

POLITECNICO DI MILANO
FACOLTA' DI ARCHITETTURA CIVILE DI BOVISA

TESI DI LAUREA

Memoria e progetto per una rinnovata identità urbana di Sesto San Giovanni

Candidati:

Emilio Deponti 711739
Maurizio Vescovi 721489

Relatore:

Professore Giancarlo Consonni

a.a. 2009/2010

Introduzione

Il progetto si occupa di una grossa area dismessa nel comune di Sesto San Giovanni, una città confinante con il comune di Milano, rispetto al quale per molti anni ne ha rappresentato la periferia. L'area oggetto di studio e di progetto è infatti appartenuta alle acciaierie Falck, una delle maggiori industrie italiane del novecento. La dimensione fa sì che rappresenti una grossa fetta del territorio comunale, e la sua localizzazione, sull'asta ferroviaria Milano Monza, è tipica della logica insediativa adottata dalle industrie attorno ai confini della "città consolidata", la cosiddetta fascia delle periferie storiche. La nozione di periferia non deriva solo dalla sua localizzazione esterna e tangente allo stesso tempo, ma anche e soprattutto dal ruolo produttivo che questo territorio ha rappresentato per l'economia non solo di Milano.

Queste caratteristiche fanno sì che il progetto non venga letto solamente come un tentativo di operare alla scala locale della città di Sesto. E si un intervento di riqualificazione, ma supera la logica del quartiere e della città e viene inteso come un progetto che opera alla scala metropolitana. Approccio peraltro dedotto da un'analisi che parte studiando la storia di Sesto nel quadro di formazione della metropoli lombarda, per capirne i processi che hanno prodotto la stato attuale delle cose, lo scenario che abbiamo sotto i nostri occhi e il paesaggio che percepiamo e viviamo quotidianamente.

Compito dell'analisi condotta è stato quindi quello di capire la città di Sesto, partendo appunto dalla storia della formazione della metropoli lombarda, dalle scelte progettuali e urbanistiche che hanno interessato e che interessano tuttora la città e l'area Falck, fino ad arrivare ad una conoscenza basata sull'esperienza diretta dei luoghi. Lo studio si è poi protratto in modo operativo analizzando alcuni esempi significativi di riqualificazione urbana avvenuti in Europa negli ultimi 20 -30 anni, casi realizzati e che si sono rivelati vincenti sul piano urbano. Ed infine analizzando alcuni esempi di città storiche che tuttora rappresentano una preziosa lezione di come fare città, tessere relazione urbane e utilizzare in modo sapiente gli elementi architettonici, o meglio, i tipi edilizi.

Un altro punto di vista che il progetto adotta è quello della qualità dei luoghi, della loro fruibilità, accessibilità, identità e sicurezza, del loro carattere urbano. L'attenzione non viene posta infatti solamente sulla dotazione di servizi e infrastrutture, ne si ferma alla verifica di indici urbanistici, ma viene posta soprattutto sul disegno degli spazi aperti, sulle relazioni urbane, sul progetto di fulcri e di tramiti, sulle trame e le interferenze e sul disegno del verde e degli spazi aperti, luoghi che storicamente sono stati lo scenario della vita urbana e a cui oggi ancora assegniamo l'identità più radicata delle nostre città. Mira cioè a quella complessità che è sempre stata la ricchezza delle città storiche, che noi riteniamo ancora attuale ed efficiente sul piano urbano e che adottiamo come obiettivo fondamentale del nostro progetto.

Analisi

Capitolo primo: "La struttura e i caratteri dell'ambiente fisico"

Lo studio del contesto parte da un'analisi delle sue caratteristiche come base per capire i diversi modi di stare nel territorio che si sono instaurati. Sesto San Giovanni si trova al limite dell'altopiano oltre il quale, verso sud, inizia la fascia delle risorgive che scorre lungo tutta la pianura.

Mentre la pianura asciutta a nord è in balia delle condizioni climatiche, la pianura irrigua a sud ha disponibilità d'acqua per tutto l'anno, il che permette un tipo di coltivazione a marcita, allevamento e foraggio destinato alla produzione prevalente di latte e formaggi. Gli appezzamenti di terra sono molto grandi e vengono controllati da una azienda imprenditrice che assume spesso "a giornata" una serie di operai per il lavoro nei campi. Dal punto di vista insediativo a sud quindi il tipo edilizio prevalente è quello della cascina colonica, caratterizzata da un impianto a corte in cui c'è una divisione tra gli spazi del lavoro, quelli dell'abitazione dei proprietari e quelli degli operai.

A nord invece l'agricoltura è meno avanzata. Ogni famiglia possiede il proprio appezzamento di terreno, quindi piccolo, che viene sfruttato intensivamente. L'organizzazione sociale è diversa. Tutta la famiglia costituisce un'azienda e tutti concorrono al lavoro. Il numero di componenti della famiglia è perciò maggiore. A nord infatti il territorio è più popolato rispetto a sud, anche prima dello sviluppo industriale, e i centri urbani sono molto più grossi.

La tipologia edilizia qui diffusa è quella della corte pluriaziendale, una cascina in cui abitano più famiglie aziende, che spesso svolgono il proprio lavoro negli stessi spazi della residenza.

A partire dal settecento si diffonde soprattutto a nord la gelsi bachicoltura, che è la base per la produzione della seta. L'agricoltura sola non è più sufficiente al sostentamento, perciò si innesca un primo processo di industrializzazione, che ha come scenari le cascine, le manifatture nei villaggi e le prime industrie lungo i corsi d'acqua. Si instaura quindi un primo dinamismo tra le campagne. Questa piccola industria è caratterizzata ancora da una forza lavoro stabile nel territorio.

A metà dell'ottocento anche la Lombardia conosce una prima rivoluzione nel sistema dei trasporti con la costruzione della sua prima linea ferroviaria la Milano-Monza. Inoltre avviene anche una rivoluzione energetica, per cui oltre all'acqua vengono sfruttati anche elettricità e vapore.

Ciò genera un cambiamento della logica insediativa. Le industrie cominciano a spostarsi dai corsi d'acqua per localizzarsi sia vicino alle vie di comunicazioni più importanti, e soprattutto alle ferrovie sia all'interno di piccoli villaggi industriali, all'interno dei quali si svolge l'intera vita sociale degli operai e delle loro famiglie, che dei centri storici. La stessa ferrovia genera una gerarchia tra gli insediamenti con l'estendersi dell'influenza dei poli maggiori su quelli minori.

Un'altra condizione per lo sviluppo industriale e la presenza di forza lavoro, che man mano viene richiamata dalla pianura a sud, e dal resto d'Italia, mentre al nord genera un primo fenomeno di pendolarismo dovuto dal

forte radicamento alla propria abitazione che è tipica a nord rispetto a sud dove esisteva già un proletariato abituato a trasferirsi per il lavoro.

Inizia quindi un primo dinamismo tra città e campagna, sotto l'avvento dell'industria che trae le risorse dalle campagne e ha legami economici con la città, e quindi la nascita della metropoli.

Mentre la campagna, soprattutto quella limitrofa alla città, diventa il luogo dove si insedia l'industria per la basso costo del suolo e del lavoro, la città sotto il segno del capitalismo cambia natura e diventa il luogo privilegiato del comando economico. Inizia quindi una prima terziarizzazione della città. La città diventa anche sul piano sociale il luogo dei ricchi, il centro. Mentre la campagna diventa periferia, luogo degli inurbati e degli operai. Ogni periferia però ha una propria storia e acquista una propria identità diventando a sua volta un piccolo centro.

L'aumento della rendita fondiaria e del costo del lavoro spinge i grossi insediamenti industriali attorno Milano a spostarsi altrove. Gli stabilimenti chiudono uno dopo l'altro, tra questi anche la Breda e la Falck di Sesto san Giovanni. L'uso del suolo però nel frattempo è diventato sempre più intenso e diffuso soprattutto in seguito all'uso dell'automobile, alla separazione e dislocazione delle funzioni nel territorio, tra residenza, lavoro, istituzioni, commercio, e insieme al fatto che il costo della vita nella città diventa sempre più alto. L'area metropolitana si allarga quindi sul territorio generano il cosiddetto "sprawl". A questo fa seguito quindi non solo un aumento della superficie urbanizzata, ma anche un crescere della rendita anche al di fuori della città e un massiccio fenomeno di pendolarismo. I dati infatti mostrano come la città sta perdendo abitanti mentre questo aumenta nel suo intorno. Nelle periferie intanto rimangono i vuoti urbani lasciati dalle industrie dimesse, un tasso di disoccupazione alto e una qualità della vita spesso insoddisfacente per la mancanza di servizi in rapporto alla popolazione, di luoghi collettivi e spesso di luoghi in cui la comunità può ancora identificarsi. La metropoli nel frattempo allarga la sua dimensione che non è più quella del dualismo tra città e campagna, ma si amplia a relazioni a scala globale, fondando la sua economia soprattutto nel settore terziario, anche se rimane ancora presente una buona percentuale di piccola- media industria diffusa.

Capitolo secondo : "Le attività umane e la struttura sociale"

I cambiamenti che investono il territorio a scala globale si ripercuotono poi in problemi locali nelle piccole comunità che di volta in volta ne propongono una loro soluzione. E possibile anche a Sesto riconoscere i vari momenti in cui la città si organizza prima, durante e dopo lo sviluppo industriale.

In epoca pre-industriale il tipo di spazialità prevalente è quello del nucleo di cascine aggregate che si possono ancora oggi trovare aggredite da edificazioni più recenti (Cascina Gatti, Cascina Pelucca e Cascina Torretta). Successivamente in seguito allo sviluppo industriale e all'insediarsi delle prime fabbriche in zone ancora non urbanizzate, Sesto san Giovanni risponde con una serie di piani per organizzare l'insediamento imminente della forza lavoro richiamata dall'industria.

Il piano del 1924 è di fatto il disegno di una maglia di strade che cercano di collegare la parte industriale con la parte abitata, e di espandere la città ad ovest con un disegno astratto di strade e spazi aperti. Questa griglia

verrà riempita intensivamente rispettando i confini in pianta ma crescendo in modo disomogeneo in altezza. Il tipo edilizio quindi è ancora quello chiuso, mentre l'edilizia aperta farà la sua prima comparsa negli anni trenta in modo organizzato, tra questi il villaggio operaio della Falck di inizio novecento.

Nel dopoguerra la città si estende invece verso est secondo schemi di edilizia aperta che via via si insediano in maniera disomogenea, soprattutto nel comparto est. Anche verso ovest compaiono i primi schemi di edilizia aperta disorganizzata. Nei piani del 1959 e del 1967 si vede come le zone si specializzano e come una parte delle residenze sia delle aree a residenze siano state ricavate con l'applicazione della legge 167.

Negli anni sessanta anche Piero Bottoni redige un piano per Sesto. L'idea che caratterizzava il piano era la riqualificazione del centro con la costruzione del municipio e un serie di spazi verdi che collegavano le ville storiche del centro, che furono solo in parte realizzati.

Capitolo terzo : "Esperienza e senso dei luoghi"

E' possibile quindi rintracciare a Sesto la presenza di più tipi di città, a volte l'uno inserito nell'altro.

La parte più a est della città è forse quella che ha risentito maggiormente dello sviluppo industriale e delle infrastrutture. Infatti sia viale Italia che viale Edison sono due strade di scorrimento molto trafficate che collegano a Milano. Inoltre tutta l'area occupata dagli stabilimenti della Falck e l'area a sud di essa costituiscono un ulteriore limite per la comunicazione di questa parte con quella ad ovest. Questa zona è costituita maggiormente da residenze, molte di carattere popolare, come le torri Aler e da spazi verdi diffusi e poco organizzati. Le strade che attraversano il quartiere inoltre sono molto veloci, come via Grandi e via Marx, oppure sono semplici strade di distribuzione per la residenza. Mancano delle strade a carattere urbano, con servizi, negozi, piazze e soprattutto punti di ritrovo per la comunità. Tra i servizi pubblici più importanti sono comunque da notare l'ospedale ed il cimitero. Una piccola parte dell'insediamento è costituito anche da piccoli edifici industriali, mentre invece mancano i servizi, eccezion fatta per le scuole, e i negozi, i bar e i ristoranti. Mancano cioè non solo dei fulcri ma anche delle occasioni di vita collettiva. Gli spazi aperti inoltre sono per lo più verdi ma risultano deboli e rimangono solo un contorno della parte residenziale.

La parte compresa invece tra la ferrovia e viale Italia, eccezion fatta per l'area Falck è invece la parte più consolidata. Qui la parte storica è stata intaccata da edifici recenti mantenendo però la forma dell'isolato, e le strade originarie. La tipologia prevalente è anche qui quella del "condominio" integrato però nell'isolato. Gli spazi aperti sono anche qui costituiti per la maggior parte da parchi pubblici di piccole dimensioni, diffusi e associati a edifici storici.

Tra gli spazi aperti più importanti c'è Piazza Petazzi con la chiesa e il sagrato, e Piazza della Resistenza dove si trova il municipio di Bottoni e il parco di largo 25 Aprile.

Più a sud lungo viale Marelli la città cambia. Via Marelli per il primo tratto si rivela una strada ricca di funzioni e piacevolmente percorribile a piedi nonostante sia abbastanza trafficata e raccolga il traffico che arriva da via Carducci e via Buoizzi. Per il primo tratto infatti la strada trafficata scorre ad un livello più alto rispetto alla parte pedonale. I due lati della strada hanno poi carattere differente. Se ad ovest gli edifici sono ancora organizzati

in isolati e gli edifici sono storici, sul lato opposto gli edifici sono più recenti, l'edilizio è di tipo aperto e costituita soprattutto da edifici terziari. Nei pressi dell'incrocio con viale Italia e viale Edison il carattere cambia completamente e sembra scomparire l'effetto urbano che prima si provava nel percorrerla.

Anche la parte ad ovest della ferrovia oltre ad essere più ricca di funzioni è dotata di una qualità urbana maggiore. Qui tra gli spazi che costituiscono un fulcro per la società un ruolo di primo piano svolge il Rondò, che forse rimane l'unico e vero fulcro della zona. Le strade sono abbastanza trafficate, ma nonostante questo sono percorse e vissute dalla gente, anche perché sono presenti negozi anche di piccole dimensioni, che costituiscono comunque dei punti di riferimento per la comunità. Un esempio è viale Casiraghi e viale Matteotti. La prima ha un carattere più urbano ed è molto più trafficata della seconda, che invece assume di più il ruolo di strada di quartiere ed è munita anche di spazi verdi tra le corsie che assumono il ruolo anche di piccoli spazi pubblici. Alcune delle strade interne poi sono particolarmente vivaci come via Picardi e particolarmente vissute di giorno. Qui il tipo di tessuto è organizzato in isolati, che seguono la maglia del piano del 1924, mentre andando più ad ovest verso viale Fulvio Testi, gli isolati lasciano il posto ad un'organizzazione più libera e disarticolata, in cui trovano posto i condomini con annessi spazi verdi a volte anche molto grandi, anche se privi di carattere. Non si riscontra inoltre in questa parte più esterna la stessa vitalità della parte più vicino al centro.

Anche qui come nella zona più centrale sono presenti edifici pubblici e scuole, anche se bar e ristoranti scarseggiano, così come spazi pubblici realmente vissuti dalla comunità.

Un carattere diverso di città ha invece viale Gramsci, sul quale si innestano importanti funzioni pubbliche come la stazione, il palazzetto e un grande parco. La strada però ha un carattere extraurbano, è molto trafficata e difficile da attraversare, e il piazzale davanti la stazione è una semplice fermata per i mezzi pubblici, anche se dal punto di vista delle infrastrutture costituisce un nodo di scambio importante.

La mancanza di continuità tra le parti è dovuta in gran parte dalla presenza di alcuni limiti come la ferrovia, la fascia industriale della Falck e le strade molto trafficate. In particolare è scarsa la presenza di collegamenti che superino la barriera ferroviaria e che mettano in comunicazione con la parte più ad ovest, la quale infatti manca di collegamenti diretti con il resto della città.

Le infrastrutture al servizio della mobilità e lo spazio delle relazioni

La complessità della rete dei trasporti in Sesto è da leggersi all'interno di una logica metropolitana dove tra la città e il suo territorio avviene uno scambio continuo a livello delle attività umane.

Le infrastrutture che hanno segnato più a fondo l'insediamento sono state dapprima la ferrovia Milano Monza che sebbene sia stata inizialmente pensata a servizio dell'industria è diventata poi una rete di trasporto a servizio dei pendolari. Allo stesso modo la rete stradale, soprattutto le strade primarie che collegano a Milano sono caratterizzate da un forte traffico di attraversamento. Questi fattori, la ferrovia per la sua presenza fisica e le strade per le loro caratteristiche non solo dimensionali, generano dei confini nell'insediamento rendendo difficile la comunicazione tra i vari comparti (est – ovest).

Oltre alla ferrovia Sesto è raggiunta anche da altri servizi di trasporto pubblico, come tram e autobus per il collegamento locale o verso a Milano, e per il collegamento regionale come le linee S delle Ferrovie dello Stato o le linee di autobus che partono dalla Stazione FS, la quale raggiunta anche dalla linea 1 della metropolitana, costituisce un nodo importante per la mobilità.

Un'analisi delle funzioni rende evidente poi come sia presente nei vari comparti una buona dotazione di servizi pubblici come scuole, asili oratori-parrocchie, attrezzature sportive e spazi verdi, ma è il modo in cui queste attività si intrecciano e sovrappongono a differire.

Nella fascia più a est esistono dei grandi spazi verdi dove all'edilizia residenziale aperta che su questi si dispone in modo libero, si alternano gli edifici pubblici, soprattutto scuole, mentre manca il commercio al dettaglio, mancano piazze o luoghi che ospitano funzioni pubbliche occasione di vita collettiva per gli abitanti del quartiere.

Nella parte centrale e in quella più ad ovest invece sono presenti più funzioni diversificate anche pubbliche, spesso, soprattutto nella parte centrale, innestate su un sistema di piccoli spazi verdi, nei quali compare anche il commercio.

Partendo dai problemi e dalle risorse che Sesto nello stato attuale presenta, abbiamo formulato un'ipotesi di ripensamento del sistema della mobilità che prevede il depotenziamento dei viali interni e soprattutto di viale Italia, viale Gramsci e via Casiraghi, per renderli meno trafficati e il collegamento della tangenziale con Viale Edison che scorre all'esterno della città.

In questo modo pensiamo di diminuire l'effetto di barriera oltre che di degrado che provocano attualmente e di favorire un collegamento più facile in direzione est- ovest che oggi risulta carente.

Questo verrà poi, anche formalmente, rappresentato dal progetto della stazione ponte, e da assi di penetrazione est – ovest sull'area Falck. Su questi assi che scorrono all'interno del parco perpendicolari a viale Italia abbiamo pensato di inserire oltre alla residenza un insieme di funzioni pubbliche e di commercio come funzioni tramite per collegare le varie parti, mentre invece su viale Italia una serie di spazi commerciali che si affacciano sulla fascia verde centrale.

In ultimo il progetto di una pista ciclabile che non sia pensata solo come percorso nel verde, ma come rete di trasporto nella città e nei parchi attorno.

Relazione di Progetto

L'area di progetto si può dividere in due parti. La prima è quella delimitata a ovest dalla ferrovia e a est da viale Italia; la seconda delimitata a ovest da viale Italia e a est da viale Edison. A nord invece il confine coincide con l'Omec, mentre a sud le aree dismesse arrivano quasi fino all'incrocio tra viale Edison e viale Italia.

E' un'area molto estesa che tocca diverse parti di città. E' curioso notare come queste siano tra loro diverse. In particolar modo come coincidano con le tre parti di Sesto studiate nell'analisi.

La parte est e la parte nord sono sicuramente quelle che hanno subito di più un processo di marginalizzazione, dovuto alla presenza fino a pochi decenni fa della fabbrica ancora attiva e delle infrastrutture come la ferrovia e viale Italia che ne rendevano difficile la comunicazione con la parte più consolidata della città. La parte est è forse quella che ha subito di più questo effetto. Infatti si è sviluppata molto solo nel dopoguerra, sia in termine di residenza che di servizi, ma non è stata in grado di connettere tra loro i vari sistemi che appaiono invece conclusi in se. Non si riscontra qui infatti la presenza di relazioni fra le parti ed un effetto città come invece accade nel comparto sud.

Lo schema progettuale è perciò finalizzato a tessere relazioni fra est e ovest, a tentare una cucitura attraverso un impianto che assume come cardo massimo viale Italia e come decumano il Boulevard. Questi due assi hanno caratteri differenti. Il primo infatti viene trasformato da asse a scorrimento veloce ad asse a scorrimento lento e diventa una strada prevalentemente di accesso e di connessione tra le due parti, dotata peraltro di trasporto pubblico su ferro e su gomma.

Il Boulevard è invece pensato come un tramite fatto di spazi aperti e funzioni diversificate al piano terra, che connette due importanti fulcri, quello del T3 e del T5. E' importante dire che questi sistemi non sono chiusi in se, ma interferiscono sempre con altri fulcri, rendendo quindi il sistema delle relazioni complesso. A ovest per esempio il T3 si trova ad intersecare il boulevard e il parco lineare e funge da cerniera tra questi spazi e il campus universitario e di ricerca più a ovest, dal quale è possibile accedere anche al di là della ferrovia.

A est il T5 diventa invece la cerniera tra il boulevard e la piazza sottostante, anch' essa collegata ad ovest con un'area I di là di viale Edison.

Il tema delle connessioni est ovest però non è il solo. Abbiamo scelto infatti di lavorare anche sulle connessioni nord sud, spingendoci oltre l'area di progetto vera e propria e cercando una soluzione anche sull'area ex-decapaggio. In questo caso la fascia edificata lungo la ferrovia e il parco lineare costituiscono due assi sui quali si innestano più volte delle relazioni est ovest. La prima è quella della stazione passante. Il secondo fulcro è quello del T3 e del boulevard e il terzo è quello delle scuole pubbliche che arriva fino all'Omec, dove abbiamo scelto di insediare le strutture per le scuole civiche.

Per quanto riguarda la scelta dei tipi architettonici abbiamo pensato di adottare un tipo di spazialità che permetta la massima permeabilità fra le parti, senza però ricadere in uno schema totalmente libero e configurato autonomamente rispetto al resto. Gli edifici residenziali, e non solo, sono infatti organizzati in corti semi-chiuse in cui è possibile riconoscere una parte privata, da una semiprivata e da una pubblica. Il tema

delle soglie e del disegno del suolo è qui molto importante, proprio perché non si vuole operare tramite recinzioni e limiti fisici, bensì attraverso elementi di filtro come i portici o piccole soglie verticali che permettono la permeabilità ma attribuiscono al passaggio tra una parte e l'altra un valore diverso degli spazi.