

SESTO SAN GIOVANNI

Cenni storici

Posto a mezza via tra Milano e Monza, Sesto san Giovanni era una borgatella agricola, meta di villeggiature e di scampagnate. Tra i coltivi sorgevano Case Coloniche, Cascinali e Ville padronali, i cui terreni erano delimitati da filari d'alberi, rogge derivanti da canali (ved. Villorosi) e fontanili.

Risalendo i secoli, il borgo deriva da uno di quei posti militari romani lungo la grande Via Consolare Aemilia, che univa Roma alle Gallie e le Alpi del nord; per la distanza militare da Mediolanum prese nome di Sextum, divenuto S. Giovanni (nel 1100) per dipendenza alla Basilica di Monza.

Sesto S.G era dunque tutta campagna, un paese incominciato verso il cinquecento (dal censimento del 1546 contava circa cinquecento abitanti) assorbendo le frazioni circostanti; c'erano filari di gelsi per la coltivazione dei bachi da seta, per cui nel 1840 Puricelli Guerra costruì la prima Filanda; ne seguirono altre e così, con lo sviluppo sia dell'artigianato come delle piccole fabbriche che apparivano tra il verde, Sesto si avviò a divenire, con ulteriori grandi stabilimenti, un prezioso centro industriale.

Nel XIX secolo aprono a Sesto le prime filande e nel 1840 entra in funzione la seconda linea ferroviaria d'Italia dopo la Napoli - Portici, la Milano - Monza, che ha a Sesto Rondò una stazione intermedia. Nel 1876 viene inaugurata anche la prima ippovia italiana, parallela alla ferrovia, l'ippovia fu poi elettrificata dalla società Edison nel 1901.

Nel 1880 Sesto contava circa 5.000 abitanti e disponeva già delle infrastrutture che ne favoriranno il successivo sviluppo.

Nel 1861 il comune autonomo di Cascina de Gatti fu unito al comune di Sesto San Giovanni.

Nel Cinquecento Bernardino Luini decorò con affreschi la Villa La Pelucca e nel Settecento sorsero qui residenze importanti come le ville Mylius la Torretta e Puricelli Guerra. Eppure Sesto San Giovanni ha legato la sua immagine ad altre pagine di storia, più recenti, ma di primo piano sotto l'aspetto socioeconomico. Nel corso del Novecento vi si insediò la più compatta concentrazione di industria pesante in Lombardia, con le ferriere Falck, Breda e i capannoni della Marelli. Alla fine del '900, con la stessa rapidità con cui le aveva acquisite, Sesto perse le sue grandi fabbriche.

Sesto San Giovanni è oggi un comune italiano della provincia di Milano in Lombardia, che conta più di 80.000 abitanti (ma compreso però all'interno del territorio storico del Monzese) e inclina verso il terziario.

A nord confina con il comune di Monza, a est con i comuni di Cologno Monzese e Brugherio, a sud con il comune di Milano e a ovest con i comuni di Cinisello Balsamo e Bresso. Sesto è conurbata all'Area metropolitana di Milano e ne condivide il percorso della linea 1 ("rossa") della metropolitana.

Sesto San Giovanni si è candidata, quale il sito industriale, ad entrare nella prestigiosa lista ICOMOS-UNESCO nella categoria del paesaggio culturale evolutivo.

Il Lambro

Sesto S.G. fin dall'antichità fu un territorio coltivato, dai latifondi romani ai Feudi e Signorie. Molti cascinali sono nati lungo il fiume Lambro, che serviva per i mulini e per l'irrigazione

delle campagne. Il fiume Lambro è un affluente di sinistra del fiume Po; nasce sui Monti Lambriani, scende nella Valassina e nel pianodi erba col nome di Lambrone e scorre tra i laghetti di Alserio e di Prusiano; seguendo un sinuoso corsa tocca varie località brianzole, attraversa Monza, passa ai limiti orientali di Sesto toccando San Maurizio al Lambro; entra nel Naviglio della Martesana e bagna il Parco Lambro di Milano, scende verso Melegnano dove riceve il canale Redefossi; passa nel Naviglio Pavese e si scarica poi nel fiume Po, con un percorso di 130 Km circa.

Lungo il suo corso, tra boschetti, cascate e brughiere, alimenta i canali d'irrigazione delle fertili campagne circostanti, forniti di chiude e raccordi industriali. Per Sesto scorreva un tempo una diramazione del Canale Villoresi.

Lungo l'asta del Lambro, che scende da Monza toccando Brugherio e Cologno Monzese è situato il Parco Media Valle del Lambro, di rilevanti contenuti naturalistici ma soprattutto di archeologia industriale. Sesto è il comune capofila del consorzio che lo gestisce.

L' agricoltura

Sesto apparteneva un tempo al Circondario di Monza, in clima temperato, terreno sciolto, permeabile, ricco di acque nel sottosuolo; coltivato a contratti di coloni, con affitto a grano e allevamento di bachi da seta. Come prodotti il territorio sestese dava frumento, trifoglio, pratense, granoturco, segale, ortaglie, patate, erba medica e prati irrigati da rogge e fontanili e serviti dal fiume Lambro.

Esistevano altri Canali fornitori ausiliari d'acqua: il Canale della Martesana , che ancora passa all'estremo Sud di Sesto, costruito da Francesco Sforza nel 1465, e il Canale Villoresi (derivazione oggi scomparsa).

Poi le prime fabbriche assorbono artigiani e contadini per le produzioni industriali.

A Sesto esistevano molte ortaglie e serre e frutteti, l'allevamento di bestiame.

Oggi l'agricoltura si vale di sistemi più tecnici ed imprenditoriali, innovazioni di colture e di mercati. Ma Sesto S.G. un tempo paesello agricolo, divenuto poi grande Centro Industriale, vede i coltivi quasi tutti scomparsi; sono un ricordo anche i mulini e le Filande dell'Ottocento, molti vecchi romantici Cascinali, case coloniche e relativi corsi d'acqua.

Sesto pre-industriale: le nuove trasformazioni

Le trasformazioni che porteranno Sesto San Giovanni a diventare uno dei principali poli produttivi dell'hinterland milanese iniziano nei primi anni del XX secolo con l'avvento della città industriale. Questo cambiamento fu l'esito di una sperimentazione graduale avvenuta negli anni precedenti, iniziata con la nascita nell'antico borgo rurale di alcune imprese manifatturiere. Quelle antiche, appartenenti alle lavorazioni seriche, furono pian piano affiancate da alcune innovative presenze che modificarono la configurazione sociale ed economica di Sesto San Giovanni. Il comune infatti si trovava in una posizione favorevole grazie al potenziamento delle linee tranviarie e ferroviarie che lo univano con i principali agglomerati urbani limitrofi , Monza e Milano (che offrivano opportunità di lavoro in diversi settori), e che resero ancora più palese la disparità di trattamento daziario vigente tra il centro milanese, i Corpi Santi e i borghi periferici.

Così, con i primi anni Novanta le manifatture si arricchirono di attività destinate ad alimentare un mercato più esteso rispetto ai confini strettamente locali; crebbe il numero

per esempio delle officine metallurgiche e, con la costruzione della linea elettrica tra Milano e la sede della Edison a Paderno D'Adda, Sesto divenne lo snodo per le forniture dell'area monzese. Negli anni successivi lungo la direttrice nord, nord-est andarono ad insediarsi le future grandi imprese: nel 1903 la Breda, nel 1905 la Ercole Marelli, nel 1906 le Acciaierie e Ferrerie Lombarde e le Officine sestesi Valsecchi Abramo (OSVA).

La complessa opera di urbanizzazione richiese però l'intervento di capacità imprenditoriali in grado di investire ingenti capitali finanziari quale presupposto per una prospettiva di sviluppo industriale. I punti da tener conto furono quindi prima "l'acquisizione di terreni da sottoporre successivamente alla variazione d'uso: non più soggetti alle lavorazioni agricole ma adeguatamente attrezzati ad accogliere nuovi stabilimenti." (Valerio Varini in *L'opera condivisa, la città delle fabbriche, Sesto San Giovanni*, pg. 29); secondo la disponibilità di maestranze sia per l'edificazione dei complessi produttivi che per il loro futuro funzionamento. Seguì quindi un periodo di crescita della popolazione sestese, grazie al grande flusso migratorio che contribuì a modificare radicalmente i tratti del borgo agricolo: l'elemento maggiormente unificante della nuova comunità andava individuato nella fabbrica, da considerarsi non più solo come luogo di produzione, ma anche come fonte di socialità e identità.

A tal proposito nel 1908 la Società Anonima Quartiere Industriale Nord Milano avvia la realizzazione dell'omonimo quartiere e nel 1910 la Società Anonima Milano progetta il Quartiere Raccordato: grandi lotti destinati alla costruzione dei grandi impianti produttivi, e raccordati alla ferrovia, vengono distribuiti in un tracciato regolare, nel quale viene incluso anche il borgo rurale. Il disegno razionale dei nuovi quartieri industriali va così ad affiancarsi all'antico paesaggio, costituito dal borgo rurale e dalle corti agricole plurifamiliari, e all'insediamento della piccola industria di fine Ottocento.

Nuovi Piani regolatori

Durante anni Venti e Trenta del Novecento il paesaggio urbano risulta definito dall'ingombro dei grandi impianti, che attraverso la loro forma regolare e le strade realizzate come servizio alle industrie vincolano l'assetto urbanistico della città.

In questi anni nasce l'esigenza di consolidare la presenza dei nuovi lavoratori attraverso la realizzazione di nuovi servizi e residenze a loro destinati; ciò porta alla costruzione di nuove zone di ampliamento della città (ad esempio la Pro Sesto della Breda) o di insediamenti isolati e villaggi semirurali (ad esempio il Villaggio Falck). Tutto questo ponendo però l'industria come fulcro di crescita: è la fabbrica a costruire il paesaggio di Sesto.

Questo aspetto si legge con facilità nella redazione sia del Piano di ampliamento degli anni Venti che nel Piano Regolatore del 1934; quest'ultimo infatti, privilegiando gli interessi della proprietà privata e del capitale industriale, interviene sulla circolazione creando una fascia industriale che si sviluppa dalle aree Breda a ovest della ferrovia fino alle aree Falck, passando per le aree OSVA della Marelli. Tra questa fascia e la ferrovia rimane il borgo ottocentesco, mentre a ovest della ferrovia il piano prevede lo sviluppo residenziale della città-fabbrica, composta da isolati razionali distribuiti da grandi viali e da una circolazione interna più minuta che convergono in una grande piazza.

Vengono rifiutati invece piani di sviluppo sul modello di villaggi e città satelliti proposti per Milano.

Nel secondo dopoguerra la situazione a Sesto San Giovanni provoca nel comune una profonda trasformazione: i forti disagi dovuti alla guerra, il forte incremento della popolazione e gli interventi urbanistici di riequilibrio tra zone di lavoro, zone di residenza e zone per i servizi pubblici, portano l'amministrazione pubblica a richiedere urgentemente un ulteriore Piano Regolatore Generale. Nel 1958-59 viene approvata la proposta di Franco Combi, che prevedeva una urbanizzazione per il 95% del territorio comunale, mentre il verde pubblico veniva ridotto ad una fascia marginale. Inoltre la città veniva divisa dalla linea ferroviaria e dalla fascia industriale, che isolava le aree di espansione a sud-est, destinate all'insediamento residenziale. Il piano ebbe validità per tre anni fino a quando, nel 1962 venne incaricato Piero Bottoni di redigere la variante.

L'urbanista divenne l'interprete della volontà di Sesto di mantenere la propria connotazione di città operaia senza però precludere, in un momento di profonde trasformazioni che porteranno alle dismissioni e conversioni di fabbriche e dell'intero paesaggio, la possibilità di rimanere esclusivamente la "città fabbrica". L'intento dell'urbanista era quello di interrompere l'ormai prossima saldatura della spina delle fabbriche per non dividere irrimediabilmente la città in due settori isolati così come quella di prevedere la realizzazione di una "nuova città", costruita ai margini di quella vecchia, già densamente costruita.

Il nuovo PRG del 1962-73, prende atto del piano intercomunale, assente al momento della stesura del piano precedente del 1959.

Bottoni individua tre temi principali sui quali sviluppare l'intero piano; l'urbanista infatti osservava come circa il 95% del territorio sestese fosse occupato o urbanizzato. La città non poteva offrire dei territori ai comuni vicini, in quanto non ne possedeva, ma poteva garantire una serie di centri di lavoro e infrastrutture organizzative. Prime fra queste le strade di attraversamento veloce ed attrezzate, che avrebbero consentito tutte le possibili varietà di comunicazioni circolatorie. Per questo motivo il primo tema affrontato è quello che interessa l'apertura di una **via di attraversamento** est-ovest (sia pedonale che veicolare) per collegare sia le due parti della città divise dal passaggio della ferrovia che la nuova parte della città oltre la fascia industriale a Sud-Est. Si pianificava così la costruzione lungo Viale Italia di una strada pensile per il solo traffico di attraversamento della città. Accanto a questa venivano rafforzate o tracciate le strade di penetrazione alla città stessa e le strade definite industriali. Il PRG prendeva poi atto della mancanza o insufficienza di collegamenti Est - Ovest e dell'ulteriore divisione prospettata dal piano del '59 qualora fosse avvenuta la saldatura della fascia di fabbriche. Pertanto si modificava la destinazione d'uso dei pochi appezzamenti che ancora collegavano le due parti della città.

Sempre prendendo visione del piano intercomunale, il prg di Bottoni dotava la città di una fascia perimetrale neutra, da destinare a verde (*anello verde*).

Secondo punto fondamentale per l'intervento di Bottoni è il piano per l'edilizia economica e popolare sviluppato grazie al progetto di un unico grande quartiere, "una città nella città". Il **quartiere 167** nasce grazie all'approvazione, nel 1962, della legge 167, un importante strumento legislativo che fornisce i dispositivi per l'acquisizione di aree fabbricabili per l'edilizia economica e popolare. È una legge innovativa per il suo carattere direttamente operativo e non solo vincolistico delle sue disposizioni.

La legge prevede un piano di attuazione che univa in sé sia gli elementi urbanistici propri del PRG (infrastrutture, zoning, definizione degli standard,...), sia gli elementi del piano di intervento diretto (aree edificabili, progetti esecutivi, opere di urbanizzazione,...). Offriva inoltre la possibilità di progettare e realizzare in modo coordinato l'insediamento nel suo

complesso. La sua applicazione intendeva avviare un processo di crescita urbano opposto a quello verificatosi fin' ora, dove l' operatore privato, il grande imprenditore, è proprietario di aree, determina lo sviluppo intensivo della città a macchia d' olio addossandosi i costi al patrimonio comunale e alla collettività.

La scelta di dislocare la legge 167 in aree di espansione trova ragione negli studi effettuati da Bottoni e Pucci nel 1938 sull' insediamento operaio di Sesto nel sistema metropolitano milanese. I due urbanisti avevano compreso l' importanza di concentrare il maggior numero di residenze popolari a Cascina Gatti; esse infatti rimaneva l' unica zona a non aver subito alterazioni urbanistiche dovute all' effetto dell' attività edilizia del periodo.

Cascina Gatti , secondo Bottoni, non deve diventare un nuovo "ghetto operaio": essa deve trasformarsi in un nuovo elemento che contraddistingua l'area (*"Il nuovo quartiere 167 si caratterizza principalmente nella sua configurazione urbanistica, che ne fa un elemento nuovo e organico nella città di Sesto, quasi una nuova città, capace di integrare la parte più vecchia"* , P.Bottoni).

Il nuovo quartiere si sviluppa linearmente lungo un' arteria detta *Strada Vitale*, che si biforca a Y collegandosi con due strade di rapida immissione a Milano.

Gli edifici lungo l' asse si sviluppano in altezza, lasciando spazi liberi ai servizi pubblici, ai negozi e altra strutture utili per la comunità. Il corpo dei negozi sarà continuo, caratterizzato da un porticato su cui andranno a collocarsi le residenze dei negozianti. Negli spazi liberi si sono servizi ed infrastrutture come scuole, asili, chiese, mercati, centri culturali, ma anche cinema, teatri, autorimesse, banche, uffici, alberghi e ristoranti.

Gli accessi dei veicoli a tutte le aree avvengono tramite la *Strada vitale* (36 metri di larghezza); essa sarà l' unica servita da trasporti.

Le zone puramente residenziali, più interne rispetto ai vari servizi, avranno anch' esse accesso dalla *Strada Vitale*. Le case si trovano a pochissima distanza dal centro della vita, che si sviluppa in continuità lungo l' asse vitale. Tutti i nuclei residenziali sono circondati da fasce di verde protettivo (di lunghezza variabile tra i 15 ed i 30 metri) che ospiteranno campi di gioco e aree relax.

I servizi e le infrastrutture in genere sono disposti nelle zone ad est, sud ed ovest del quartiere, settori che si possono equiparare per estensione e densità abitativa.

Gli abitanti di ogni settore possono raggiungere le infrastrutture senza attraversare la *Strada Vitale*, ma percorrendo strade locali più piccole.

Come appena visto il piano di Bottoni punta ad affrontare le nuove trasformazioni evitando di isolare i singoli problemi, come la richiesta di residenza i verde e della conversione delle aree produttive, raccogliendo gli stimoli per progettare un nuovo sistema di centralità civiche. L'urbanista si propone così di sfruttare i pochi elementi d'arte rimasti in una città povera di storia antica, per ridare dignità architettonica e paesaggistica alla città.

In quest'ottica è da leggersi la scelta di "inventare" un centro città localizzandovi un **centro civico**, non inteso come edificio a sé, isolato, ma inserito all'interno di una situazione urbanistica d'insieme: dunque un percorso che legava gli edifici architettonicamente più rilevanti e i giardini paesaggisticamente interessanti, finalmente restituiti alla città (Villa Visconti d'Aragona Ponti, Villa Purricelle Guerra, i ruderi del monastero di San Nicolò e i giardini annessi a questi complessi architettonici).

BIBLIOGRAFIA:

S. Greco, *Costruzione e trasformazione del paesaggio: la città industriale di Sesto San Giovanni*

