

Il Velodromo Maspes-Vigorelli a Milano

a cura di Andrea Di Franco

Politecnico di Milano, Dipartimento di Architettura e Studi Urbani
(andrea.difranco@polimi.it)

Il velodromo Maspes-Vigorelli potrebbe rappresentare un tassello nel percorso verso la progettazione della città pubblica, elemento da cui orientarsi verso un problema ben più ampio. La sua tanto particolare destinazione legata ad una configurazione e ad storia altrettanto speciale sostanzia un progetto basato sulla conoscenza profonda e l'uso misurato delle risorse disponibili; sull'idea di rigenerazione degli spazi fondata sia sulla riconoscibilità del valore, sia sull'aggiornamento dell'uso; sulla considerazione della economicità dell'intervento come tramite per la valorizzazione del carattere simbolico insito nel luogo e nell'uso specifico. Negli articoli del servizio concorrono gli sguardi della storia della città e della pista, dei cittadini, dell'amministrazione comunale e della Soprintendenza; insieme ai contributi rivolti alla riqualificazione della straordinaria struttura di legno e a quelli che mettano a fuoco le sfuggenti specificità delle attuali pratiche ciclistiche urbane

Parole chiave: città pubblica; velodromo; ciclabilità

Occuparsi del Velodromo *Maspes-Vigorelli* acquista oggi un significato che trascende le due condizioni più evidenti, della struttura architettonica storica e della disciplina sportiva del ciclismo su pista. Pur affondando le proprie radici nell'architettura e nell'uso così specifico che la conforma, il senso di questo sguardo è orientato ad un progetto di trasformazione urbana¹. L'urgenza della trasformazione implica l'uso della città; anzi, implica il modo stesso di pensare la città e in particolare una città pubblica.

Il velodromo diviene metafora di un pensiero e, conseguentemente, di un uso più pubblico degli spazi, dei suoli, delle strade e delle architetture della città.

Dentro la struttura ellittica posizionata in modo vago tra gli oggetti spigolosi circostanti che fissano angoli, misure e direzioni reciproche si materializza improvvisamente uno straordinario interno pubblico. Un simbolo, un'immagine icastica e sintetica di quello che potrebbe essere lo spazio urbano, qualora composto da sequenze di grandi interni pubblici.

Un monumento usato dalle biciclette: il paradosso tra i due termini confonde i valori svelando contemporaneamente il carattere monumentale di un oggetto d'uso così semplice e scarso e la comune abitabilità che tanta storia e memoria semplicemente ospita. Forse proprio perché al riparo dalle straordinarie e intrinsecamente transitorie rivoluzioni tecnologiche, il monumento-velodromo e l'attrezzo-bicicletta esprimono ancora intatto un connubio tanto sproporzionato quanto eloquente.

La rivelazione è quella di una trasformazione che punta al passato per quanto questa sia un'affermazione che in ambito progettuale è assimilabile a un oltraggio. Si tratta però di un progresso verso il passato o, in altri termini, di un ritorno al futuro. Insomma, della definizione, costruzione e diffusione di una consapevolezza tanto evidente quanto faticosa: che l'uso incondizionato dell'automobile privata è incompatibile con la struttura dei centri urbani. Così come erano incompatibili, per i costi propri e imposti alla comunità, le grandi aree industriali via via incorporate nel tessuto urbano compatto.

Occuparsi del Velodromo *Maspes-Vigorelli* significa puntare dunque a un progetto di costruzione di questa nuova coscienza di un uso passato della città pubblica.

Il modo di muoversi negli spazi urbani non è solo un aspetto dell'uso della città. È l'aspetto principale ed è forse la sola attività che accomuna in maniera assoluta, continua, quotidiana, incessante e faticosa tutti gli altri cittadini. Lo spostarsi in città è il vero primo modo di abitare comune, il primo luogo di necessaria e