi esattamente lungo la discriminante fra zone urbanizzate con qualche "vuoto", e zone agricole con qualche (a volte parecchi) "pieno". Il punto di partenza ideale è all'altezza di Lacchiarella, dove il centro *Il Girasole*, con blasone Fininvest e aggiunta di un padiglione esterno della Fiera di Milano e di altro, marca piuttosto significativamente i limiti della conurbazione compatta milanese. Proprio qui, si era vagheggiato anche di mettere la Fiera "esterna" vera e propria, ovvero quella che con i suoi cantieri aperti ora giganteggia nell'ex raffineria di Pero, un pezzo di statale 35 e mezza Tangenziale più su. A pensarci, all'immagine di quell'enormità piazzata qui in mezzo al Parco Sud, c'è davvero da tirare un sospiro di sollievo.

A sud, abbandonando le provinciali, si entra nel centro di Lacchiarella. Un paese con la via principale che scorre fra case, negozi, piazze, incroci, con il tracciato abbastanza integro nell'irregolarità dell'ex strada di campagna lungo la quale nel tempo sono cresciuti gli edifici. Alla fine del tratto urbano, quando i due tracciati centrale e di circonvallazione si ricongiungono, comincia davvero l'ambiente che, più o meno, proseguirà identico per chilometri fino al territorio comunale di Pavia.

Sono strade tortuose, asfaltate ma piuttosto strette. Citando *Alabama* di Neil Young, si può dire che qui le macchine viaggiano *with a wheel in the ditch, and a wheel on the track*. Nonostante tutto, e soprattutto nei fine settimana, il logorio della vita moderna si fa sentire anche qui, eccome: c'è parecchio traffico, direi quasi tutto locale vista l'abilità con cui i vari "piloti" si barcamenano tra le buche, i fossi a tre dita dalla ruota, e le curve tra gli angoli ciechi di vecchie cascine. Siamo comunque in un altro mondo rispetto al percorso parallelo della Statale 35, qualche centinaio di metri a ovest: case isolate, campi, macchie d'alberi, qualche insediamento un po' più consistente, come Giussago, fino a Certosa e al monumento che spicca alla fine del rettilineo proveniente proprio da uno dei pochi ponti sul Naviglio in questa direzione. Qui è possibile proseguire lungo un percorso secondario lungo l'enorme recinzione del complesso monumentale, fino all'angolo posto sulla strada che, scavalcando la ferrovia, raccorda la SS 35 con un'altra direttrice principale da Milano per Pavia: la Vigentina. Proprio sull'angolo opposto della recinzione della Certosa si trova l'incrocio verso Borgarello, il cui territorio comunale inizia da queste parti.

La strada comunale scorre tra il tracciato della ferrovia a est, e quello del Naviglio e della Strada dei Giovi a ovest. Dopo il piccolo cimitero, ancora in piena campagna, e un nuovo bivio, la via si restringe per entrare nel piccolissimo centro storico, dietro cui si nota piuttosto vistosa tutta la zona di nuova e nuovissima espansione, più o meno a sud-est. È presumibilmente oltre queste aree, che dovrebbe sorgere il progettato Centro Commerciale (o Centro Chissàcosa), nella zona che anche visivamente ha un aspetto strutturato secondo un aspetto tradizionale, nonostante, appunto, la piccola ma decisa villettopoli che appare in vigorosa crescita. Anche sull'altro margine, lungo la strada alzaia che scorre sul lato opposto del Naviglio rispetto alla Statale 35, Borgarello si fa notare per la quantità di edificato (la "città fatta di metri cubi e quadri" stigmatizzata da Boatti), con case di due o tre piani allineate su una o anche due file, che solo dopo il confine col territorio di Pavia lasciano il posto agli spazi aperti. A collegare la strada alzaia al tracciato della Statale dei Giovi, nell'ultimo lungo rettilineo prima del bivio della Tangenziale Ovest di Pavia, un ponte "normale", e più a sud un altro stretto passaggio selciato, in corrispondenza di una chiusa. Questo è l'ambiente generale dove il sindaco di una popolazione di un migliaio di abitanti ritiene che un centro commerciale di 200.000 metri quadrati possa chissà come atterrare a "impatto zero".

Imboccato l'ultimo tratto della strada dei Giovi lungo il Naviglio, quasi subito si salgono le rampe della tangenziale, e si intravedono per un po' i quartieri della città compatta, tra cui spicca la grande area ospedaliera. Il percorso taglia poi in sopraelevata attraverso le aree molto meno urbanizzate a ridosso del Ticino, e dopo il ponte sul fiume e un altro tratto la tangenziale si ricongiunge alla direttrice urbana proveniente dall'altro ponte (quello due-trecento metri a monte del famoso Ponte Coperto).

Siamo in territorio comunale di San Martino Siccomario, ovvero nell'area geografica che dovrebbe concludere i 90 chilometri della lunga striscia verde del Parco Ticino, da qui alla punta della Becca, alla confluenza col Po. Ma la continuità del parco, o delle aree libere, o di qualunque cosa, se ne è andata chissà dove chissà quando nel passato. Ora la Statale, dal confine comunale di

Pavia fino a qui, e oltre a sud fino al territorio di Cava Manara, è una striscia continua di quello che gli inglesi chiamavano *ribbon development*, e gli americani più onestamente *road slum*, salvo poi abituarsi e non farci più caso, come la tosse per i fumatori. La traduzione letterale italiana in uso, di "sviluppo a nastro", mischiata ai colori vari delle insegne luminose e delle bandiere e striscioni promozionali, forse aiuta a migliorare l'impressione, ma non certo la qualità dell'aria, o del bordo stradale, o degli accessi ai piazzali ghiaiosi che in maggioranza costituiscono da queste parti i "parcheggi attrezzati". In questo ambiente, il centro commerciale San Martino alla confluenza fra la Tangenziale, la Statale dei Giovi e le direttrici per la Lomellina, spicca come relativa isola di ordine ed efficienza, a modo suo. E se non altro contribuisce a schermare il vecchio tracciato, che attraversa il paese e immette nell'ultima punta rurale fra Ticino e Po, dal traffico che qui imperversa a tutte le ore del giorno, più o meno incolonnato. Il centro commerciale è uno spazio senza storia: supermercato, *fast-food*, qualche gregario collocato ai margini del parcheggio principale, che circonda tutto quanto e fa bello spettacolo di sé (opinione personale) soprattutto nelle mattine festive e nebbiose, visto dall'ultimo tratto sopraelevato della tangenziale.

Proseguendo verso sud il traffico si dirada man mano si aprono spazi a destra e a sinistra. Contemporaneamente e ovviamente, si attenua anche il curioso effetto *rue-corridor* che riesce a dare questo tipo di insediamento, anche sparso. La fila delle luci di coda si dirada fino a sgranarsi nella normalità di una grande arteria interregionale al ponte sul Po, e poi al territorio di Bressana Bottarone, dove il percorso verso il tracciato della Padana Inferiore si sdoppia: a sinistra prosegue la Statale dei Giovi verso Casteggio, a destra ma solo lievemente divergente la provinciale per Voghera, che sbuca comunque sulla stessa linea pedecollinare della Padana, in territorio di Montebello della Battaglia. Qui si ripete, stavolta in forma moderna e a modo suo pianificata, l'esperienza del *road slum* o *ribbon development* che dir si voglia, già descritta. Siamo a un tiro di sasso dall'imbocco della tangenzialina di Voghera (efficientissima, a modo suo), ma l'astronave di precompresso e asfalto che ha deciso di atterrare da queste parti, ha deciso pure che può farne a meno, di quella tangenzialina, e che si costruirà un ambiente viabilistico tagliato a pennello, di cui per ora si intravedono solo sovrappassi imbandierati, pezzi di cantiere, e qualche tracciato interrotto dalle barriere conosciute come *new jersey*. A quell'incrocio tutti, ma proprio tutti, i flussi obbligati del percorso pedecollinare Piacenza-Alessandria (qui nei tratti urbani si usa ancora il nome "giusto" e appropriato: Via Emilia Pavese), trovano un bel semaforo, a tutto e completo servizio dell'ingresso al parcheggio, o poco più. Ovvero, come abbiamo già visto e stravisto in altri casi, si obbligano tutti, che magari con la multisala, il *fast-food*, l'ipermercato ecc. non hanno niente a che fare, a una coda probabilmente piuttosto pittoresca da vedere, di notte, dall'alto. Meno pittoresca da farsi, imprecaando con quello che sta al telefonino e ti fa perdere il semaforo atteso da cinque turni, o spendendo tutta la moneta possibile coi due o tre schieramenti fisiologici di questuanti con o senza cartello. E sul limitare delle colline dell'Oltrepo, il percorso tra l'offerta commerciale della zona si può anche interrompere.



Conclusioni?

Tornando all'oggetto principale di questa passeggiata, si ripete: perché mai il sindaco di Borgarello ritiene che 200 metri quadrati/abitante di centro commerciale (o centro integrato che sia) possano collocarsi "senza impatto" in quel cuneo verde storico che scende dai margini del Parco Sud metropolitano milanese, e si conclude integrato con altre strisce gemelle (come quella della Vernavola) sotto le mura di Pavia? E perché mai proprio lì, con tutta l'offerta di crocicchi, spianate, triangoli, appezzamenti, cavalcavia, di cui il territorio anche prossimo sembra pullulare? La risposta potrebbe essere: perché si è convinto della bontà dell'iniziativa, e soprattutto della serietà dei proponenti, una multinazionale portoghese che nei comunicati ufficiali sembra mettere l'ambiente quasi alla pari dei bilanci.

Una risposta convincente, a modo suo, e che in teoria dovrebbe spazzare come fucelli le solite opposizioni passatiste dei *nimbies*: quelli che non vogliono nulla a sporcare il proprio cortile, e poi "perdono il treno dello sviluppo". Ma, e qui la domanda si pone ai lettori e alla fine di questi vaghi appunti in diretta dal territorio: voi (potenziali frequentatori di passerelle, scansie, mostre di pittura ecc.) siete convinti?

Un architetto progettista come Sir Richard Rogers, autore fra l'altro del grande Designer Factory Outlet a bacino di utenza "europeo", allo sbocco britannico del *Chunnel*, in una recente intervista al *Sole 24 Ore* osservava desolato come ormai si possa andare da Torino a Venezia senza trovare significative interruzioni nella trama continua dell'edificato, delle infrastrutture doppie, triple, di un coperchio di cemento e asfalto che rischia di soffocare con la sua inefficienza sia l'ambiente che la sua ragion d'essere storica, ovvero quello che lo mantiene vivo e vitale.

Facciamo due conti, e supponiamo: se ciascun sindaco decide di adottare un "piano dei servizi" delegato a una multinazionale "ambientalista", con uno standard di 200 metri quadri/abitante di Centro Integrato, cose ne esce? E vogliamo negare l'ingresso nel mercato, multinazionale e locale, di altri soggetti magari ancora più dinamici e "ambientalisti"?

Come si dice: ai posteri l'ardua sentenza. Ma per averne, di posteri, forse è meglio anticipare qualche risposta qui e ora.

Vedi anche:

[Cugini di campagna](#)

[L'invasione degli ultrashopping](#)

[Factory Outlet in stile impero a Castel Romano](#)

[Factory Outlet a Serravalle Scrivia](#)

[In alto](#) ↑