

Politecnico di Milano
Facoltà di Architettura Civile
Tesi di Laurea Magistrale

Gabriele Leo 721529

Un'Agorà Verde

Progetto di riqualificazione per le aree Falck a Sesto San Giovanni

Relatore:
Giancarlo Consonni

Anno accademico 2009/2010

Indice

- *Sesto San Giovanni nel contesto della metropoli lombarda*

- *La città fisica*

- *Analisi delle funzioni e della topografia sociale*

- *Premessa al progetto*

- *Proposta di progetto*

Indice delle tavole

- *Tav. 1 Sviluppo dell'urbanizzato, delle infrastrutture nell'area metropolitana milanese. Scala 1:25000.*
- *Tav. 2 Sviluppo urbano e spazialità. Scala 1:5000.*
- *Tav. 3 - Analisi funzionale e topografia sociale. Scala 1:5000.*
- *Tav. 4 Lo spazio delle relazioni e le infrastrutture al servizio della mobilità
Scala 1:10000.*
- *Tav. 5 Planivolumetrico. Scala 1:2000.*
- *Tav. 6 Piano terra 1. Scala 1:1000.*
- *Tav. 7 Piano terra 2. Scala 1:1000.*
- *Tav. 8 Nodo Portineria. Scala 1:500*
- *Tav. 9 Nodo Portineria. Viste prospettiche*

Abstract

Il progetto di tesi consiste una proposta su scala urbana di riqualificazione delle aree ex-Falck a Sesto San Giovanni. La dismissione ormai definitiva degli stabilimenti industriali delle acciaierie Falck, ha come conseguenza la formazione di un grande vuoto urbano, situato in una posizione strategica su scala metropolitana, in quanto servito da una notevole quantità di servizi infrastrutturali, prima funzionali alle attività di trasporto merci. Si è cercato di realizzare un tessuto urbano del tutto nuovo, sfruttando come punti focali, sia da un punto di vista fisico che sociale, le preesistenze degli edifici produttivi più significativi collocati all'interno dell'area: il T3 (l'edificio "pagoda"), il T5, la portineria, l'Omec.

La tesi parte da uno studio dell'area di progetto che attraversa diverse scale e ambiti: prima un'analisi di carattere storico-geografica permette di inquadrare sesto nel contesto metropolitano milanese; successivamente vengono prese in esame la forma fisica dell'urbanizzato, in relazione all'evoluzione storica della città, e la topografia sociale dell'area urbana in questione, accompagnata da una serie di grafici e istogrammi frutto di indagini sociali.

Segue una tavola che, analizzando i luoghi delle relazioni e le infrastrutture al servizio della mobilità, opera un confronto tra l'area di progetto allo stato attuale, e una sua ipotetica proiezione futura successiva alla realizzazione del progetto.

La fase finale è quella del progetto urbano proposto, elaborata sempre più nello specifico man mano che si scende di scala: un plani volumetrico in scala 1:2000; una pianta in scala 1:1000 dei piani terra dell'intero insediamento; uno zoom in scala 1:500 del fulcro realizzato in prossimità della portineria, completo di viste prospettiche.

Sesto San Giovanni nel contesto della metropoli lombarda

L'affrontare un progetto di disegno urbano nell'area delle ex acciaierie Falk, zona simbolo delle trasformazioni che stanno caratterizzando l'intero contesto dell'area metropolitana milanese dagli ultimi decenni del Novecento, necessita sicuramente di una accurata e appropriata analisi del luogo su scale e fattori differenti, e che tocchi elementi diversi e tra loro complementari come lo sviluppo storico e fisico del luogo, e le sue caratteristiche sociali.

Scopo principale della prima parte di questo studio è individuare il modo in cui la città di Sesto San Giovanni si colloca all'interno del panorama della metropoli lombarda, e quali sono le dinamiche storiche e geografiche che ne determinano il ruolo all'interno di tale contesto. Va precisato che con il termine "metropoli" non si intende puramente definire una città di grandi dimensioni, bensì descrivere complessi sistemi di relazioni e processi di trasformazione, che si analizzano nella loro fisicità e nelle relazioni di spazio e tempo.

Vanno in primo luogo esaminate quelle dinamiche che hanno reso possibile un così saturo ed esteso sviluppo degli insediamenti di carattere residenziale e produttivo che caratterizzano l'intera area geografica dell'altopiano asciutto a Nord di Milano.

A tal proposito è d'obbligo fare un salto indietro nel tempo in un periodo (XIX secolo) che possiamo tranquillamente definire pre-industriale, dal momento che all'incirca fino agli ultimi decenni dell'Ottocento gli unici insediamenti produttivi presenti sul territorio erano legati al settore dell'agricoltura. In questo periodo, da un punto di vista strettamente rurale, si assiste ad una evidente differenziazione tra il Sud e il Nord del territorio milanese, in modo particolare per ciò che concerne le tipologie rurali insediate sul territorio ed il tipo di colture. Tali differenze dipendono soprattutto dalla diversa struttura fisica del terreno, che è stata causa, in seguito di particolari sviluppi insediativi e sociali delle due regioni geografiche: mentre a Sud le caratteristiche della bassa pianura irrigua, estremamente prolifica in quanto a materie prime e costruita con intense canalizzazioni che costituiscono un complesso sistema idraulico, permettono la nascita di grandi proprietari terrieri

assenteisti, a Nord invece, dove si dà vita ad una intensa attività di gelsibachicoltura, le caratteristiche fisiche dell'altopiano, completamente dipendente dalle condizioni climatiche, obbligano ad una soluzione per cui i proprietari terrieri tenderanno ad affittare a più famiglie le loro proprietà, costruendo cascine lontane dai centri abitati, e favorendo in questo modo lo sfruttamento di una superficie maggiore di terreno, e quindi uno sviluppo più capillare degli insediamenti.

Di conseguenza è riscontrabile anche una diversità Nord – Sud riguardo alle tipologie di cascine insediate sul territorio: mentre a Sud si diffonde la grande corte contenente al proprio interno la residenza del produttore, tutti gli ambienti della produzione e le residenze degli obbligati di cascina, a Nord si sviluppa il tipo della cascina colonica che ospita la famiglia azienda, composta da luoghi abitativi e luoghi della produzione. Questa era in grado di ospitare famiglie molto numerose in cui ogni membro, dall'adulto al bambino, contribuiva alla produzione agricola.

Sono quindi queste le basi del conseguente aumento della densità abitativa a Nord rispetto all'area Sud di Milano (tutt'oggi ancora legata alla sua tradizione contadina), e della collocazione, nei primi decenni del Novecento, dei più importanti stabilimenti industriali del territorio milanese proprio in quella zona (fenomeno di cui Sesto è massimo esempio).

Un altro fondamentale elemento “spartiacque” nel contesto dell'evoluzione storica del territorio a Nord di Milano, ed in modo particolare di Sesto San Giovanni, è l'insediamento, nel 1840, della seconda (in ordine di periodo di costruzione) linea ferroviaria italiana: quella che, passando appunto per Sesto, collegava Milano a Monza, allora sede reale. L'avvento di quest'ultima tese a rafforzare i poli lungo il percorso della rete invisibile di commercio dalla campagna alla città che stava dando vita al costituirsi di una particolare e a lungo trascurata situazione urbana che oggi definiamo hinterland milanese. Rete che, assecondando il vecchio e nuovo tessuto infrastrutturale, si diffonde sul territorio secondo uno schema detto “a rosario”, ancora riscontrabile in qualche modo nella cartografia attuale.

Alla fine del secolo vengono meno le condizioni favorevoli per l'insediamento dell'industrie vicino alla città e si opta per una soluzione che vede l'insediarsi di nuovi e grandi poli industriali presso i poli urbani più periferici: Sesto San Giovanni è un caso rappresentativo di questa logica - tappa storica fondamentale dell'evoluzione della metropoli - e diventerà essa stessa una città industriale molto importante.

La costruzione della Milano – Monza è quindi un passaggio fondamentale dello sviluppo storico di Sesto, che ne rimarrà profondamente segnata, sia da un punto di vista economico che fisico; la città diviene una sorta di “appendice produttiva” della più grande Milano, dalla quale dirigevano i lavori i grandi imprenditori, e dall’inizio del Novecento, grazie anche alla diffusione su larga scala dell’energia elettrica, si svilupparono le più importanti industrie sestesi: è il caso ad esempio della Falck che, dapprima insediata nelle valli siderurgiche del lecchese, ora si sposta a Sesto per usufruire della maggiore vicinanza con il capoluogo lombardo. Dinamiche come questa diedero vita ai sistemi produttivi che sono alla base della metropoli milanese e che raggiunsero il picco dello sviluppo nel secondo dopoguerra.

L’ultima fase dello sviluppo storico del territorio preso in analisi può essere identificata con l’avvento e la successiva diffusione dell’automobile. In seguito ad essa, infatti, si perde ogni tipo di logica insediativa finora conservata: cambiano i ritmi di vita, gli stessi concetti di spazio e tempo assumono accezioni differenti. Ciò provoca la perdita di un disegno urbano sensato e favorisce un consumo del suolo libero indifferente e casuale.

La realtà economica odierna vede divenire la produzione industriale sempre più diseconomica rispetto agli investimenti nel settore terziario; fenomeno, questo, che ha avuto (e ha tuttora) come conseguenza il trasferimento dei poli industriali e la vendita delle aree ricavate (che diventano spesso residenziali) allo scopo di finanziare le nuove allocazioni. Questo fenomeno è causa della nascita di numerosi vuoti urbani all’interno di un tessuto urbano ormai consolidato, i quali rappresentano una grande risorsa per la metropoli odierna, in quanto spesso dislocati in punti nevralgici della città, specialmente da un punto di vista infrastrutturale.

La città fisica

Il secondo passaggio di questa analisi urbana comporta inevitabilmente un salto di scala, con lo scopo di passare dallo studio del ruolo di Sesto all'interno del contesto metropolitano milanese, ad un approfondimento sulla forma fisica dell'urbanizzato e su quegli aspetti utili a capire la città e a disegnarne coerentemente lo sviluppo.

Lo scopo è quello di capire più nello specifico quali sono le dinamiche e i fattori fisici che hanno contribuito a dar vita a quel particolare e complesso "organismo" che è la città, intesa come centro delle relazioni sociali, e che oggi è messa in discussione da un palese impoverimento della qualità dei luoghi.

Indispensabile diventa quindi un approccio allo studio della forma della città di tipo storico: analizzare, cioè, attraverso cinque importanti soglie storiche, quella che è stata l'evoluzione morfologica, ed il modo in cui essa reagiva adattandosi e modellandosi ai vari fattori, come ad esempio la ferrovia e l'industria, che dal periodo pre – industriale ad oggi hanno segnato profondamente e spesso indelebilmente l'assetto della città: in questo modo diventa molto più semplice valutare le caratteristiche della forma fisica attuale.

Quello che si evince da uno studio per soglie storiche dell'evoluzione della città è che Sesto nasce come insediamento di natura rurale, caratterizzato da isolati che disegnano sul territorio una trama dalle sembianze organiche, che tutt'ora è leggibile in quello che definiamo il nucleo storico della città. In seguito all'insediarsi dei primi siti industriali, la città comincia ad espandersi, e lo fa con una logica più consapevole, una logica in cui la strada "corridoio", definita da isolati chiusi che si affacciano verso l'interno, diviene protagonista degli scambi e delle relazioni sociali, definendo, così, una gerarchia tra spazio pubblico e privato.

Successivamente (sin dal primo dopoguerra), il sistema insediativo cambia, iniziando a seguire delle logiche più razionali/razionaliste, e la spazialità chiusa della strada corridoio viene sostituita da una spazialità sì aperta, ma che conserva al suo interno delle logiche funzionali e rigorose. E' il periodo delle prime

residenze popolari, dei villaggi operai, dei quali il più importante, il villaggio falk, è ancora oggi una testimonianza notevole delle idee che erano alla base di questi impianti residenziali: insediamenti che, seguendo la logica della città giardino, partono da un'idea di disegno urbano compiuta e di vita di comunità.

Sembra invece non mostrare alcuna regola insediativa il resto dell'urbanizzato, quello che rappresenta la parte più consistente, in termini di superficie, dell'espansione urbana di Sesto. Sviluppatosi parallelamente al diffondersi dell'automobile e al periodo di massima espansione dei poli industriali ormai ben radicati sul territorio, è il simbolo di come l'avvento dei mezzi di trasporto moderni e la loro diffusione su larga scala abbia contribuito allo sviluppo di logiche urbanistiche disastrose basate sulla speculazione edilizia, con una conseguente trasformazione radicale della città, sia da un punto di vista fisico - con la strada che perde la sua funzione di motore sociale, divenendo solo un mero mezzo di collegamento da un punto ad un altro - che da un punto di vista sociale.

Fondamentale, poi, nella percezione della forma della città, si è rivelato uno studio particolareggiato su alcuni casi esemplari di sezioni stradali, restituiti in maniera volutamente schematica per offrire un'idea delle dimensioni della città di Sesto in relazione alla strada inteso come luogo della collettività.

Analisi delle funzioni e della topografia sociale

Un progetto di disegno urbano in una situazione complessa come quella dell'area ex Falk a Sesto San Giovanni necessita, in maniera preliminare al disegno architettonico, il raggiungimento di una piena consapevolezza riguardo quelle che sono le necessità funzionali e le caratteristiche sociali della zona in questione e di Sesto in generale: capire quindi quali sono i punti di forza da sviluppare, ma allo stesso tempo quali invece le criticità da risolvere in fase progettuale.

Anche qui si è scelto di procedere con una analisi che mira a scomporre i fattori che assieme compongono la complessità sociale e funzionale del luogo, per poi prenderli in considerazione singolarmente, cercando di restituire graficamente le impressioni e le suggestioni ricevute da analisi cartografiche e da sopralluoghi diretti.

E' interessante rendersi conto, attraverso una schematica topografia sociale, di qual è il tipo di individui che andranno a stabilirsi nell'area di progetto, il modo in cui queste persone si relazionano con i servizi offerti dalla città, e, in modo particolare, quali sono effettivamente oggi gli specifici servizi che Sesto offre ai suoi abitanti, considerati in relazione alla loro distribuzione sul territorio.

Conoscere a fondo il sistema infrastrutturale del luogo, inoltre, è importante non solo ai fini di una mera questione analitica, ma in quanto sarà in relazione a questo che il progetto che seguirà dovrà insediarsi sul territorio sestese.

A tal proposito è stato fondamentale anzitutto i punti di maggiore accessibilità su scala metropolitana, quali linee ferroviarie, metropolitana, e in modo particolare le strade ad alto scorrimento che, da un lato offrono a Sesto grandi potenzialità di accessibilità da più versanti, dall'altro, attraversandola longitudinalmente in modo diretto, creano delle nette cesure che, assieme con l'attraversamento Nord – Sud della linea ferroviaria, contribuiscono a dividere la città in frange, e ad isolare alcune zone dalla diffusione di quei servizi fondamentali perché una strada o una piazza diventino importante luogo di scambio sociale. Una differenziazione gerarchica del sistema stradale ha infatti permesso di capire come i principali assi

stradali sestesi, piuttosto che svolgere una funzione di distribuzione del traffico all'interno della città, facciano parte di un disegno più grande mirato al collegamento tra i principali centri del territorio milanese (Monza – Milano)

L'analisi della popolazione è stata resa possibile dalla disponibilità di dati e censimenti ricevuti dall'anagrafe di Sesto San Giovanni e dal Piano dei Servizi stilato dal Comune proprio in vista delle grandi trasformazioni fisiche e sociali che Sesto si troverà presto ad affrontare in vista dei grandi cambiamenti urbanistici in atto. Dall'analisi sono emerse le zone a più alta densità di popolazione e, fattore molto importante, la percentuale rispetto alla popolazione, per ogni quartiere, di minorenni e anziani (>65 anni), cioè gli individui appartenenti a quelle fasce di età che più necessitano di particolari servizi (è il caso, ad esempio, dell'istruzione o di una diffusione capillare di servizi sanitari).

Utili si sono rivelati inoltre i dati anagrafici per prendere consapevolezza di come ormai a Sesto la presenza di extracomunitari sia una realtà ormai ben radicata, tanto che dal 1999 al 2000 il numero di stranieri tra la popolazione è aumentato notevolmente, nonostante il numero degli italiani residenti a Sesto, dagli anni '80 in poi, periodo delle dismissioni delle fabbriche, sia invece diminuito.

Premessa al progetto

Aldilà delle molteplici definizioni che di Sesto San Giovanni si possono fornire - legate alla sua storia di borgo rurale prima e di città industriale poi, o al rapporto con la grande città che da sempre ha condizionato le tensioni alla base della sua morfologia urbana - l'identità della Sesto di oggi è verosimilmente sintetizzabile in un unico concetto: Sesto San Giovanni è una città contemporanea. E della città contemporanea presenta quasi tutti i segni, i sintomi, le cicatrici: ha vissuto in maniera diretta e violenta il repentino collasso della città industriale negli anni Settanta e Ottanta; è stata protagonista di una massiccia urbanizzazione trainata dal decentramento dei grandi poli industriali, spontanea, e priva di un disegno urbano autonomo; ha subito un processo di "sventramento" di grandi aree urbane dovuto alla dismissione delle industrie, conseguentemente al quale interi quartieri residenziali, sterili dal punto di vista della complessità funzionale, si sono resi protagonisti di un notevole impoverimento della vita sociale, non più alimentata dal rapporto casa-lavoro.

Ha preso piede, in questa città, quel processo di annullamento del legame spazio - identità (individuale e collettiva) che modella morfologicamente la città contemporanea, distruggendo progressivamente il concetto di *stare* all'interno del luogo urbano. Sorgono enormi magazzini commerciali decentrati che convogliano gran parte delle attività sociali. Strutture introverse che rafforzano, con il loro potere gravitazionale, la concezione della strada intesa esclusivamente come luogo del traffico veicolare.

La città nell'epoca contemporanea ha ormai quasi del tutto abbandonato il "modo di abitare" che ha come fondamento il dialogo tra l'interno e l'esterno, tra il pubblico e il privato, riducendo notevolmente "quel radicamento tra strada e quartiere di cui i coperti per uso collettivo erano precisa testimonianza fisica".

All'interno di questo scenario l'elemento urbano che vive un processo di impoverimento estremo e radicale risulta essere la *strada*, che da luogo dello scambio sociale e della complessità funzionale, assume oggi un valore legato strettamente all'idea "monofunzionale" di infrastruttura - tramite. Sono inoltre

sempre più frequenti gli interventi su scala urbana che tendono ad alimentare questa involuzione.

Inoltre, in epoca contemporanea la strada ha ormai perso quel valore ideologico - sviluppato in epoca industriale - che la identificava come strumento dall'alto valore tecnologico, rimanendo quindi a tutti gli effetti un "vuoto", antisociale e monofunzionale.

Conseguentemente a questo processo di semplificazione della strada da luogo urbano a mezzo di trasporto, si è verificato un mutamento anche nella struttura della città, evidenziata da diversi fattori: la casa perde la sua storica capacità di costruire, delimitare ed invadere gli spazi urbani; la residenza-dormitorio perde ogni valore di teatralità e diventa un luogo totalmente emarginato dalle relazioni sociali; l'abitabilità complessiva degli spazi pubblici, e della città in generale, diminuisce drasticamente.

Nell'ottica del fare un tipo di città le cui logiche possano contrastare queste tendenze (da Rem Koolhaas elencate e classificate come le "regole" insediative che sono alla base della "Città Generica") risulta essere particolarmente prezioso il contributo alla teoria e alla pratica dell'urbanistica di grandi maestri come, Cerdà, Berlage e Garnier, i quali hanno sviluppato un'idea di città che, pur senza prendere le distanze dall'eredità storica del luogo, è in grado di contenere il complesso sistema costituito da città, quartiere, isolato e interno abitativo all'interno di una visione unitaria, senza far dipendere la ricerca da una "razionalità estranea alla vita". Una logica, questa, che permette allo stesso tempo di soddisfare le esigenze della città fisica (l'*urbs*) - rappresentata dall'impianto stradale, da una gerarchia di percorsi; dal rapporto tra i pieni e i vuoti (gli edifici e gli spazi aperti) - e quelle della *civitas*: la città intesa come luogo delle attività umane, costituita dai nodi, dalle "trame" delle relazioni e dalle emergenze degli edifici pubblici.

I luoghi delle relazioni, e quindi il loro sviluppo nello spazio, sono interpretate da Cerdà come un arricchimento dell'esperienza: nel piano per Barcellona il tema dell'isolato residenziale viene sviluppato secondo principi di centralità diffusa e di aggregabilità in unità urbane autonome. Berlage e Garnier propongono un tessuto fatto di fulcri e direttrici vitali e distributive allo stesso tempo, con lo scopo di controbilanciare la forza attrattiva del centro, e di provvedere ad un'equa accessibilità ai servizi nelle diverse parti di cui la città si compone.

Mutuata da questi esempi, la proposta di progetto per le ex aree Falck si pone come un "prototipo" di città intesa come il luogo delle relazioni e delle comunicazioni; una città la cui struttura, fisica e sociale, è basata sul concetto

dello *stare*, in netta contrapposizione con l'idea corbusiana del *circolare*, la quale è supportata da una tanto razionale quanto umanamente alienante organizzazione degli spazi.

A tal proposito si è scelto di prendere in prestito dalla scuola urbanistica della Grecia ellenistica – una delle più floride ed esemplari – il tipo urbano dell'*agorà*, qui re-interpretato in una chiave paesaggistico-naturalistica: il complesso impianto decumanico è caratterizzato da una “pausa” verde - all'interno della regolare maglia degli isolati - che sviluppa un'estesa radura rettangolare in senso Est – Ovest. Questo spazio, eccezione urbana di ampio respiro, oltre a controbilanciare la tendenza alla verticalità Nord-Sud dell'asse longitudinale di viale Italia, rappresenta un'importante tessuto connettivo: collega un impianto articolato di isolati residenziali - caratterizzati da una commistione di “usi primari” (uffici, scuole, residenza...) e “usi secondari” (commercio alla base) - ad un ricco sistema di attività ed edifici pubblici con funzione prevalentemente culturale e commerciale e che contribuiscono a renderlo uno spazio vitale durante le diverse fasi della giornata. Come l'*agorà* delle città ellenistiche, questo “spiazzo” verde rappresenta un importante punto focale di tutta la struttura urbana, quale punto di incontro delle principali arterie di traffico e di vita associata e risulta inoltre essere uno spazio collettivo complesso e con una propria identità, estraneo alla logica di un semplice processo di “svuotamento” di una fitta maglia edificata.

Questa ed altre eccezioni all'interno dell'*armatura relazionale* concepita per l'area di progetto, contribuiscono alla creazione di una città in cui i principi di complessità e chiarezza del disegno coesistono e instaurano un dialogo finalizzato alla realizzazione di un impianto insediativo policentrico ed equilibrato.

Le lezioni di Berlage sull'utilizzo di punti di fuga al fine di creare una struttura urbana forte ed identificabile, e quelle di Kevin Lynch sul valore intrinseco della forma fisica dei luoghi, si sono rivelate degli spunti di grande interesse in fase progettuale. In particolare lo studio affrontato da quest'ultimo sulla morfologia urbana e sulla riconoscibilità ed efficacia delle tipologie di luoghi in cui è scomponibile una città (percorsi, margini, quartieri, nodi...) risulta estremamente utile nella definizione di luoghi e forme architettoniche che presentino caratteristiche di vivibilità ed identificabilità.

“L'uomo che viaggia e non conosce ancora la città che lo aspetta lungo la strada, si domanda come sarà la reggia, la caserma, il mulino, il teatro, il bazar. In ogni città dell'impero ogni edificio è differente e disposto in un diverso ordine: ma appena il forestiero arriva alla città sconosciuta e getta lo sguardo in mezzo a quella pigna di pagode e abbaini e fienili, seguendo il ghirigoro di canali orti immondezze, subito

distingue quali sono i palazzi dei principi, quali i templi dei grandi sacerdoti, la locanda, la prigione, la suburra. Così - dice qualcuno - si conferma l'ipotesi che ogni uomo porta nella mente una città fatta soltanto di differenze, una città senza figure e senza forma, e le città particolari la riempiono”.

In pochi versi Calvino sintetizza l'importanza e la necessità, all'interno di un tessuto urbano, di quegli elementi che abbiano le caratteristiche, tanto funzionali quanto fisiche e dimensionali, dei luoghi pubblici, intesi come cuori relazionali della città. La sensibilità umana, infatti, è “abituata” a leggere e riconoscere, all'interno di un tessuto più o meno regolare ed omogeneo, la presenza di eccezioni, cambi di passo, pause ritmiche, interferenze o ridondanze. Sono questi gli elementi che concorrono all'identificazione dell'”immagine della città”.

Il concetto stesso di *abitabilità* di una città, dipende dalla compresenza di questi fattori. Questa oggi è invece messa a dura prova dalla tendenza a privilegiare i grandi contenitori climatizzati ai tipi architettonici storici della cultura europea, i quali instauravano un dialogo forte con la città circostante: il “junkspace” ha ormai del tutto sostituito lo spazio urbano di qualità, creando uno scenario in cui l'anti-ospitalità dell'edificio pubblico nega del tutto la possibilità di uno scambio tra interno ed esterno. Nega alla strada ed alla piazza le loro intrinseche caratteristiche di “internità”.

La proposta di progetto che segue, a tal proposito, cerca di mettere a sistema le funzioni e i tipi architettonici che si è scelto di insediare all'interno dell'area con i temi della soglia e della permeabilità. Questi rappresentano le armi nelle mani dell'urbanista che gli permettono di contrastare la tendenza all'indifferenza verso lo spazio pubblico sopra descritta: perché un luogo urbano possa essere capace di generare momenti di scambio e ricchezza sociale, è necessario che gli stessi elementi fisici che lo compongono siano a loro volta protagonisti di uno scambio molto intimo tra le parti che costituiscono l'interno e l'esterno. L'interno deve “partecipare” all'esterno.

Proposta di progetto

“Compito dell’urbanistica non è semplicemente assicurare agevoli mezzi di trasporto ma, piuttosto, ancor prima ridurre la necessità”. (W. Gropius)

Gli insediamenti industriali delle acciaierie Falck sono entrati prepotentemente a far parte della storia e della cultura della città di Sesto, e da subito sono stati identificati come i principali centri di aggregazione e di auto-identificazione della memoria storica collettiva, caratterizzando in maniera significativa la vita sociale e la dimensione dei luoghi in cui questa si svolgeva. Le enormi strutture metalliche che quotidianamente “accoglievano” migliaia di lavoratori e verso le quali gravitava il flusso di merci e di persone, rappresentavano - disegnandone i contorni ed il paesaggio - il simbolo fisico, tangibile, di una città che a sua volta diventava immagine di una società produttiva e inarrestabile.

La riqualificazione dell’area, di conseguenza, non può prescindere dalla necessità di restituire alla città il valore sociale e attrattivo di quei luoghi, ripensandoli, però, da un punto di vista urbano. Le pre-esistenze più significative diventano un punto di partenza per un percorso progettuale che mira alla realizzazione di una realtà urbana forte, sia dal punto di vista della riconoscibilità dei luoghi nella memoria collettiva, sia in vista della stesura di un complesso “intreccio” di relazioni sociali e funzionali, che trova in questi edifici/costruzioni - insieme con il nodo strutturale e viabilistico della stazione ferroviaria - i principali momenti di scambio e di variazione all’interno della metrica del nuovo tessuto urbano.

Questi “fulcri”, identificati in una fase di progetto preliminare, oltre ad essere sede di una ricca commistione di attività e motori della vita sociale del luogo, contribuiscono alla determinazione di una serie di collegamenti e percorsi organizzati gerarchicamente, i quali diventano la base di un tessuto urbano solido che genera molteplici possibilità di integrazione. La gerarchia della rete strutturale cui si fa riferimento, infatti, non è relativa alla quantità di traffico che la strada in questione è capace di alimentare e gestire, ma, contrariamente a questa logica, è

legata alla ricchezza di opportunità di relazioni sociali che questa è in grado di generare.

D'accordo con le teorizzazioni dei grandi maestri urbanisti di fine Ottocento sopra citati, quindi, la strada urbana riconquista il suo ruolo di "scena privilegiata" delle evoluzioni e delle relazioni sociali. In questo senso gli edifici instaurano con essa un ricco processo di scambio, in cui i concetti di pieno e di vuoto, di pubblico e privato, di chiuso e di aperto non sono più l'uno l'antitesi dell'altro, ma, piuttosto, l'uno in relazione all'altro. Diventano (gli edifici) elementi urbani la cui disposizione è frutto di una ricerca che ha come fine ultimo quello di qualificare "gli spazi aperti come luoghi pregiati, ambiti in cui l'abitare si esprime nella sua dimensione pubblica e collettiva".

Logica, questa, che sceglie di contrapporsi in maniera decisa a quel tipo di impianto di matrice fordista, che ha fortemente caratterizzato lo sviluppo delle città nell'epoca moderna – post-industriale, promuovendo - sulla scia di un'organizzazione degli spazi di tipo "razionale" e totalmente estranea alle logiche delle esigenze umane - una esasperata gerarchizzazione e specializzazione dei luoghi urbani, divenendo infine causa del formarsi di un vuoto, prima che fisico, sociale.

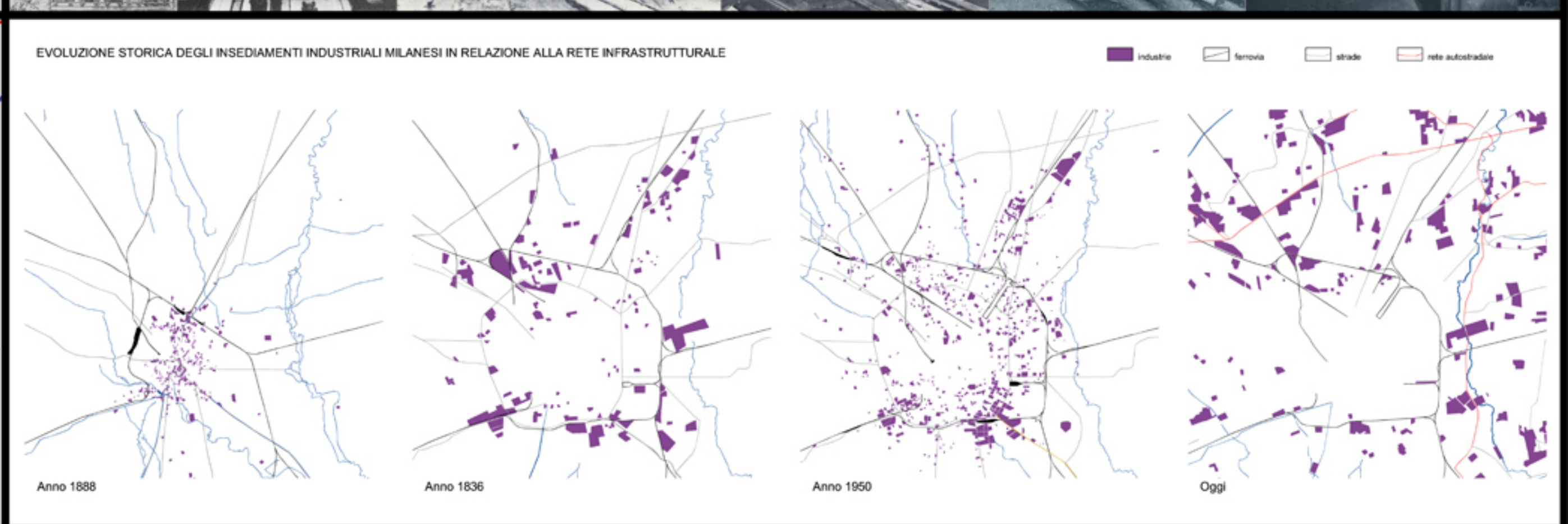
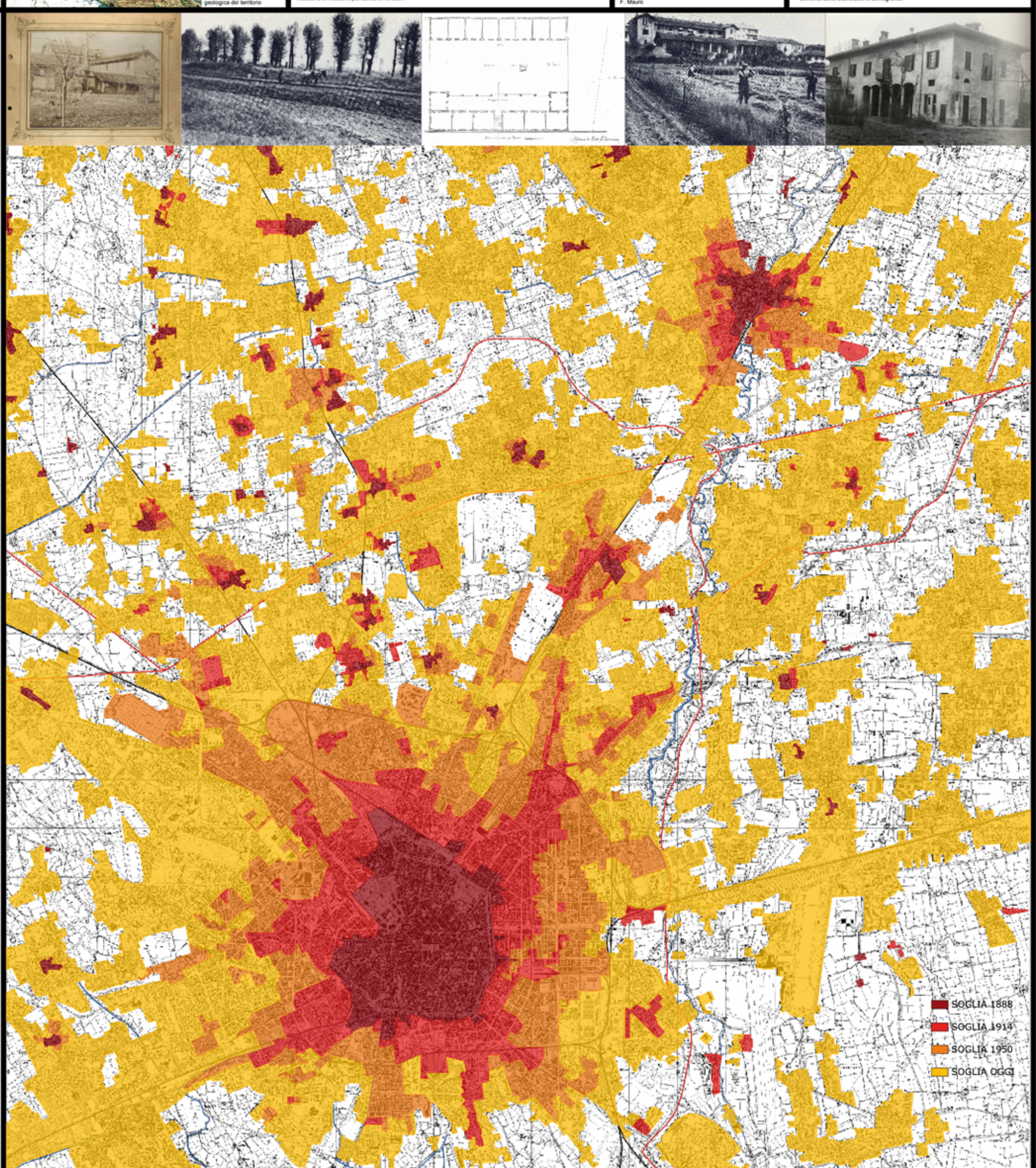
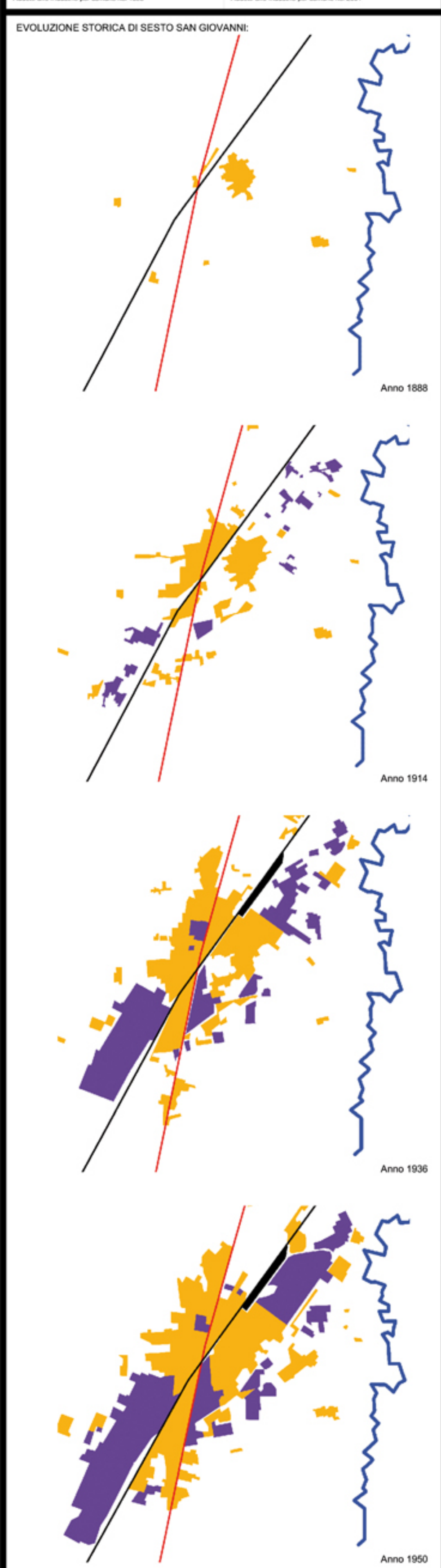
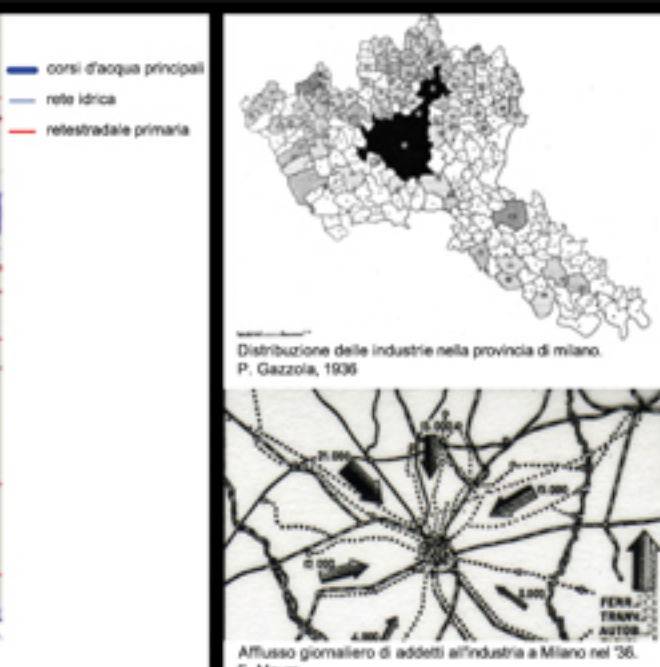
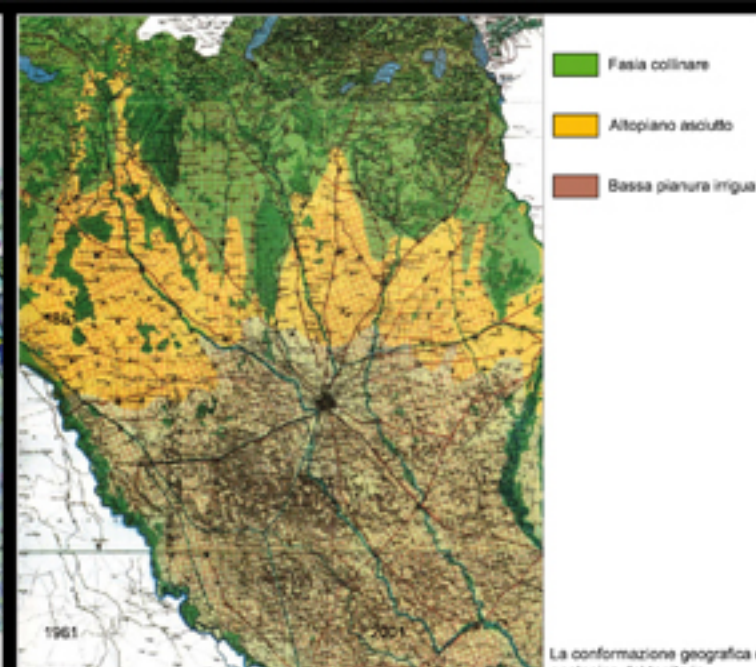
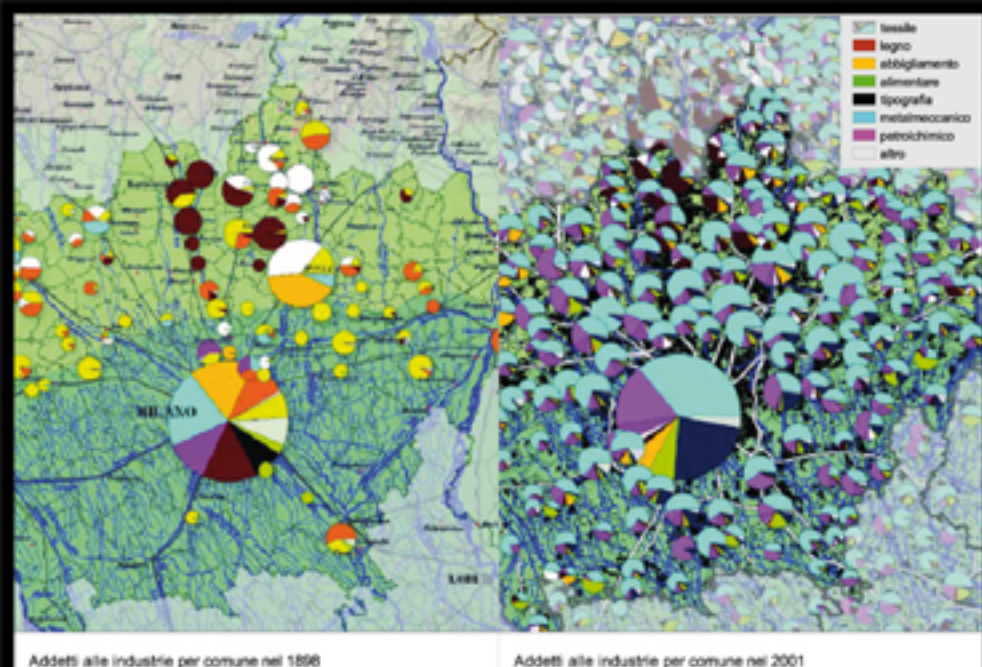
L'impianto metrico della proposta progettuale si attesta su di una maglia ortogonale che rispetta le giaciture della ferrovia e di viale Italia. A quest'ultimo, il cui flusso veicolare su larga scala verrà fortemente ridotto ed indirizzato verso il più "capiente" viale Edison, viene destinato il traffico di distribuzione agli insediamenti residenziali e a quegli spazi pubblici che ospitano attività dall'elevato potere attrattivo su scala metropolitana (mediateca, scuola d'arte e spettacolo, università).

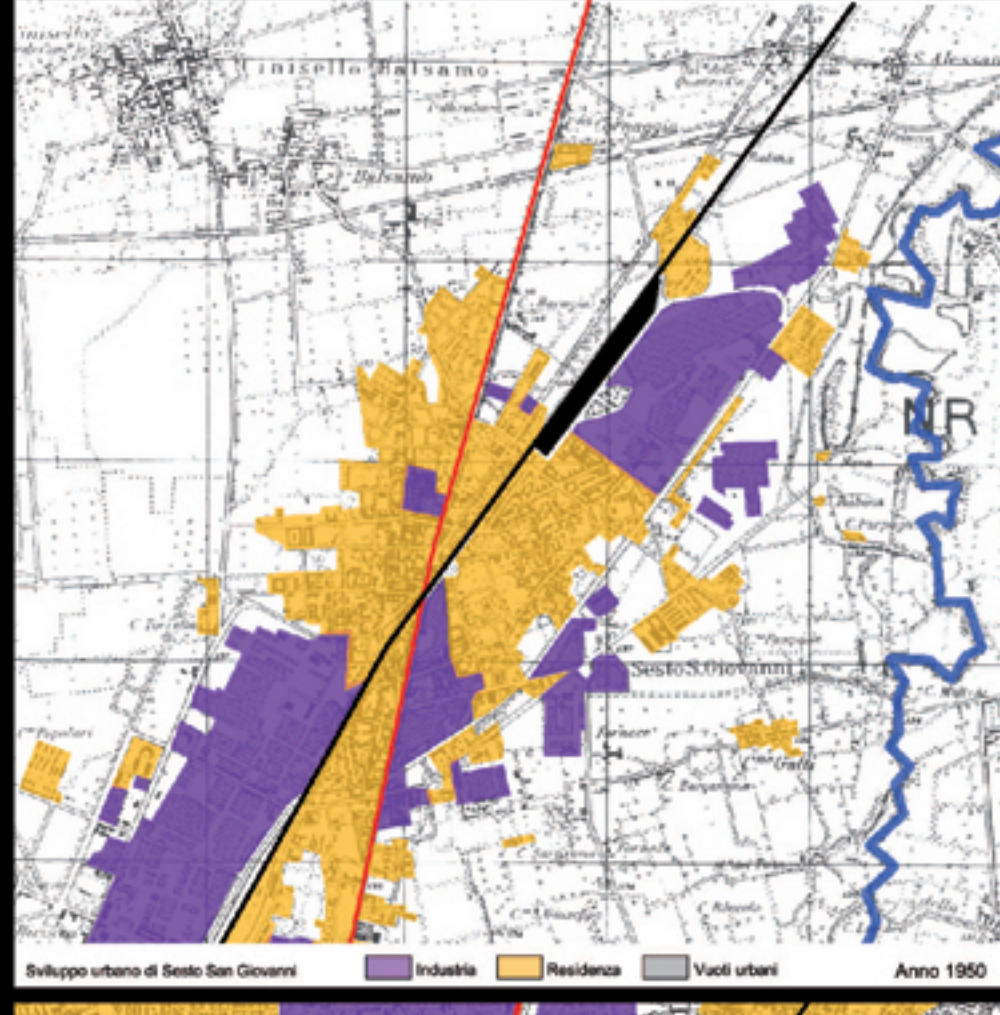
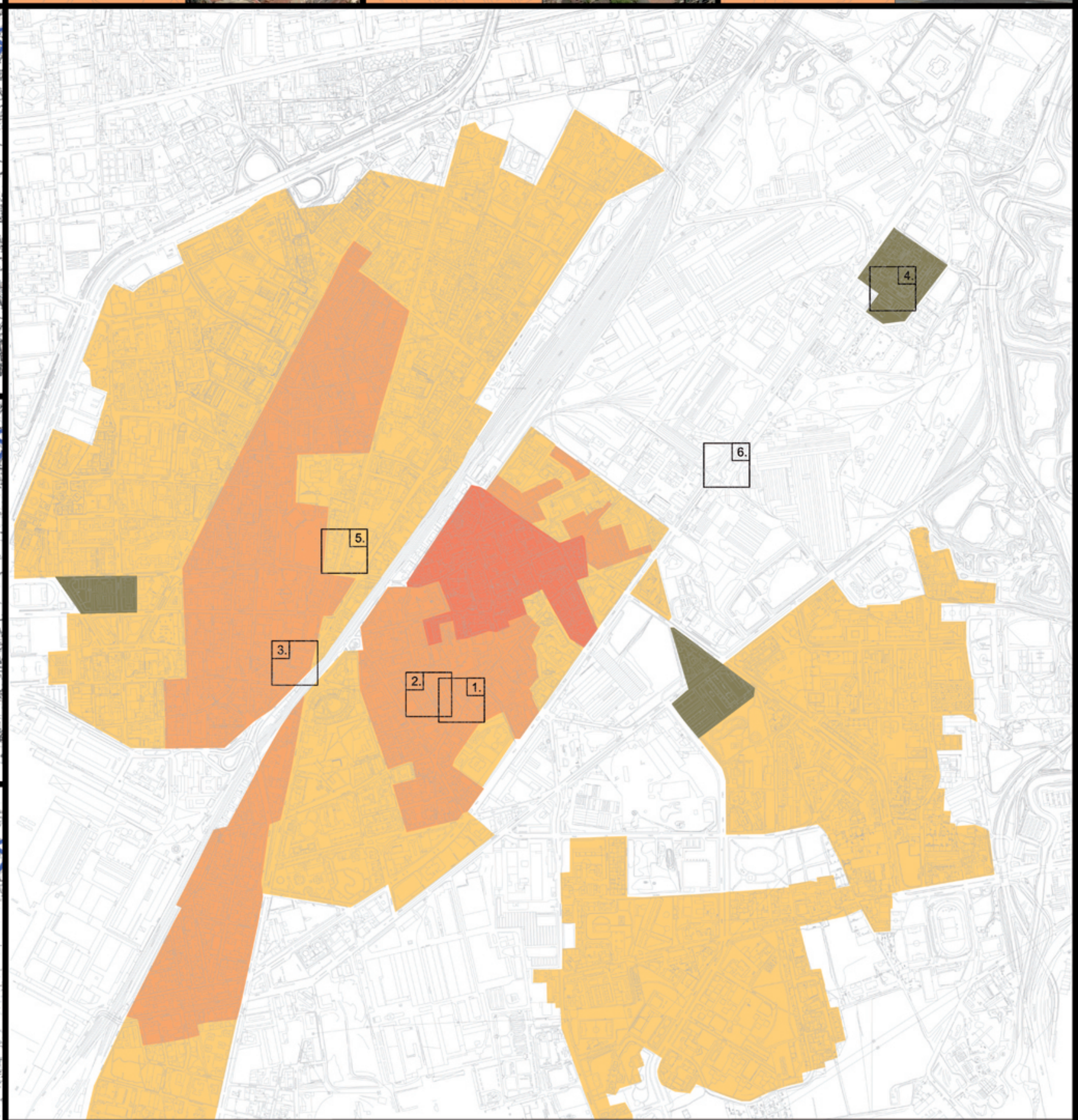
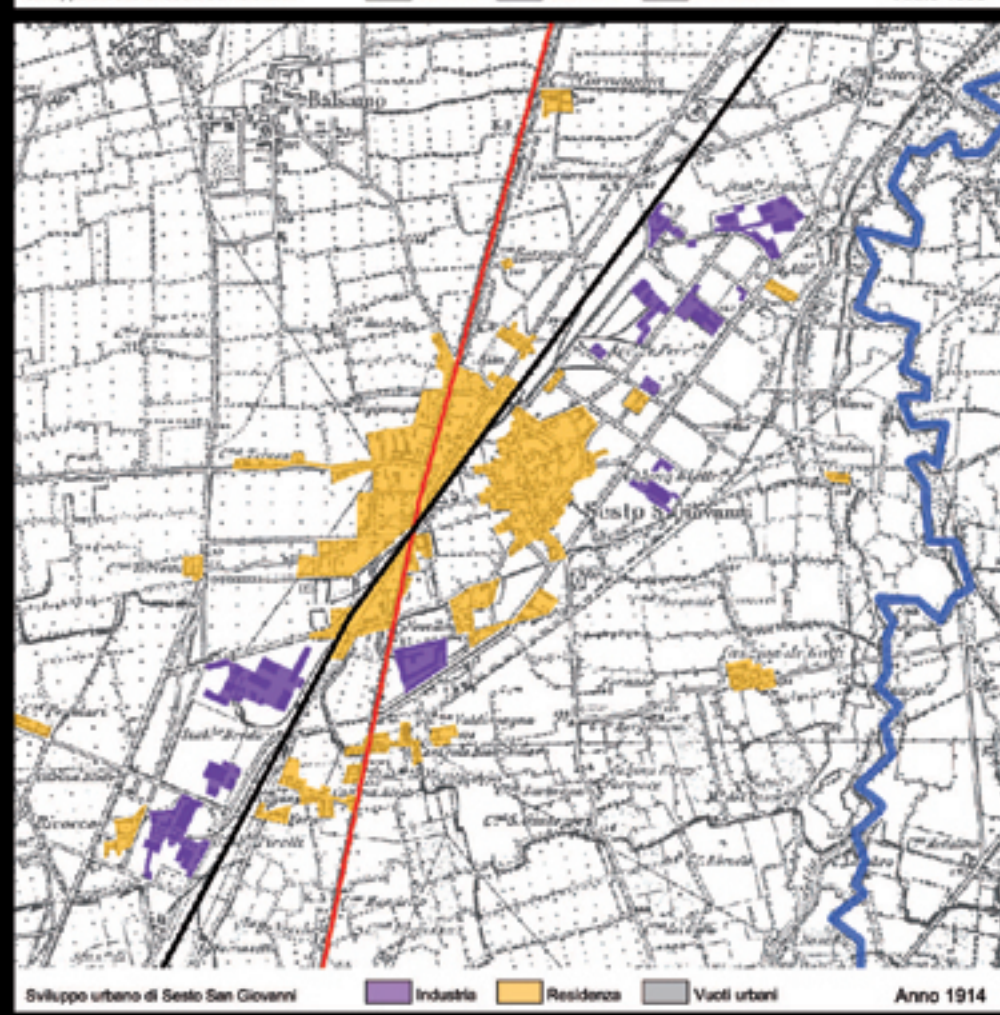
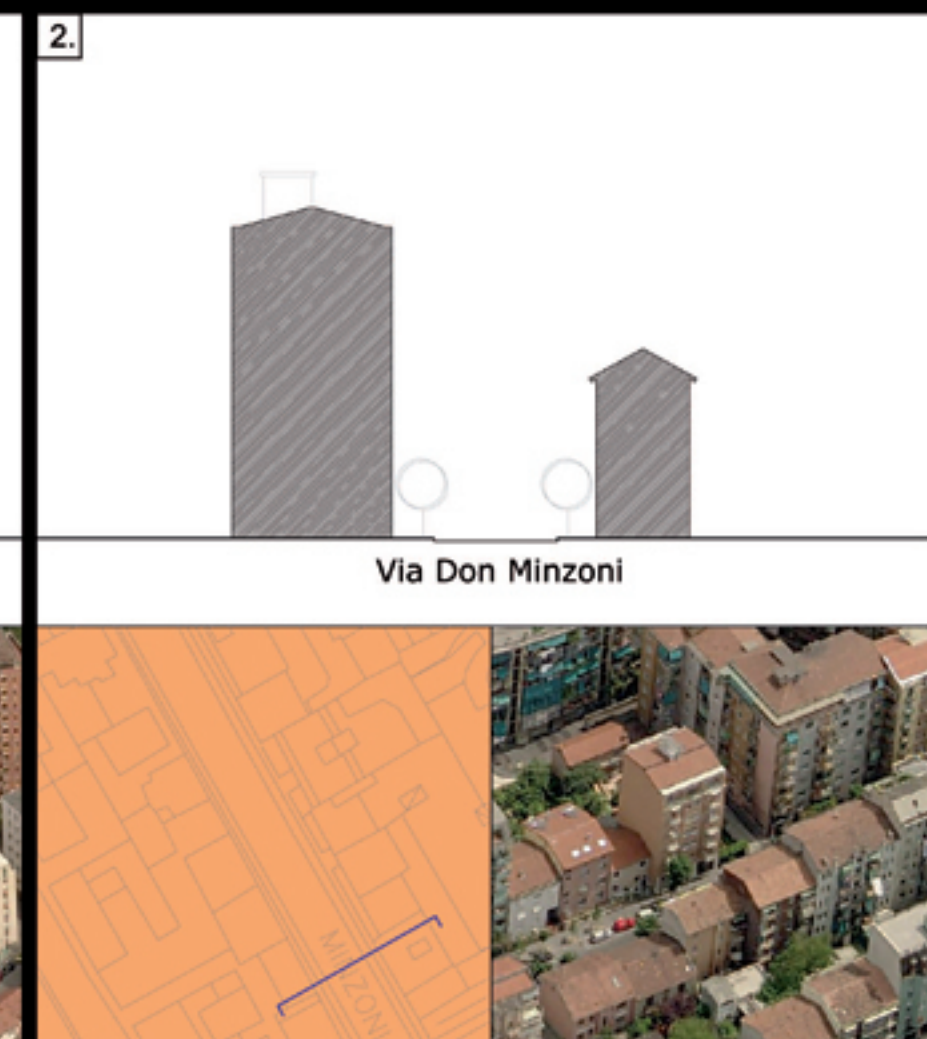
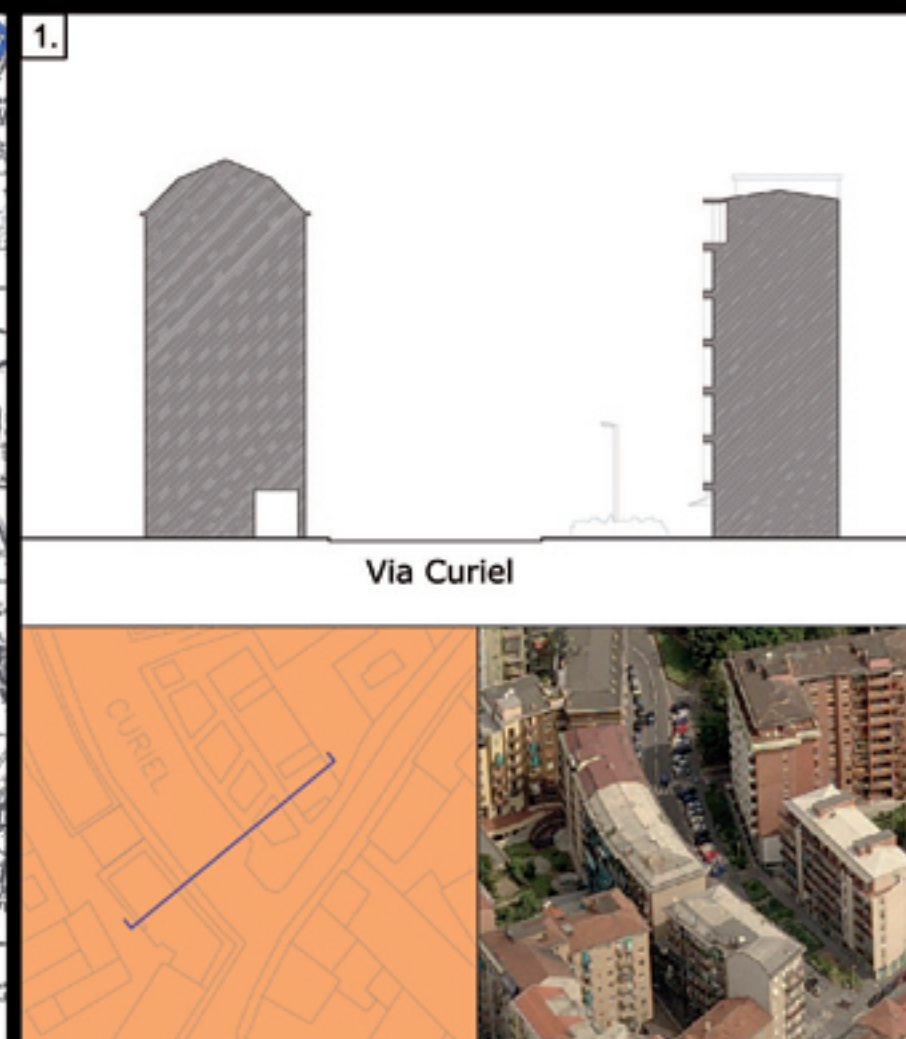
I collegamenti orientati sull'asse Est-Ovest godono di una particolare complessità, sia funzionale, sia formale: come un grande solco rettangolare, una radura verde - delimitata da edifici pubblici e residenziali - si sviluppa in questa direzione per l'intera estensione dell'area di progetto, svolgendo un importante ruolo di tessuto connettivo tra i principali edifici, fulcri e assi vitali del nuovo insediamento. Questi, in molteplici situazioni, lo attraversano, vi si attestano, vi si affacciano, dialogano con esso, instaurando uno scambio complesso basato sull'ancestrale rapporto tra il pubblico e il privato e contribuendo a renderlo un luogo vitale, generatore di relazioni sociali: un'*agorà verde*, insomma, con gli edifici pubblici e residenziali opportunamente disposti a margine, in modo da formare un nobile spazio aperto. Questa "pausa urbana" è rappresentata da un parco dalle dimensioni regolari, disegnato però solo dagli assi che lo attraversano allo scopo di connettere i fulcri sociali che si generano in prossimità delle preesistenze industriali e dei

momenti di scambio viabilistico su grande scala. E' il caso, ad esempio, del taglio diagonale generato all'interno del parco dall'asse che, tradendo l'ortogonalità cardo-decumanica dell'intero intervento in favore della giacitura del T3, connette visivamente la piazza della stazione-ponte con il complesso sistema di piazze polifunzionale in prossimità dalla portineria.

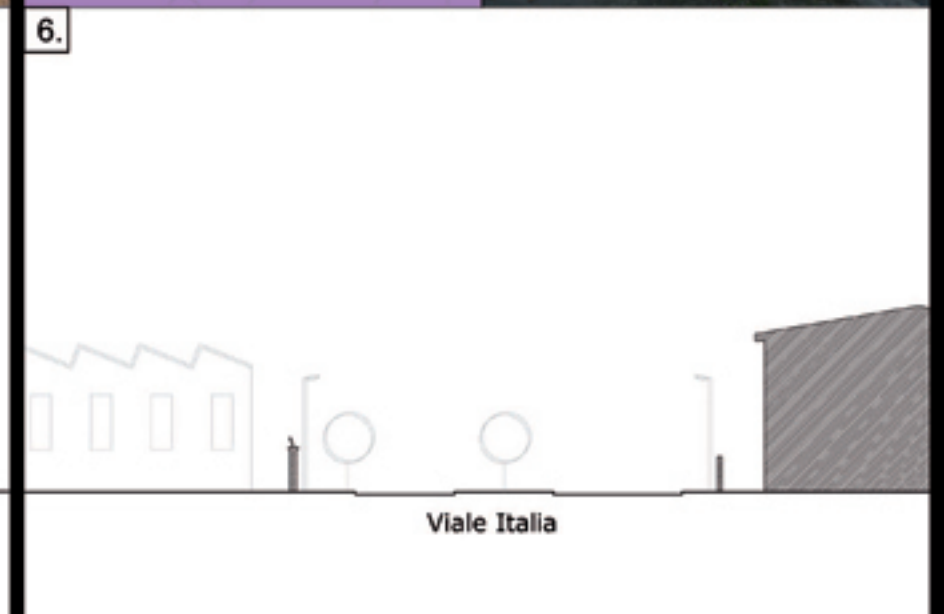
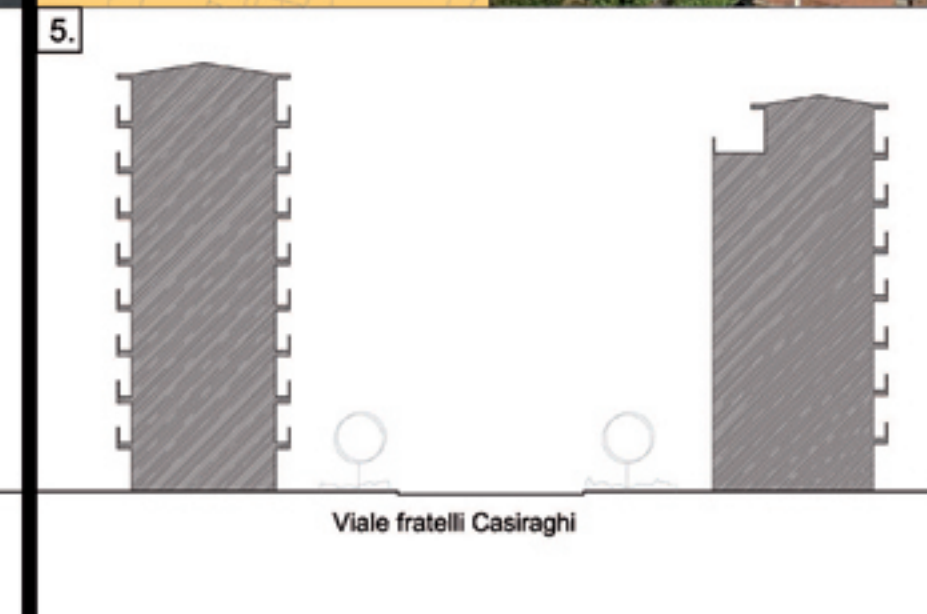
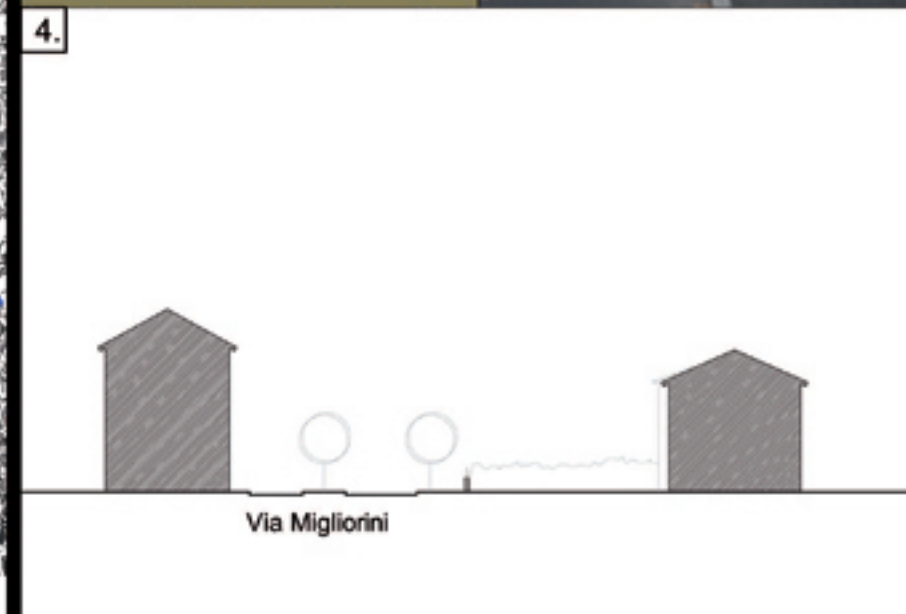
In prossimità dell'estremità Est, che si attesta contro la barriera fisica della ferrovia, questa radura trova una nobile conclusione in un trittico di padiglioni espositivi essenziali e dal carattere monumentale che disegnano una sorta di fondale scenografico; diversamente, verso l'estremo opposto, un vitreo "portale" costituito da due serre che hanno il compito di operare un filtro tra la grande piazza verde e la città più densamente costruita, manifesta un'intenzione di apertura verso i quartieri che si sono sviluppati ad Est, spesso caratterizzati da una spazialità urbana disordinata e da una complessità funzionale molto limitata, se non assente. Altro elemento architettonico che interferisce fisicamente con il sistema del verde è la sfera del planetario, che da posizione centrale dialoga visivamente sull'asse Nord-Sud con il polo della portineria, collegandosi ad esso attraverso una strada a cortina continua definita da residenze e commercio al piede.

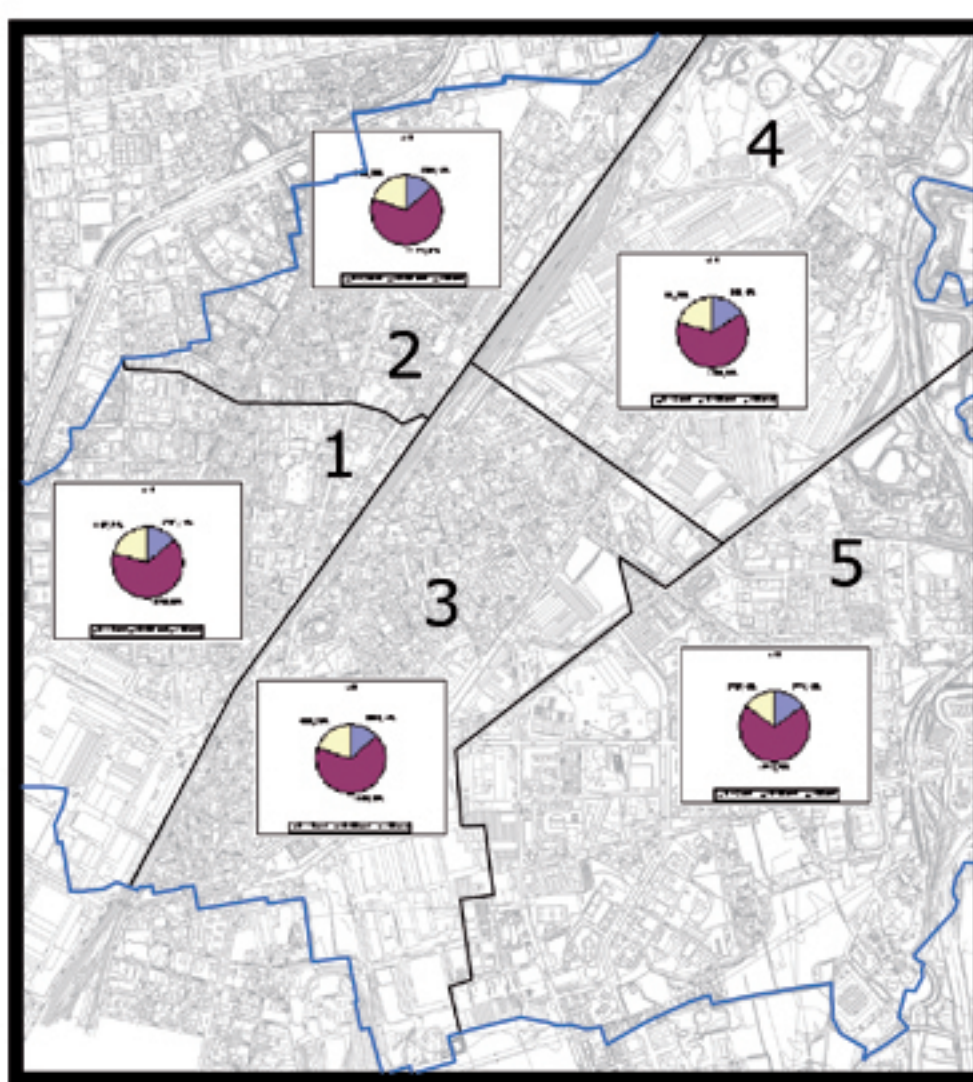
A Nord di questa fascia verde corre parallelo un *paseo* alberato che connette, da Est verso Ovest, una serie di importanti strutture pubbliche e luoghi vitali: parte dalla grande "cattedrale" post-induttriale del T5 - che ospita scuole e gallerie espositive legate all'ambito dell'artigianato creativo - ; attraversa lo scheletro del T3, il caratteristico gigante industriale soprannominato "pagoda", caratterizzato da un piano terra quasi interamente libero, fatta eccezione per i corpi di risalita della mediateca che si sviluppa ai piani superiori; infine giunge al centro universitario per la ricerca, le cui caratteristiche architettoniche consentono un'elevata permeabilità della strada a Sud verso la radura verde e Nord verso il parco attrezzato. Prima ancora che gli edifici-monumento che connette, protagonista di questo sistema è la strada stessa, che proponendo una diversificata combinazione di attività (che vanno dal commercio su grande e piccola scala all'esposizione museale, passando per le diverse forme dell'intrattenimento sociale) diventa il luogo dello *stare*. Inoltre il disegno degli edifici che la delimitano è studiato in maniera tale da garantire uno scambio continuo con gli altri elementi fisici del progetto, come avviene con la distesa verde e il parco botanico rispettivamente a Sud e a Nord di questa, attraverso l'uso della pavimentazione, delle pause, dei vuoti e dei passaggi coperti.



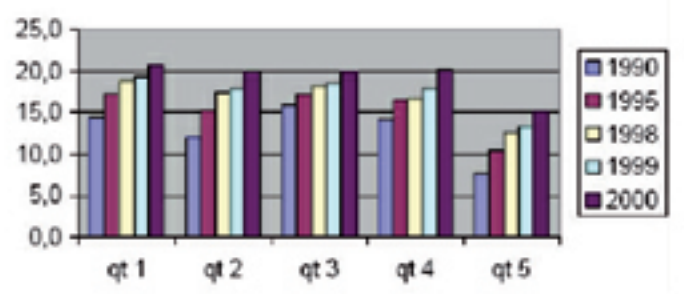


■ SPAZIALITA' CHIUSA A MATRICE RURALE
 ■ SPAZIALITA' CHIUSA A MATRICE ORDINATA
 ■ EDILIZIA APERTA COORDINATA
 ■ EDILIZIA APERTA SCORDINATA

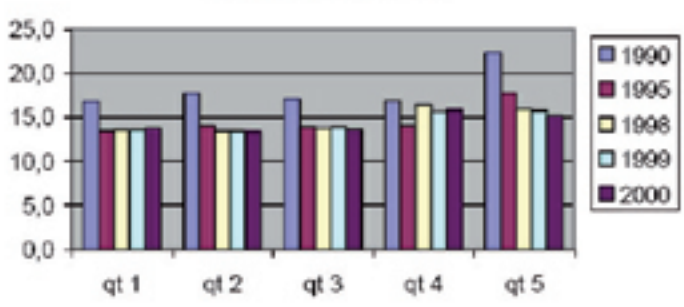




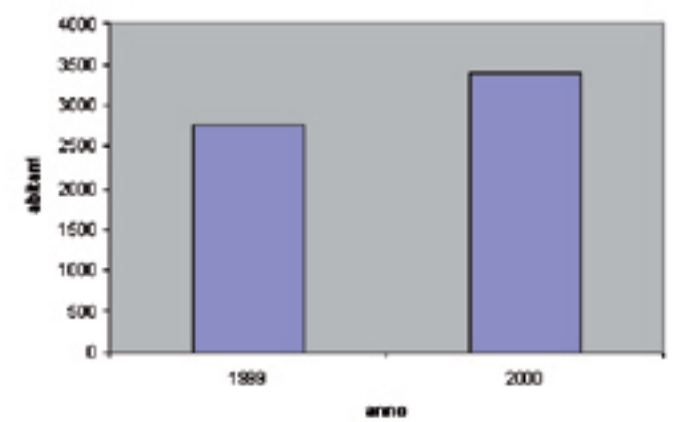
Sesto San Giovanni
Percentuale della popolazione oltre i 65 anni sul totale dei residenti



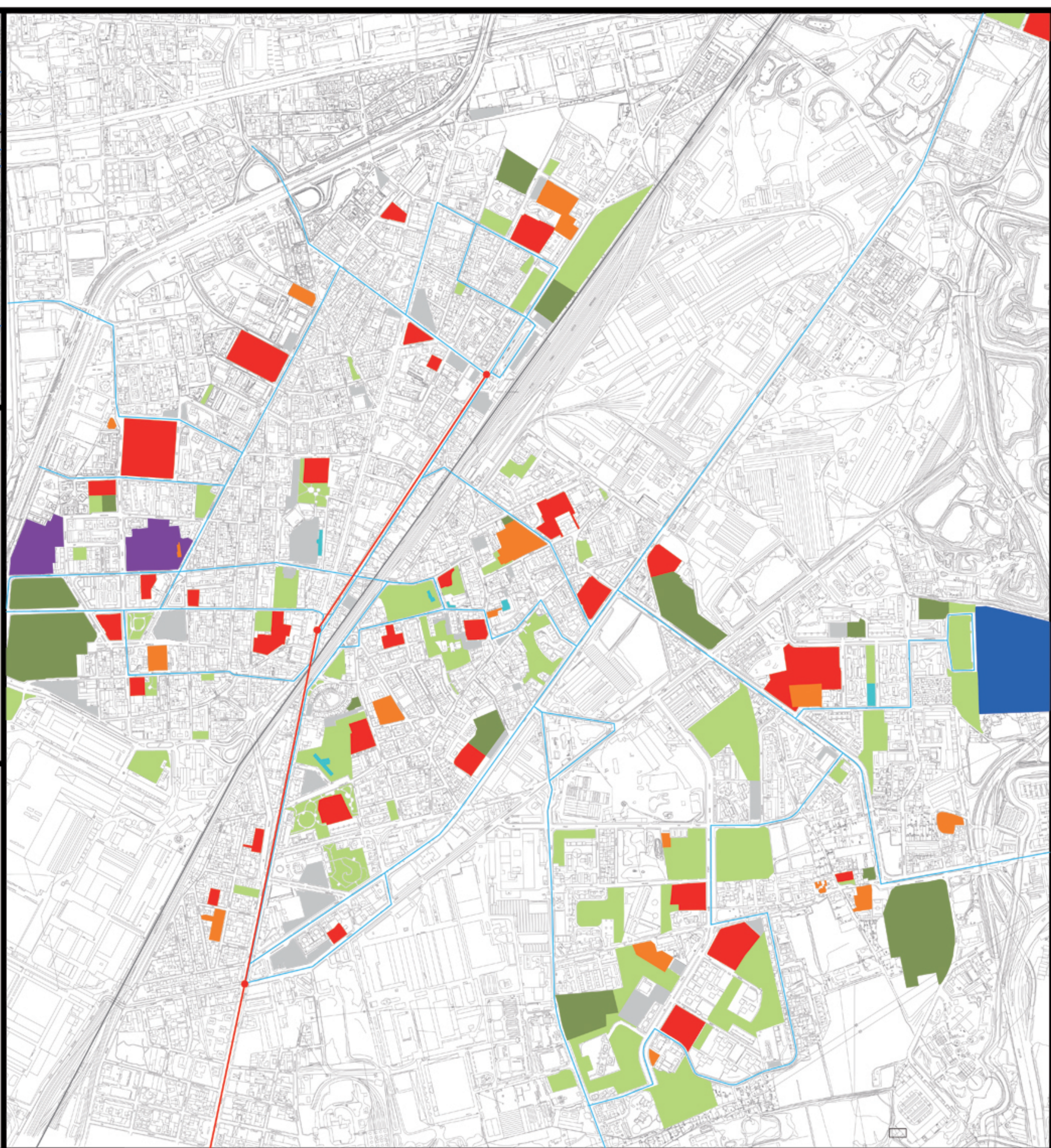
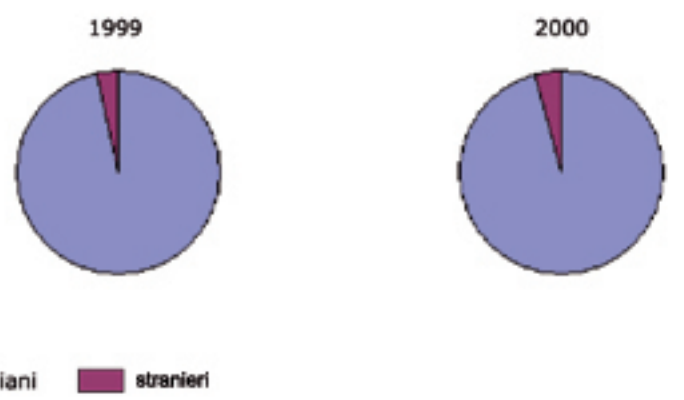
Sesto San Giovanni
Percentuale della popolazione tra 0 e 18 anni sul totale dei residenti



residenti stranieri

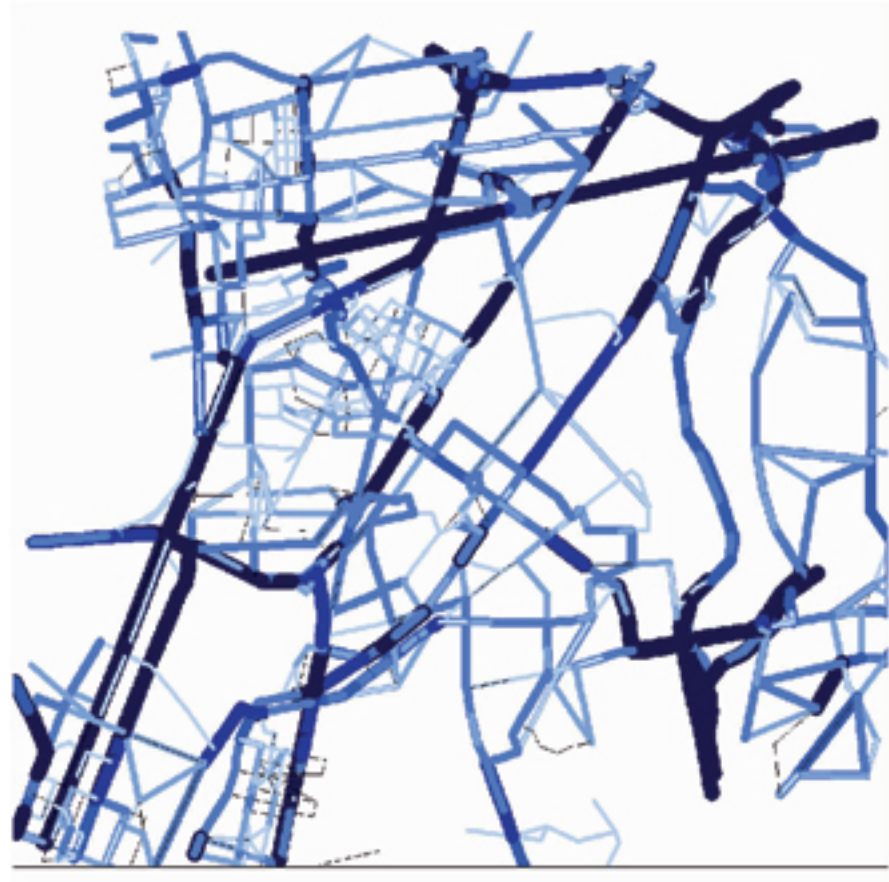


Grafici riguardanti l'aumento della percentuale di residenti stranieri residenti:



SERVIZI ESISTENTI:

- ISTRUZIONE
- ATTREZZATURE PER IL CULTO
- VERDE PUBBLICO
- SERVIZIO SANITARIO
- CENTRI CULTURALI
- PARCHEGGI
- ATTREZZATURE SPORTIVE
- CIMITERO
- FERROVIA
- METROPOLITANA
- BUS

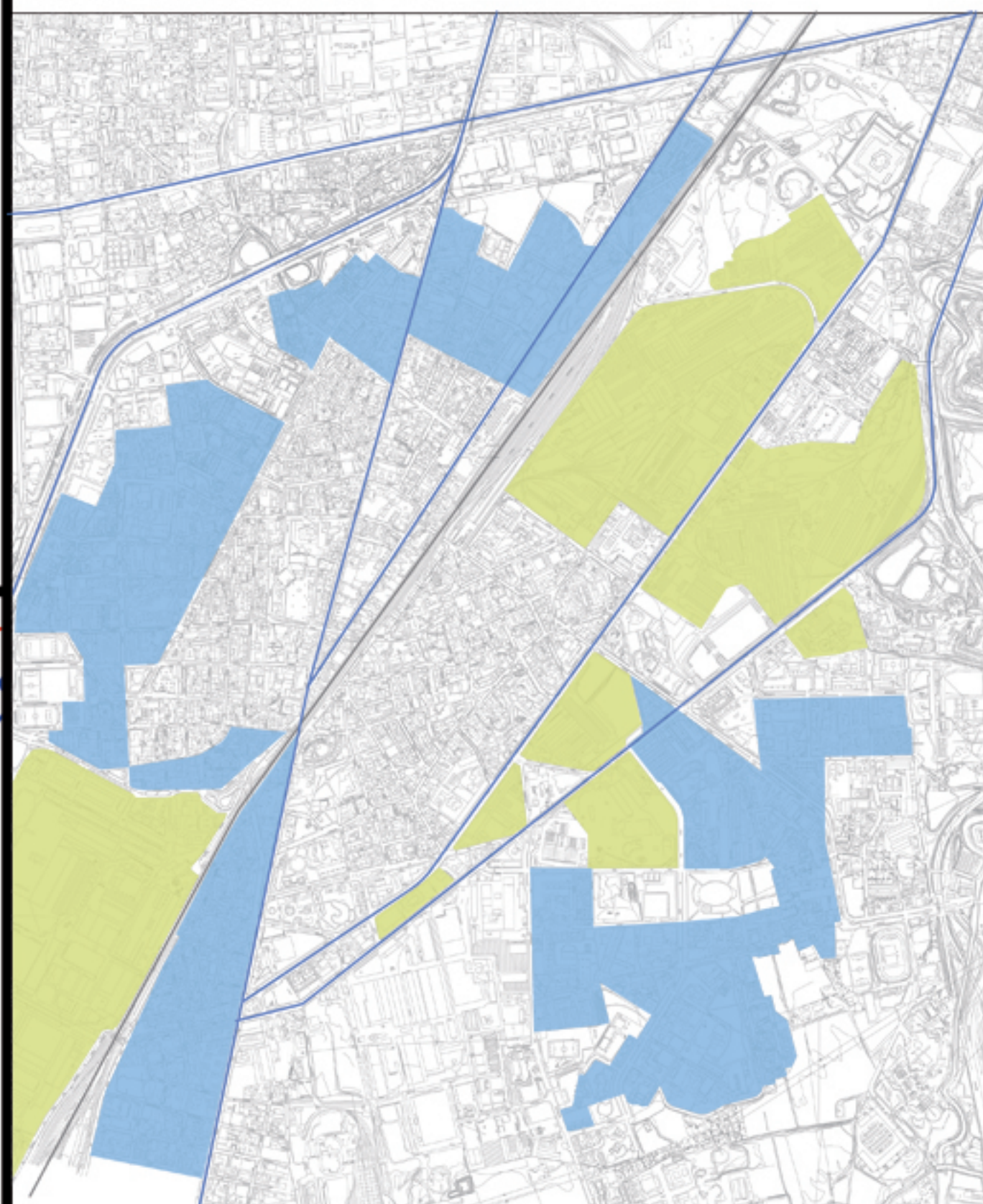


Schematizzazione dei volumi di traffico



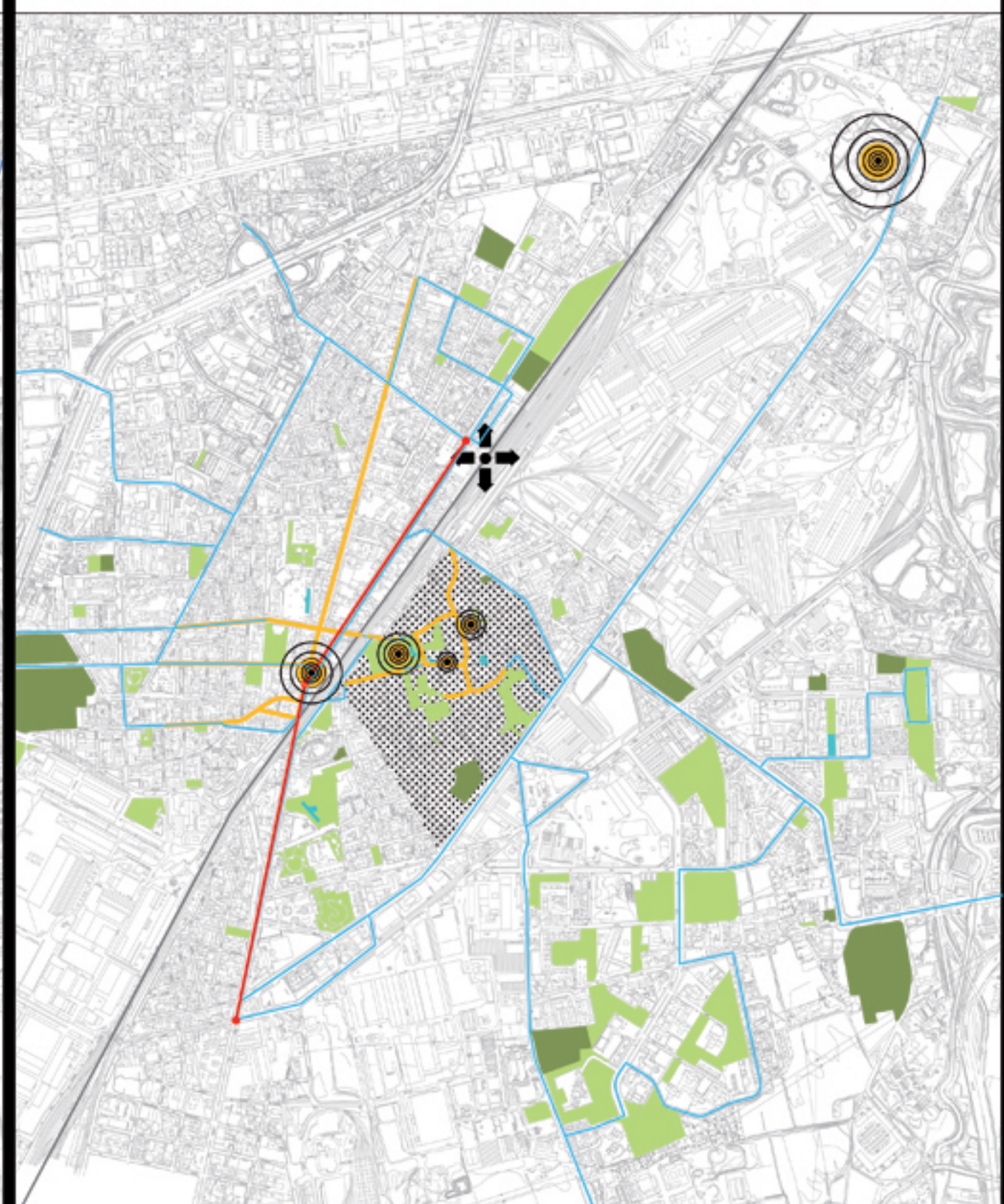
Schema della suddivisione della città in frange

LE CRITICITA' E LE BARRIERE FISICHE DELLA CITTA'

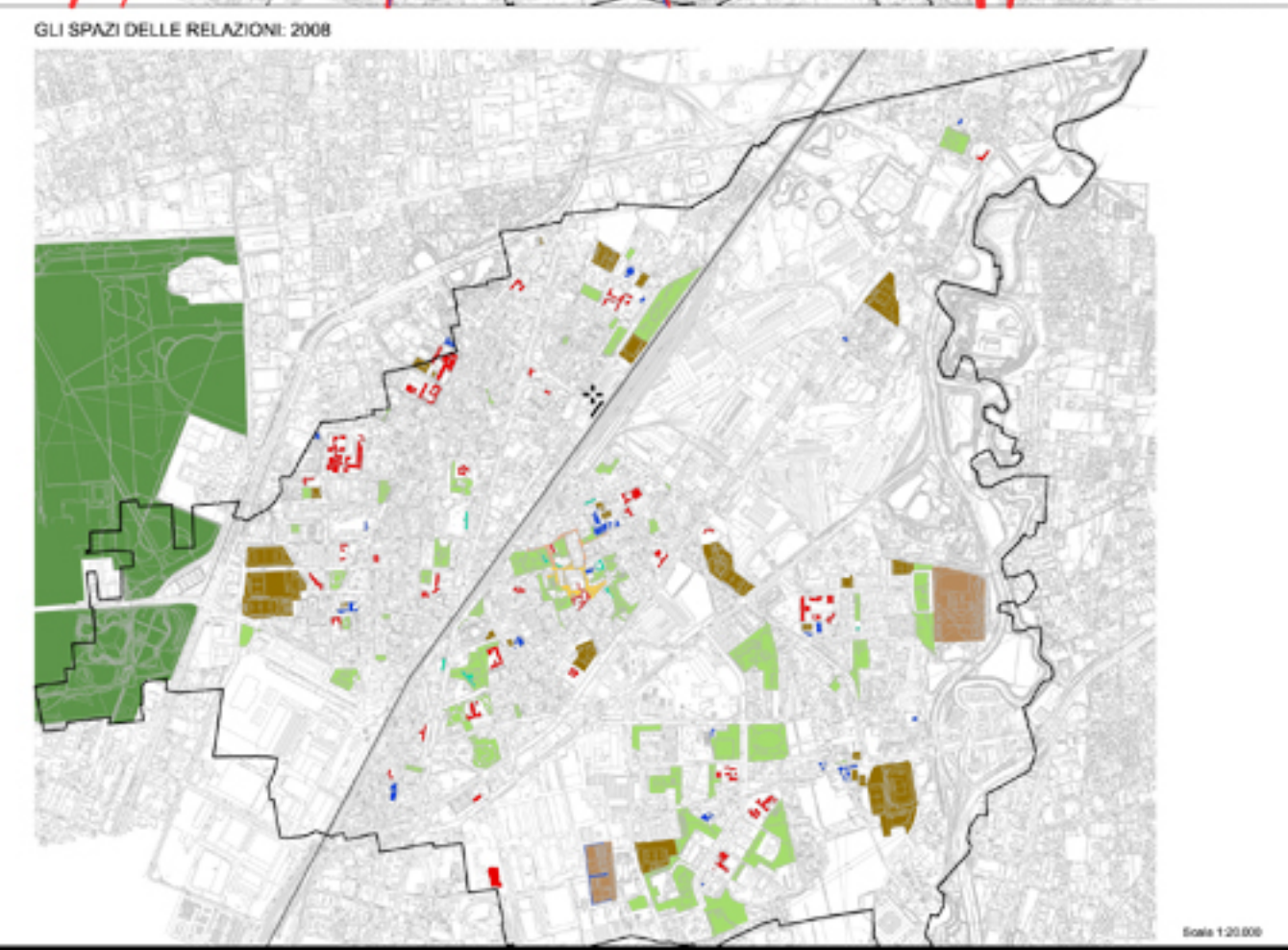
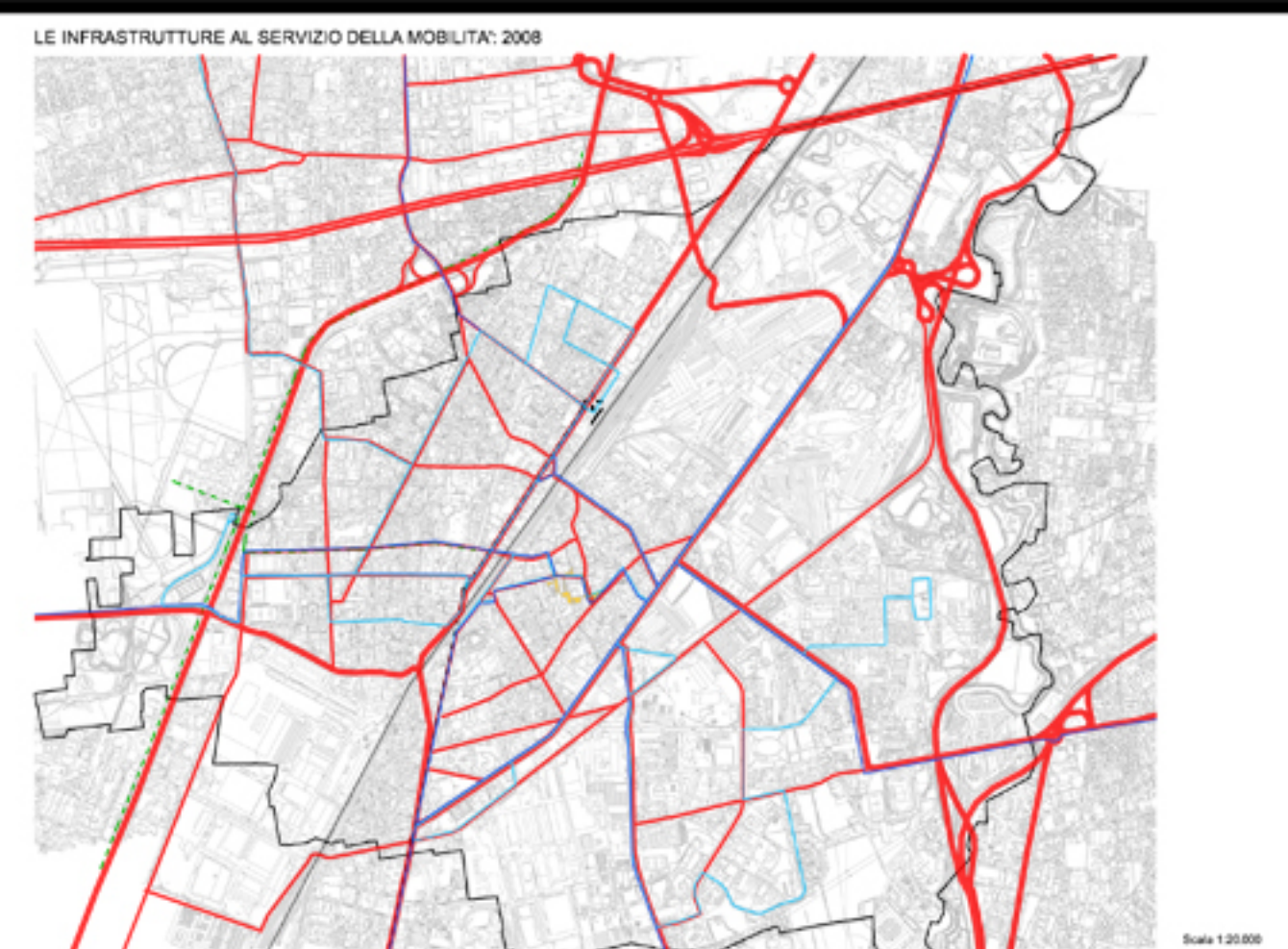
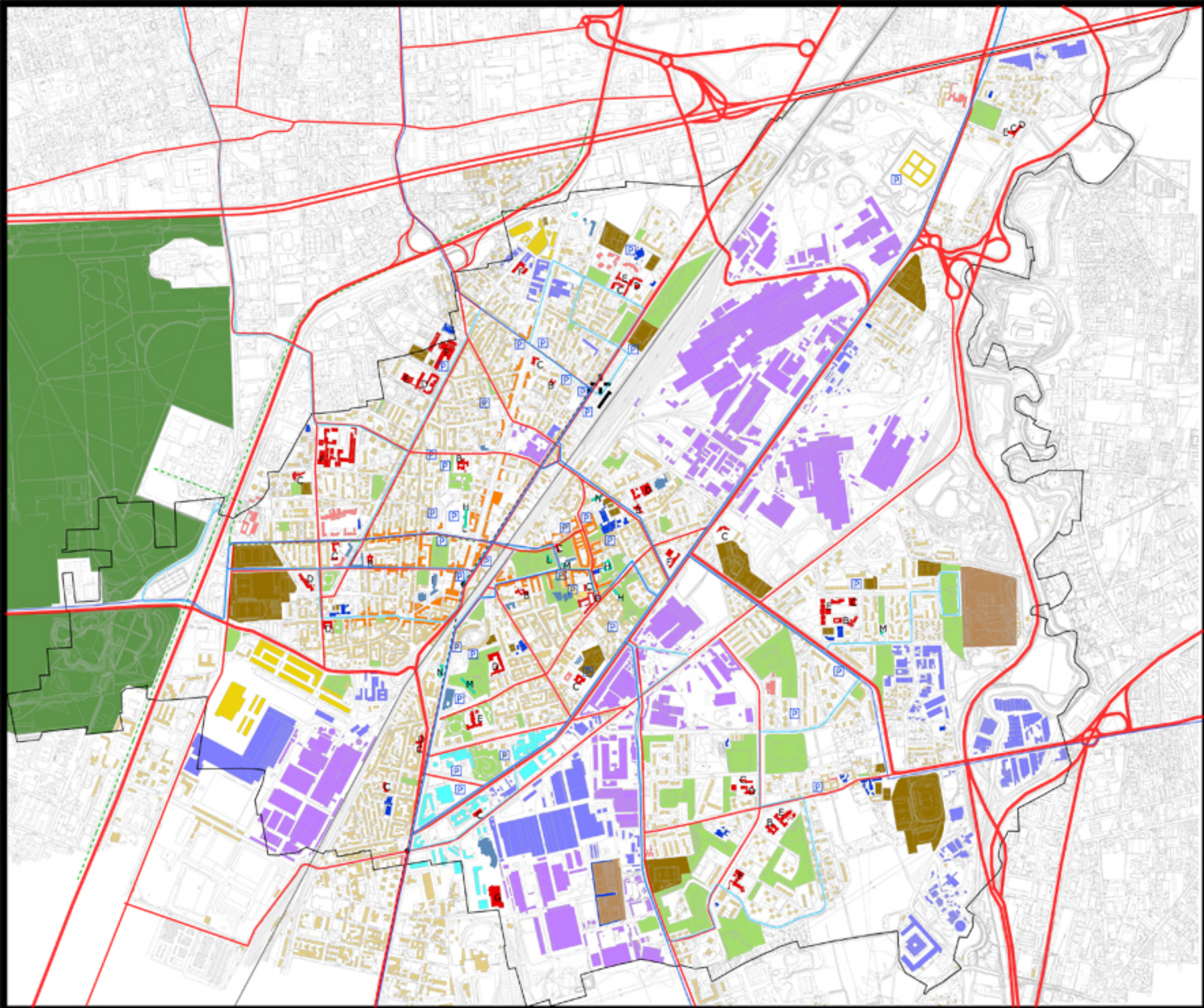


- Ferrovia
- Barriere infrastrutturali
- Grandi vuoti urbani
- Zone a bassa densità di servizi

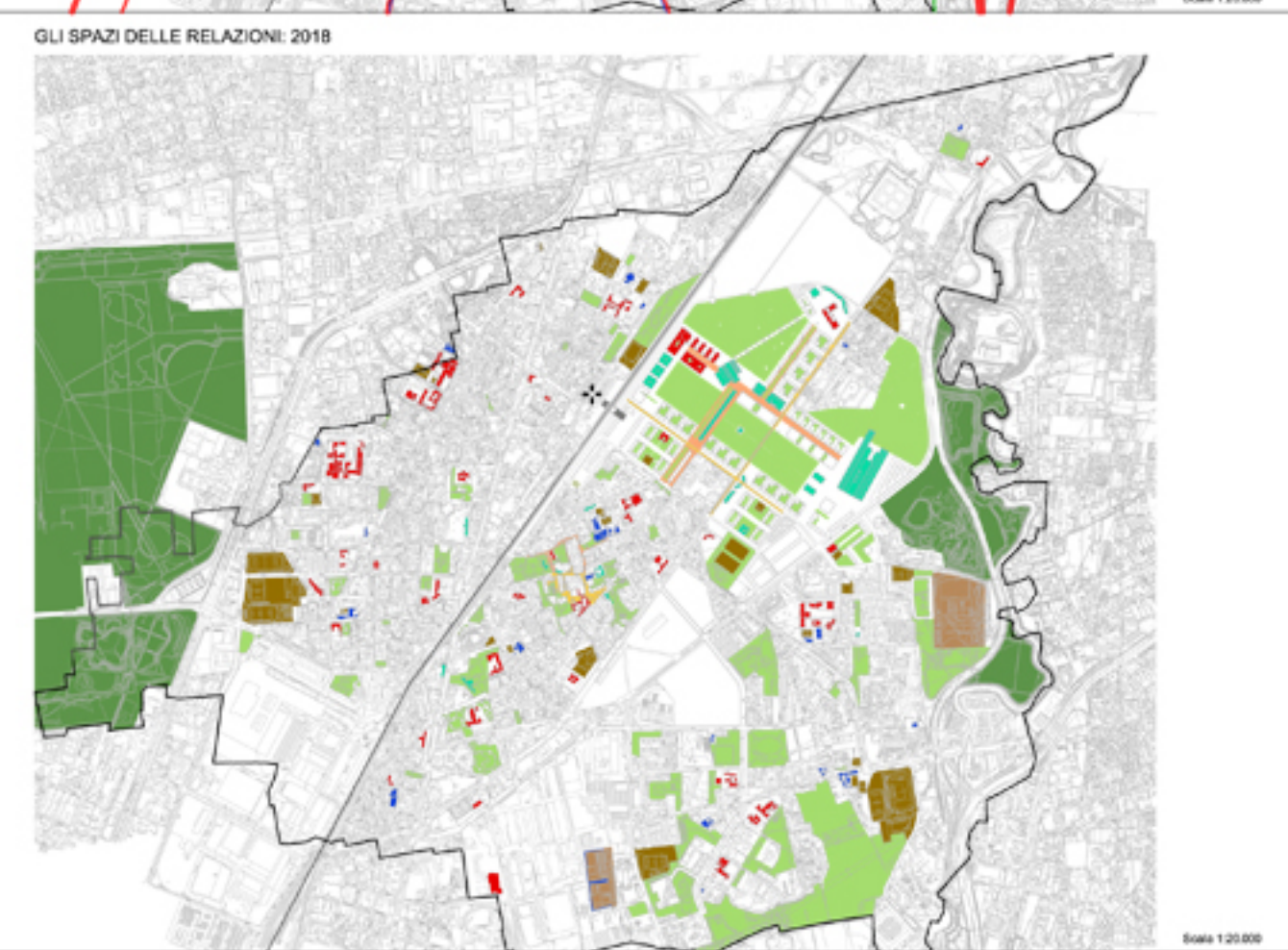
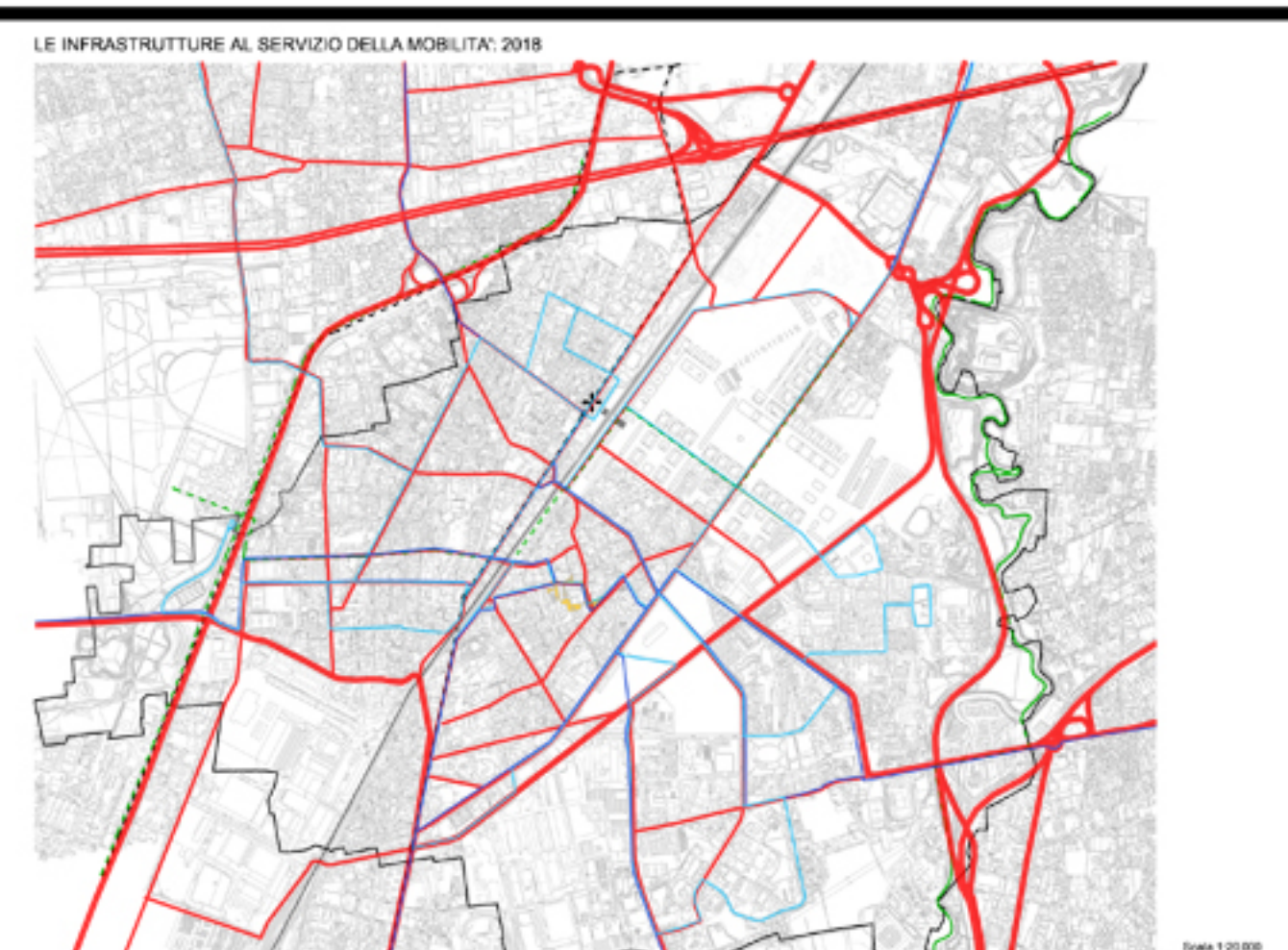
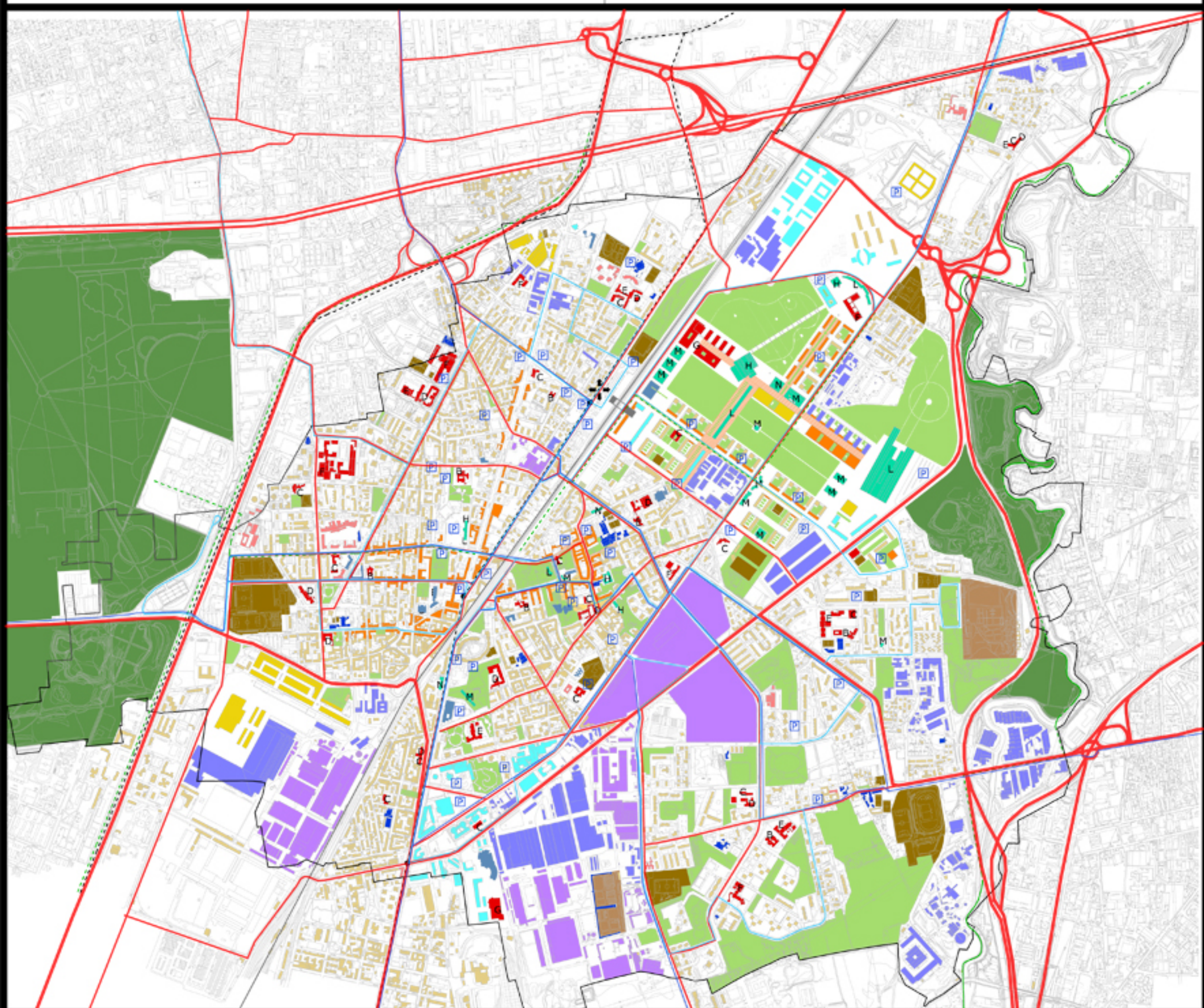
I LUOGHI DELLE RELAZIONI SOCIALI E I MODI DELL'ACCESSIBILITA'

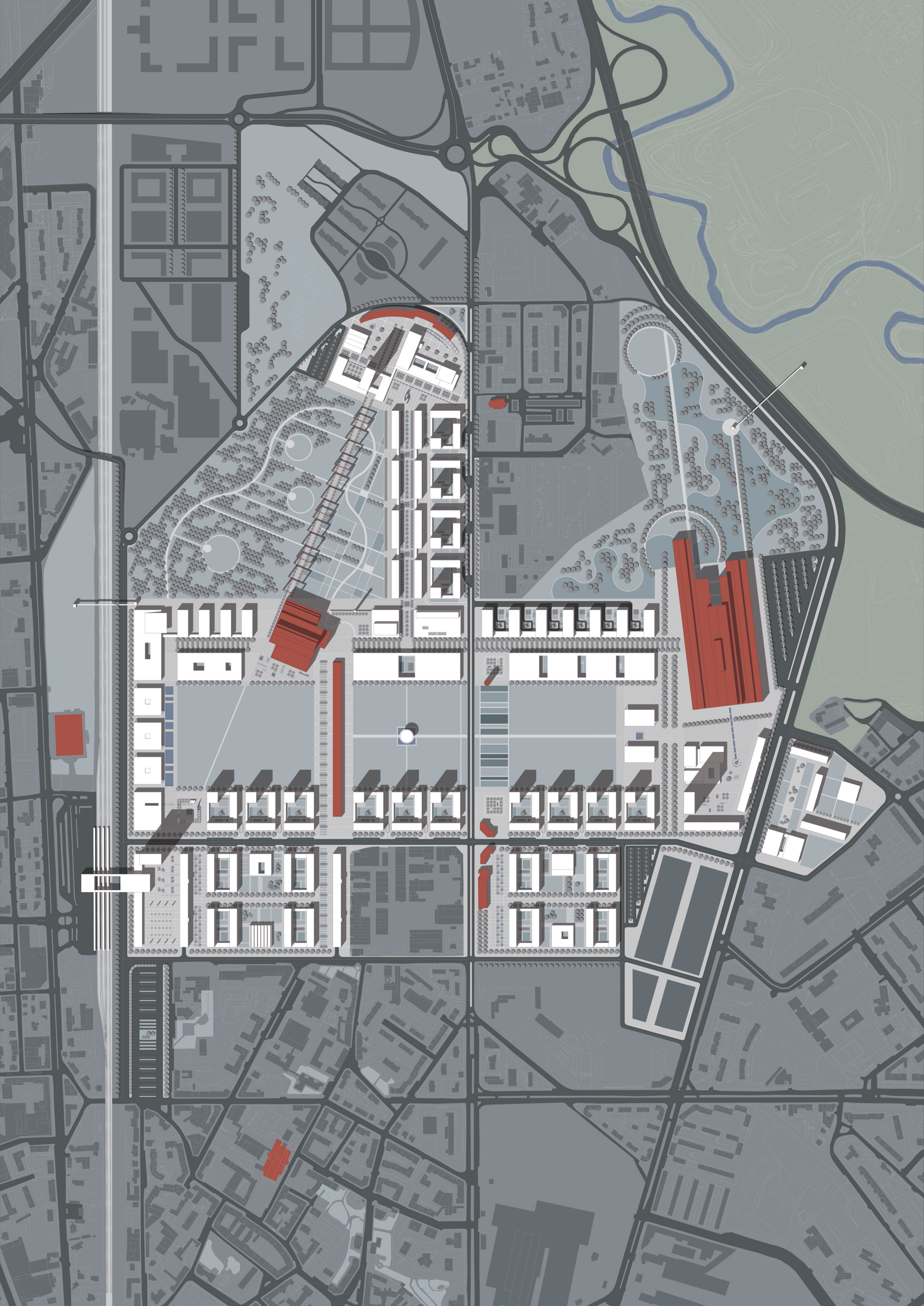


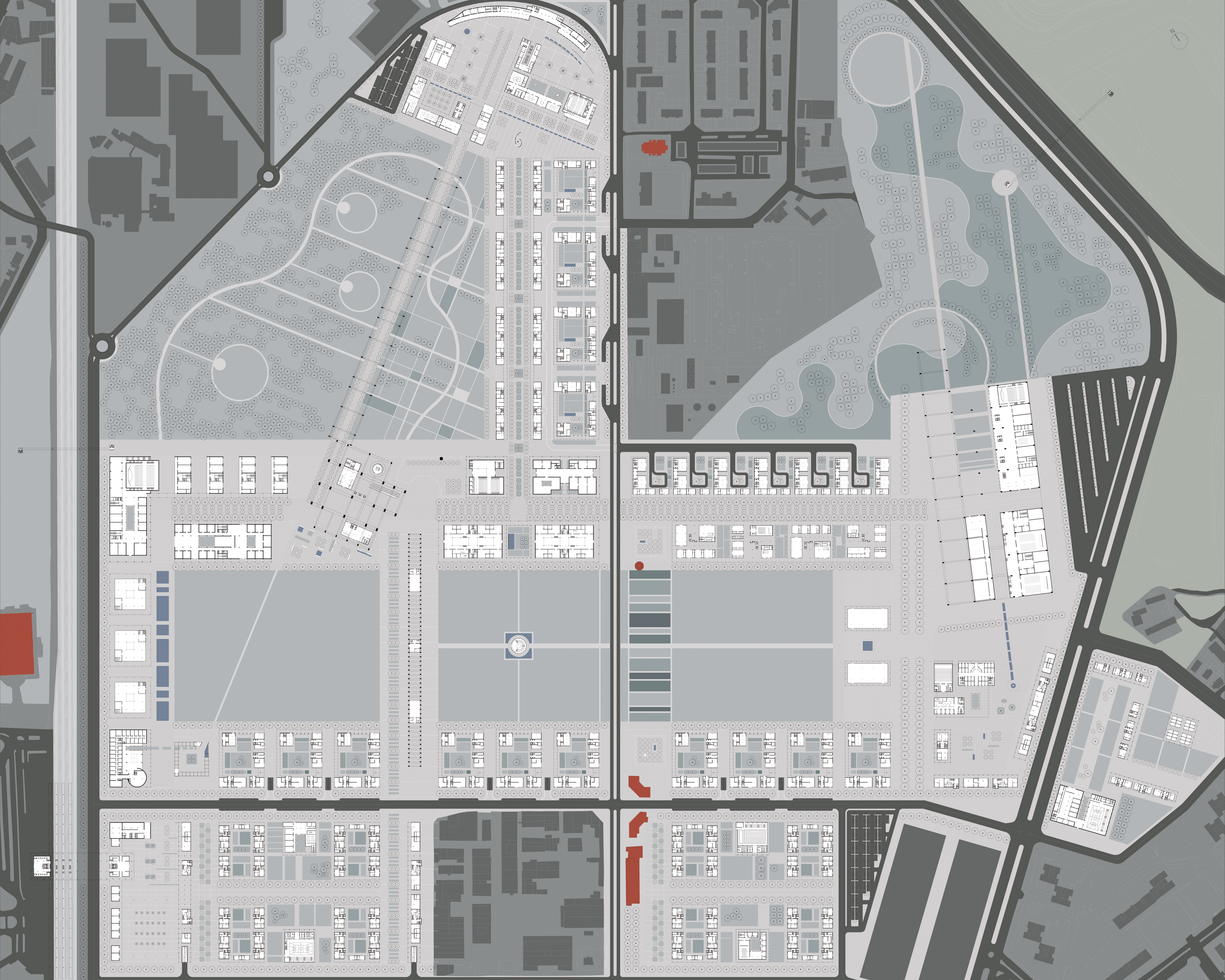
- ⊕ importante nodo di scambio
- ⊙ importante futuro di società
- Strade vitali
- Centri culturali
- Zone ad alta complessità funzionale
- Verde pubblico
- Verde attrezzato
- Ferrovia
- Metropolitana
- Bus

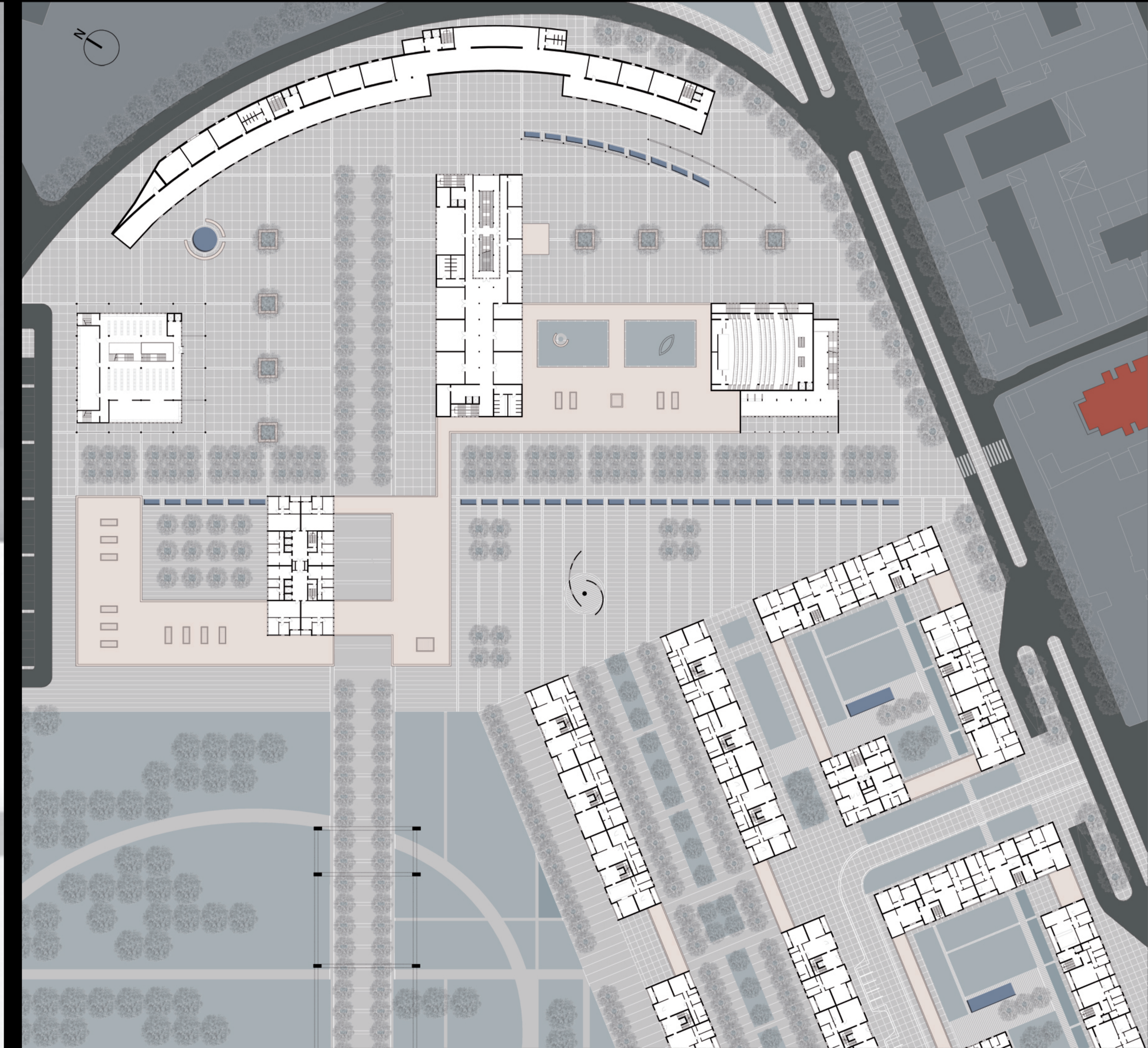
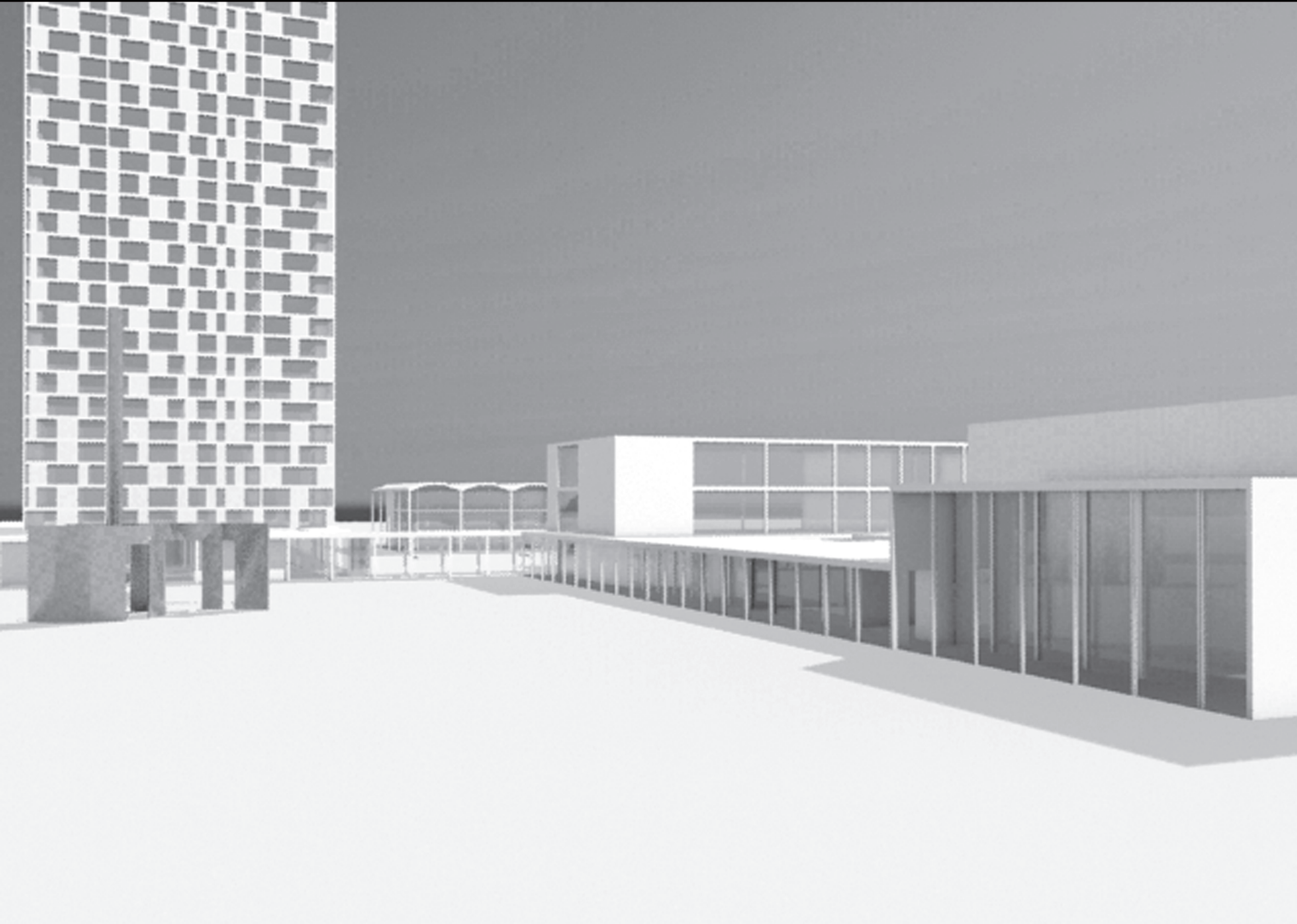
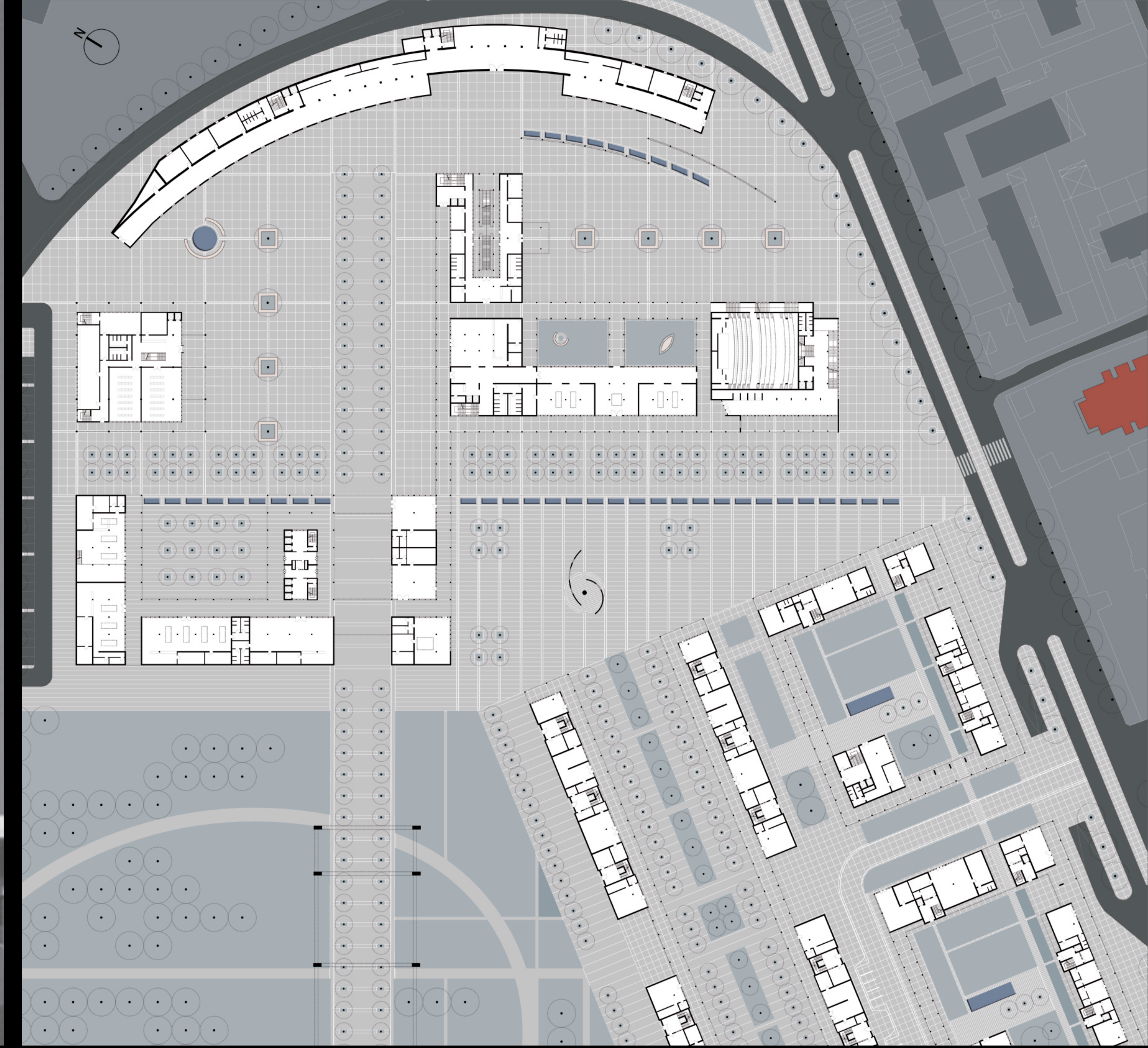
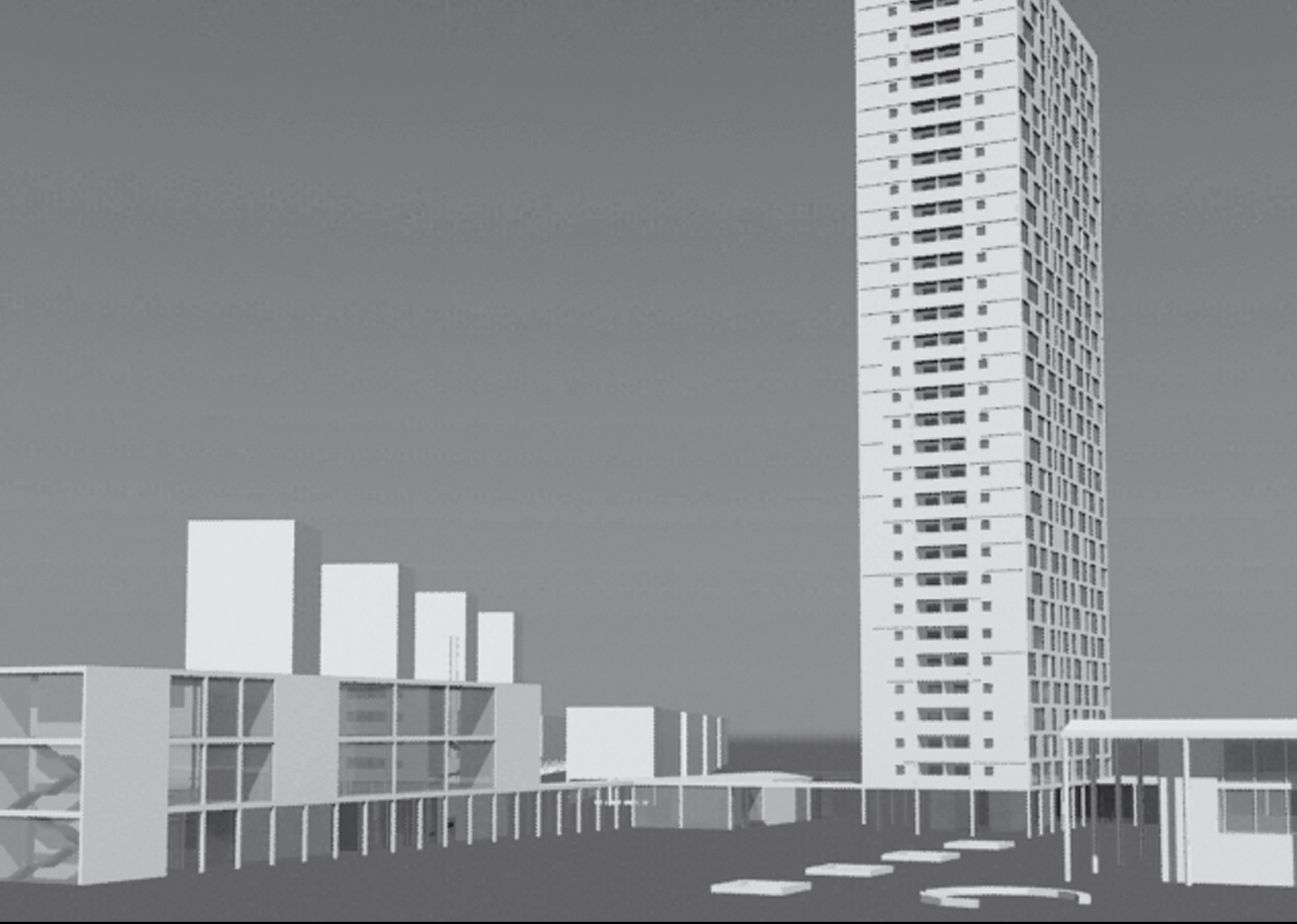


LE INFRASTRUTTURE AL SERVIZIO DELLA MOBILITA' E I MODI D'USO DEGLI SPAZI APERTI	I LUOGHI DELL'ABITARE E LE RELAZIONI PUBBLICO/PRIVATO	LE ATTIVITA' ECONOMICHE
Stazione ferroviaria	Residenza	Piccole distribuzioni commerciali
Ferrovia	Uffici municipali	Grande distribuzione commerciale
Metropolitana	Aloio nido	Terzario
Autostrada	Scuola materna	Insediamenti produttivi e tecnologici
Viabilità primaria	Scuola elementare	Area industriali dismesse
Viabilità secondaria	Scuola media inferiore	
Trasporto pubblico di superficie sovcomunale	Scuola media superiore	
Trasporto pubblico di superficie comunale	Università	
Pista ciclabile	Biblioteca/Mediatca	
Parcheggio	Scuola civica	
Nodi d'interscambio	Centro culturale/Museo	
Area pedonale	Cinema/Teatro	
Area Tenda	Luoghi di culto	
	Attrezzature sanitarie	
	Circoli	
	Attrezzature sportive e per il tempo libero	
	Parchi urbani	
	Grandi parchi territoriali	









Bibliografia:

- “Alvar Aalto : 1898-1976”. A cura di Peter Reed. Milano : Electa, 1998.
- “Barcellona : trasformazioni contemporanee”. Giacomo Delbene. Roma : Meltemi, 2007
- “Il tessuto urbano: nuovi metodi di analisi e sintesi”. Gaston Bardet. In *Urbanistica* n.4, aprile-giugno 1950.
- “Immagini di città”. Walter Benjamin. Torino : Einaudi, 1971.
- “Architettura, Tipo, Città”. Mara De Benedetti. Milano; CUSL, 1988
- “BBPR a Milano”. A cura di Antonio Piva. Milano : Electa, 1982.
- “Bolles+Wilson : opere e progetti”. A cura di Angela Germano. Milano : Electa, 2004.
- “Stop & go : il riuso delle aree industriali dismesse in Italia : trenta casi di studio”. A cura di Andrea Bondonio. Firenze : Alinea, 2005.
- “Le città invisibili”. Italo Calvino. Torino : Einaudi, 1984.
- “Il Genius Loci della direttrice Nord-Ovest”. Guido Canella. In *Hinterland* n. 19-20, dicembre 1981
- “Nove giardini planetari. Gilles Clement”. A cura di Alessandro Rocca. Milano : Publishing, 2007.

- “Addomesticare la città”. Giancarlo Consonni. Milano : Tranchida, 1994.
- “Dalla radura alla rete : inutilità e necessità della città”. Giancarlo Consonni. Milano : Unicopli, 2000.
- “L'internità dell'esterno : scritti su l'abitare e il costruire”. Giancarlo Consonni. Milano : CLUP, 1989.

- “La difficile arte. Fare città nell'era della metropoli”. Giancarlo Consonni. Milano Maggioli, 2008.
- “La terra degli ossimori. Caratteri del territorio e del paesaggio della Lombardia contemporanea.” Giancarlo Consonni, Graziella Tonon in “Storia d'Italia., Le regioni italiane dall'Unità a oggi. La Lombardia”. A cura di D. Bigazzi e M. Meriggi. Torino Einaudi, 2001.
- “Piero Bottoni e Milano : case, quartieri, paesaggi, 1926-1970”. A cura Giancarlo Consonni, Lodovico Meneghetti, Graziella Tonon. Milano : La vita felice, 2001
- “Il parco pubblico: paesaggi 1985-2000”. I. Cortesi : Milano, Federico Motta, 2000.
- “Le Corbusier : ideas and forms”. William J. R. Curtis. Oxford : Phaidon, 1986.
- “The gardens of Roberto Burle Marx”. Sima Eliovson. London : Thames and Hudson, 1991.
- “Museum 1”. Yukio Futagawa. Tokyo : A.D.A. Edita, 2001.
- “Hans Hollein : Works 1960-1988”. Gianni Pettena. Milano : Idea Books, 1988.
- “Housing 4 : decostruzione e oltre, Berlino senza muro, i destini del moderno : tra restauro e demolizione”. Milano : Clup, 1990.
- “Dimenticare Vitruvio : Temi, figure e paesaggi dell'architettura contemporanea”. Fulvio Irace. Milano : Il Sole 24 Ore, c2001.
- “Vita e morte delle grandi città : saggio sulle metropoli americane”. Jane Jacobs. Torino : Einaudi, 1969.
- “Complete work 1935-1974”. Louis I. Kahn. A cura di Heinz Ronner, Sharad Jhaveri. Basel : Birkhauser, 1987.
- “Punto, Linea, Superficie: contributo all'analisi degli elementi pittorici”. Wassily Kandinsky. Milano : Adelphi, 1968.
- “Landscape: product/production”. Catalogue of the IV European Landscape Biennial 2006. Barcelona: Coac, 2001.
- “Vasilij Kandinskij”. Milano : Mazzotta, 1993.
- “Dan Kiley in his own words : America's master landscape architect”. Dan Kiley and Jane Amidon. London : Thames and Hudson
- “L'immagine della città”. Kevin Lynch. Padova : Marsilio, 1964.

- "Oeuvre complete". Le Corbusier et Pierre Jeanneret. Zurich : Les editions d'architecture.
- "Poème de l'angle droit : lithographies originales". Le Corbusier. Milano : Electa, 2007.
- "Verso una architettura". Le Corbusier. A cura di Pierluigi Cerri e Pierluigi Nicolini. Milano : Longanesi, 1979.
- "Vito e Gustavo Latis: frammenti di città". Maria Vittoria Capitanucci. Milano : Skira, 2007.
- "Mirò Sert. La costrucció d'una amistad". A cura della Fundació Pilar i Joan Miró. Mallorca, 2006
- "Bauhaus : dessau". di Christian Norberg-Schulz. Roma : Officina, 1980.
- "Autobiografia scientifica". Aldo Rossi. Parma : Pratiche, 1990.
- "L'architettura della città". Aldo Rossi. Padova : Marsilio, 1966.
- "Sanaa : Sejima + Nishizawa, bellezza disarmante". Luca Diffuse e Mariella Tesse. Venezia : Marsilio, 2007.
- "Josep Lluís Sert : the architect of urban design, 1953-1969". Eric Mumford and Hashim Sarkis with Neyran Turan. New Haven ; London : Yale University Press 2008.
- "Skidmore, Owings & Merrill : SOM dal 1936". Nicholas Adams. Milano : Electa, 2006.
- "Piet Mondrian : life and work". Michel Seuphor. New York : Harry N. Abrams, 1957.
- "L'arte di costruire le città". Camillo Sitte. A cura di Luigi Dodi. Milano : Vallardi, 1953.
- "Modern landscape". Michael Spens. London : Phaidon, 2003.
- "Casa Malaparte". Marida Talamona. Milano : Clup, 1995.
- "Giuseppe Terragni : opera completa". A cura di Giorgio Ciucci ; con Triennale di Milano, Centro Studi G. Terragni, Centro Internazionale di Studi di Architettura Andrea Palladio. Milano : Electa, 1996.
- "La fondazione di una città: Piero Bottoni a Sesto San Giovanni". Graziella Tonon. In Casabella 476/477, gennaio 1982.
- "Architecture in-of motion". Bernard Tschumi. Rotterdam : NAI, 1997.

- "Bernard Tschumi". A cura di Giovanni Damiani. Ginevra: Rizzoli - Skira, 2003.