

Il Giorno, Milano, 6/7/2025

Michele Sacerdoti e le sue regole per una Milano migliore

Il consigliere del Municipio 3: “Mi spendo nella battaglia per gli edifici storici e nello stop ai grattacieli, in primis quelli del progetto Fili Cadorna. Il traffico? Si riduca il numero di auto. E in corso Buenos Aires tornino gli alberi”

di Anna Mangiarotti



Il risultato del progetto Fila Cadorna secondo il disegno di Michele Sacerdoti

Milano, 6 luglio 2025 – A suo **padre Piero Sacerdoti** hanno dedicato pochi giorni fa un largo tra via Santa Sofia e Corso Italia, nel centro di Milano.

Con lei, Michele, che è uno dei suoi quattro figli, gettiamo un ponte tra la memoria e il futuro. Ricordi a cui è devoto? E qualche previsione vuole azzardarla?

"Mio padre commissionò la nuova sede della RAS (ora Allianz Italia) a Gio Ponti e Piero Portaluppi, perché il secondo moderasse il modernismo del primo, e la città si sviluppasse in modo armonico. Il risultato, tra il 1958 e il 1962, fu una facciata di ceppo verso la chiesa di San Paolo Converso, con l'utilizzo del prezioso granito rosso del Sud Africa nelle ali".

Perché si è tanto dedicato a difendere gli edifici storici? Fallimenti? Successi?

"Ritengo che l'architettura del passato vada il più possibile conservata, soprattutto quando i progettisti sono importanti. Il Garage delle Nazioni di Antonio Cassi Ramelli, per esempio, merita di essere conservato anche perché utile come parcheggio multipiano, soprattutto ora che le auto elettriche devono essere ricaricate. Mi auguro che il vincolo posto dalla Soprintendenza sia confermato a breve dal Consiglio di Stato".

Proprio occupandosi prevalentemente di problemi ambientali, edilizi, urbanistici, ha una visione d'insieme. Che divide con altri protagonisti della vita cittadina? O la sua formazione in Fisica la rende atipico rispetto ai politici?

“La mia formazione in Fisica mi ha sempre dato totale libertà di giudizio, non essendo condizionato dal mondo dei progettisti. Ma ho dovuto spesso smentire di essere architetto, pur occupandomi moltissimo del piano regolatore di Milano e delle modifiche edilizie. A partire dai sottotetti: non sottoposti all'inizio a controlli, ho ottenuto che lo fossero. Con altri, ho contrastato i progetti di Porta Nuova, Citylife, Scali ferroviari e Mind”.

Dura la sua contestazione al sempre più evidente “grattacielismo”. L'impatto del progetto Fili Cadorna lo ha giudicato “molto pesante”.

“Sono sempre stato contrario ai grattacieli, e all'idea che così si consuma meno suolo. In realtà, alla loro base si fanno i parcheggi sotterranei degli abitanti, o addetti. I grattacieli inoltre tolgono la visuale e il sole ai vicini (ho studiato le loro ombre). E visibili, anche da lontano, modificano profondamente il paesaggio urbano. Il progetto Fili Cadorna è inaccettabile, sia per motivi urbanistici che estetici: una superficie lorda di 60mila metri quadrati per pagare la copertura dei binari porta alla costruzione di una serie di grattacieli lungo il parco Sempione”.

Come sono riusciti a Parigi a proibire i grattacieli per preservare l'identità della Ville Lumière?

“Lassù, la polemica è stata provocata dalla costruzione della Tour Montparnasse alta 210 metri e 56 piani nel 1973, con la conseguente decisione di limitare l'altezza a sette piani. Spero che anche a Milano con il prossimo Pgt saranno introdotti limiti, in particolare vicino ai parchi, che risulterebbero più naturali senza alti edifici intorno”.

Torniamo a circoscrivere l'orizzonte, nel Municipio (o Zona 3), dove ha promosso varie iniziative...

“Nel Municipio 3 abbiamo avuto il problema di un edificio costruito in uno spazio interno di piazza Aspromonte. E il piano di costruire sei grattacieli in via Crescenzago, lungo il confine del Parco Lambro. Altro problema voler sostituire una facciata degli anni Trenta, in via Gran Sasso, con una moderna, che la commissione paesaggio ha più volte bocciato. Si sta battendo il Municipio per rendere accessibili le sponde del Lambro, e creare corridoi verdi lungo la tangenziale e il Lambro. Anche piccole modifiche ai progetti, come passaggi pedonali e ciclabili, sono importanti per la qualità di vita dei quartieri. Lo sono, per ridurre le isole di calore, le depavimentazioni, lo è eliminare le auto dai parterre alberati, o collocare nuovi alberi, ad esempio in corso Buenos Aires (che deve tornare ad essere alberato come prima della costruzione della M1). Mi ricordo le richieste del maestro Abbado al sindaco Moratti di riempire di alberi il centro di Milano”.

Appassionato ciclista, è sempre fotografato in bicicletta. Ma il problema del traffico come si risolve?

“Migliorando l'accessibilità di Milano con i treni e le metropolitane dall'hinterland, per ridurre le auto dei pendolari. Oltre che migliorando il trasporto pubblico. Ma anche riducendo le auto dei residenti, che sono sopra la media delle grandi città europee”.

Il consiglio da non dimenticare per suo figlio?

“Mio figlio, che ha studiato architettura ma non pratica la professione, ha già imparato da me a difendere gli edifici storici della città: contro la demolizione di San Siro è molto impegnato”.