



Andreas Kipar
© Ralph Richter



Intervista a Andreas Kipar, architetto, paesaggista e urbanista, fondatore e CEO della società internazionale di consulenza del paesaggio LAND

di ROSANNA CARDELLA

L'emozione trasforma un territorio in paesaggio.

Come riappropriarci del nostro tessuto di vita.
Il caso della superstrada ciclabile fra Milano
Cadorna e Malpensa

Immagine realizzata con l'intelligenza artificiale del tratto di superstrada ciclabile in prossimità di Milano
© LAND

Cinquantaquattro chilometri da pedalare, esplorare, vivere in libertà. L'intervento della superstrada ciclabile - parte del programma di riqualificazione urbana ed extraurbana Fili, promosso da Regione Lombardia, FNM, FERROVIENORD e Trenord - collegherà la stazione di Milano Cadorna con l'aeroporto di Malpensa creando connessioni fra luoghi e

comunità. Riscoprire la possibilità di fermarci dove quello che vediamo ci suscita un'emozione e trasformare così un territorio in paesaggio. Ne abbiamo parlato con l'architetto, paesaggista e urbanista Andreas Kipar, fondatore e CEO della società internazionale di consulenza del paesaggio LAND.

Marc Augé definisce i “non luoghi” come spazi dell’anonimato privi di identità e relazioni. In che modo è possibile integrare i non luoghi nella progettazione di nuovi spazi urbani?

Marc Augé aveva ragione, ma gli spazi non perdono la propria identità, siamo noi che non gliene attribuiamo più una. Nel momento in cui ci troviamo dentro uno spazio, con un’atmosfera contraddistinta, allora conferiamo ad esso un’identità. Il nostro proposito di trasformare la città in un paesaggio urbano si ricollega all’esigenza dei cittadini, evidente fino a poco tempo fa, di “scappare” dal luogo tradizionalmente associato al lavoro e alla densità abitativa verso la montagna, la campagna, il lago, il mare. Nella postmodernità, caratterizzata da una nuova consapevolezza del rapporto con il pianeta che ci ospita, non vogliamo più scappare dalla città, bensì “ritrovarci” nel nostro quartiere di riferimento. Per questo oggi si parla di grandi quartieri, di “città dei 15 minuti”. Trovo superfluo parlare di grandi città finché la maggior parte delle persone vive nel proprio quartiere senza dover interessarsi alle vicende dei concittadini. Stiamo attraversando un momento di grande trasformazione della società, di conseguenza siamo chiamati a trasformare anche i luoghi accendendo il faro della nostra consapevolezza. L’approccio di LAND è maturato dal modello dei *Raggi Verdi* di Milano e Essen, una strategia che collega il centro e la periferia attraverso un sistema unificato, con l’obiettivo di aumentare ulteriormente la permeabilità urbana favorendo la coesione sociale, promuovendo la mobilità dolce e ripristinando il paesaggio urbano. Questa riappropriazione dei luoghi si



Immagine realizzata con l’intelligenza artificiale del tratto di superstrada ciclabile in prossimità di un aeroporto
© LAND

sviluppa attraverso tre passaggi: il primo prevede che essi vengano appunto ritrovati e “illuminati” con la nostra consapevolezza, intelligenza e presenza; il secondo promuove una loro connessione con la comunità e le dinamiche sociali; il terzo si basa sulla progettazione del futuro. Si può notare come in questa dimensione il progetto compaia per ultimo: non si può risvegliare un “non luogo” con un progetto architettonico, prima è necessario partire dalla sua riconnessione con il quartiere, in modo da fargli riscoprire un’identità. Un po’ come accade nei rapporti interpersonali:

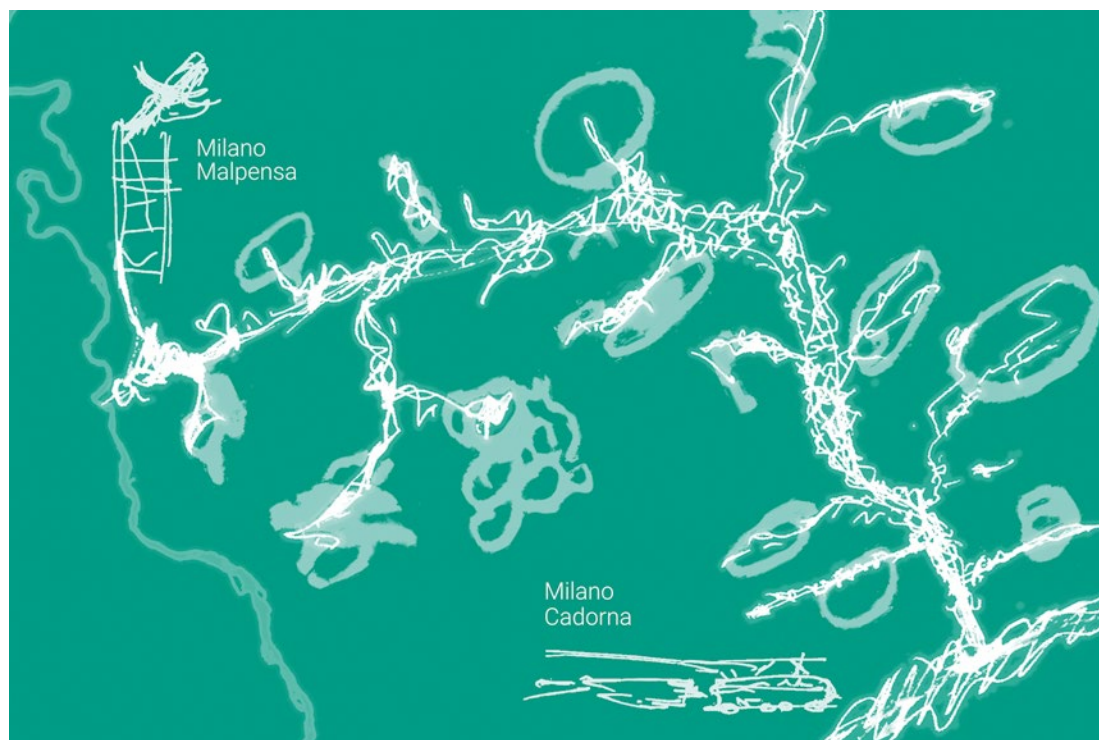
per avviare una interrelazione collaborativa serve una relazione di conoscenza. Da questa tripartizione trae ispirazione l’approccio di LAND, che concependo il paesaggio come vita e fonte di rinascita per gli spazi pubblici, favorisce la rigenerazione dei luoghi e la riconnessione delle persone con la natura attraverso l’esplorazione, la collaborazione e la coltivazione. Dato che questi luoghi sono dismessi soltanto nella nostra consapevolezza, diventa fondamentale agire sulla percezione del futuro. Come diceva James Hillman, “Le città del Dopo moderno chiedono

di essere scoperte per nuove forme di percezione, non tanto per nuove forme di progettazione”. Ecco perché quanto ieri consideravamo “brutto”, oggi diventa elemento estetico: basti pensare al parco nel vecchio sito ferroviario di Gleisdreieck o all’aeroporto di Tempelhof, tasselli fondamentali della nuova estetica urbana berlinese, o agli scali ferroviari italiani che riprendono vita grazie a fioriture diversificate. La testimonianza concreta di quanto sia importante lasciare pause di natura, “rottture”, all’interno di questi luoghi, per un’identità contraddistinta.

Può parlarci delle principali caratteristiche del progetto della superstrada ciclabile che collegherà la stazione di Milano Cadorna con l'aeroporto di Milano Malpensa? Qual è la sua visione rispetto alla sua realizzazione?

La possibilità di tracciare una linea all'interno di una "città infinita" crea attrazione, perché questa linea bypassa, attraversa e si ferma lungo luoghi che invitano alla sosta: siamo portati a rallentare quando vediamo qualcosa di interessante intorno a noi. Questo progetto si basa sul nuovo paradigma della pianificazione territoriale, che prevede la possibilità di spostarsi con un mezzo diverso rispetto all'automobile e anche rispetto al treno.

Una superstrada ciclabile non prevede stazioni prestabilite, lasciandoci così liberi di muoverci a diversi ritmi e in diverse direzioni, incontrare altre persone, vedere territori mai visti. È il nuovo paradigma di una riqualificazione urbana in cui il sistema della mobilità e del trasporto sostenibile contribuisce direttamente a una rigenerazione paesaggistica e ambientale. Quando le persone si fermano in un punto, prima o poi esso diventa luogo di attrazione, basti guardare quanto viene condiviso su Instagram. Le immagini sono testimonianza di uno scambio interpersonale, identitario che ha suscitato un'emozione. Dobbiamo essere promotori di questo cambiamento, affinché i territori, da una mera connotazione economica, diventino paesaggi. Ecco la grande differenza



Schizzo dell'architetto Andreas Kipar che illustra la ramificazione del progetto Fili
© LAND

fra il territorio, che è "numerico", e il paesaggio, che è emozionale. Fili e la sua superstrada ciclabile possono così rispondere a quell'esigenza di movimento dei cittadini che si chiedono dove andare nel weekend. Il principio ricalca quello che, in vista di Expo Milano 2015, aveva ispirato il progetto LET (*Landscape Expo Tour*), per cui, insieme a Fondazione Cariplo e AIM, LAND si è impegnata nella realizzazione di itinerari ciclabili nel territorio ad ovest di Milano, al fine di permettere ai cittadini di vivere il tempo libero all'insegna della riscoperta del proprio territorio. L'idea di avviare un'ampia rigenerazione territoriale grazie a una "linea" di mobilità dolce che connette due polarità urbane è quanto proponeva anche MI-LU, in grado di unire Milano e Lugano passando per Varese e la Valle dell'Olona. Un progetto poi ripreso e sviluppato dal Canton Ticino attraverso un sistema a rete di connessioni lente tra le polarità della "Città Ticino". Traendo spunto da questi insegnamenti, Fili porterà nuova linfa vitale a un territorio che è in attesa di trasformarsi in paesaggio. Questa è la nostra proposta per la "città infinita" e per i "non luoghi", che potenzialmente non esistono più, perché nel momento in cui li guardiamo sono già diventati luoghi.

In che modo, quindi, questo progetto contribuisce a riconquistare i "non luoghi", migliorando l'esperienza urbana per i cittadini?

Questo progetto riconquista i "non luoghi" a partire dall'idea di connettere un territorio tutto da esplorare lungo 54 km lineari. Se il treno incarna la velocità, la pista ciclabile invita alla contemplazione e alla lentezza, offrendo alle persone luoghi in cui sostare e votati all'esplorazione. Sul totale dei chilometri, le persone possono anche decidere di percorrerne solo 20 e poi tornare indietro, "assaggiando" il paesaggio, quell'"in between" che stimola un cambio di

percezione. È necessario che il progetto, in grado di valorizzare anche le stazioni della rete, entri nella nostra quotidianità. Una quotidianità più incline alla contemplazione e a uno stile di vita meno frenetico. Sarà finalmente possibile raggiungere Busto Arsizio in bici e tornare a Milano in treno. Dalla rigenerazione di luoghi rimasti a lungo "nascosti" al recupero di spazi considerati "periferici", cominciamo a riappropriarci del nostro tessuto di vita. Questo si chiama paesaggio.

Ha menzionato la possibilità con la superstrada ciclabile di fare un tragitto in bici e poi prendere il treno. In che modo, quindi, interagisce con i sistemi di trasporto pubblico esistenti?

Ogni nostra attività quotidiana è ormai interconnessa e non può più essere considerata isolata. Bisogna lavorare sulle connessioni, sfruttando le possibilità che il mondo digitale ci offre giorno dopo giorno. Il problema di Milano 20 anni fa, che con i *Raggi Verdi* abbiamo potuto superare, era proprio la mancanza di ponti, di connessioni, di elementi di collegamento. La permeabilità urbana e la permeabilità territoriale, connessa con le realtà extraurbane, diventano fondamentali per riaccendere i poli di attrazione di una rete complessiva come il paesaggio lombardo. Le vecchie carte della Lombardia sono costellate di borghi, raggiungibili a piedi nell'arco di un giorno intero. L'interconnessione attuale ci consente di andare fino a Varese, da lì fare il giro dei parchi e tornare a Milano con il treno nello stesso lasso di tempo. Questa possibilità intermodale ed interrelazionale costituisce un valore aggiunto in grado di migliorare la nostra qualità della vita. Nel progetto Fili l'interconnessione è molto importante e la superstrada ciclabile agisce in pieno con il sistema di trasporto pubblico esistente e anzi lo sollecita ad aprirsi ulteriormente, introducendo una vitalità urbana diffusa.

Come ha detto prima, la superstrada ciclabile offre la libertà ai cittadini di scegliere dove fermarsi.

Il progetto della superstrada ciclabile si inserisce quindi in un contesto di riuso degli spazi urbani?

Assolutamente, i cittadini sono ora liberi di scegliere tra più opzioni nella loro quotidianità di quartiere. Il nostro compito di facilitatori sociali permette di rendere ancor più immediato questo privilegio, portando la natura e i principali servizi della mobilità “sotto casa”. In questo modo, il valore socioeconomico dei quartieri e la rigenerazione urbana complessiva fanno un grande balzo in avanti, diventando luoghi desiderati e non più solamente luoghi dove abitare per un minor costo della vita. Questi luoghi vengono ora scelti perché offrono di più.

Vede un cambiamento nel modo in cui i cittadini percepiscono e interagiscono con gli spazi verdi urbani o questo dipende anche da come si progetta?

Il cambiamento non dipende da come si progetta: la progettazione è qualcosa di più, utile perché questo processo avvenga più velocemente. Noi offriamo un servizio affinché le cose funzionino meglio. L'esigenza è diffusa sul territorio: le persone pensano alla salute, al movimento, vogliono dedicarsi ad attività condivise per riempire il proprio tempo e socializzare. Da qui scaturisce l'urgenza di un paesaggio che in questo senso è produttivo, perché offre qualcosa a tutti noi. È quanto succede intorno a Monaco, a Zurigo, a Vienna. Milano lo sta scoprendo soltanto adesso perché, come dicevamo, i milanesi hanno sempre avuto il mito della “fuga dalla città” nel fine settimana.



Immagine realizzata con l'intelligenza artificiale del tratto di superstrada ciclabile in prossimità di una stazione ferroviaria
© LAND

Il progetto della superstrada ciclabile può facilitare questa riappropriazione?

Certamente, perché grazie alla superstrada ciclabile ci connettiamo con i parchi, con i centri urbani, con le stazioni. Fili è la dorsale principale da cui si possono sviluppare tante ramificazioni.

Pensa che questo progetto possa contribuire a un nuovo concetto di città e a un cambiamento culturale verso una mobilità più sostenibile?

Senza dubbio, perché soltanto lavorando su grande scala - come il territorio attraversato dai 54 km di superstrada ciclabile - possiamo attivare tutte le risorse necessarie affinché Fili diventi un progetto condiviso che coinvolga più attori istituzionali (comuni, associazioni, Regione Lombardia, stakeholder e comunità locali) sul lungo periodo, riattivando il tessuto di vita dei cittadini metropolitani. I nostri paesaggi devono tornare a diventare tessuti vitali. Questo progetto darà un fondamentale contributo alla rigenerazione urbana e territoriale, ma anche alla nostra rigenerazione sociale.



ROSANNA CARDELLA

Nata a Trento, milanese di adozione. Ha conseguito una laurea in Scienze della Comunicazione e in Relazioni Internazionali all'Università Cattolica del Sacro Cuore. Ha lavorato come project manager e redattrice in aziende, associazioni no profit e redazioni. Da ottobre 2021 lavora nell'Ufficio stampa e Media Relations di FNM.