

Saronno: potenzialità metropolitane e qualità urbana

Progetti per l'area ex Cemsa-Isotta Fraschini

a cura di Giancarlo Consonni



RE

REDAZIONE

Sommario

- 7 Giancarlo Consonni
La «buona città».
Un laboratorio di progetto urbano
- 12 Laura Montedoro
Le sfide della complessità.
Note sulla didattica del progetto urbano
- 18 Ilaria Nava
Il Saronnese: evoluzione e permanenze
- 24 *Ordine, misura, complessità*
Marco Chiappa
- 30 *Ospitalità e complessità dei luoghi*
Oriana Codispoti, Nadia Galimberti
- 36 *Soglie e ritmi*
Lorena Pisano
- 40 *Una misura per l'abitare civile*
Andrea Bogani, Sabrina Losio
- 46 *Concordia discors*
Alessio Ravà
- 50 *Le parti e l'intero*
Edoardo Ferraretto, Andrea Valassi
- 56 *Contro la città divisa*
Silvia Sala, Cinzia Scala
- 62 *Profondità di spazi e relazioni*
Matteo Radaelli, Luisa Tartaini
- 68 *Spazi vitali fra relazione e contemplazione*
Francesca Landoni
- 74 *Nuove trame per il racconto urbano*
Elisa Campiglio, Francesca Vita
- 80 *Complessità e chiarezza*
Simone Pizzolante, Stefania Zangari
- 86 *Identità e relazioni*
Paola Leasi
- 90 *La dimensione civile dell'abitare*
Marta Novarini
- 94 *Il ritrovamento dell'urbanità*
Carola Altamura
- 100 *Unità e molteplicità*
Valerio Ravazzani, Federico Tripodi
- 106 *Connessione e interferenza*
Luca Labita, Rita Zani
- 112 *Una vivente molteplicità*
Alessandro Caruso, Andrea Magnoni
- 118 *Ricucire la città divisa*
Francesco Renoldi

Il Saronnese: evoluzione e permanenze

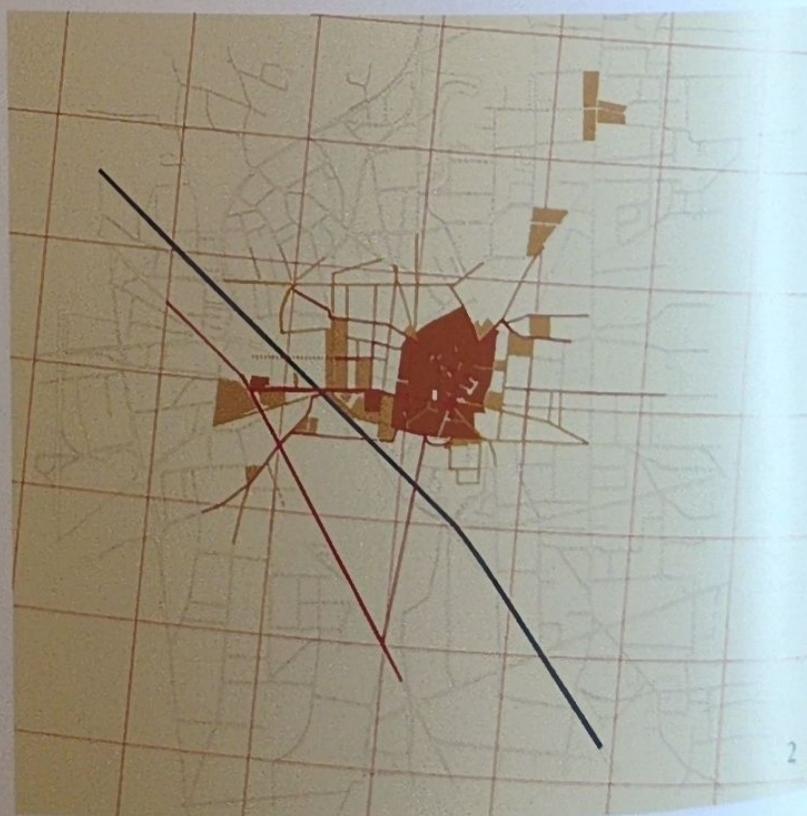
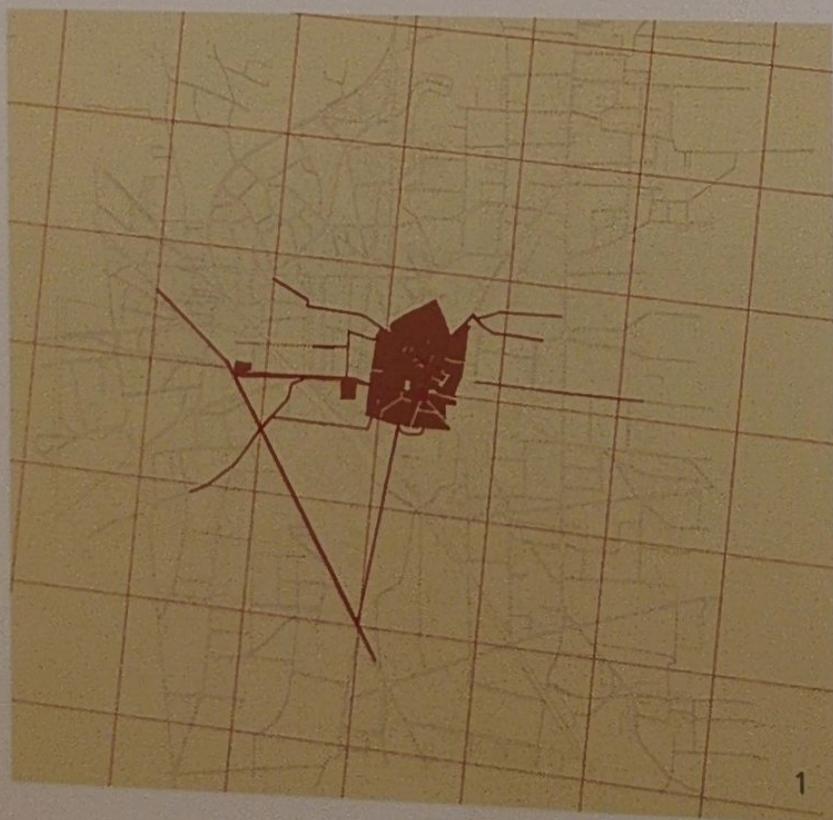
Il Saronnese è stato investito negli ultimi anni da profonde trasformazioni sia sul versante dell'economia e della società che su quello dell'assetto fisico. Permangono nondimeno importanti elementi costitutivi: oltre a quelli di natura geologica – il sistema dei corsi d'acqua che scorrono da Nord a Sud, il rapporto fra l'altopiano e i primi rilievi collinari – un ordito legato alla centuriazione romana e alle infrastrutture storiche a cominciare dalla strada da *Mediolanum* a *Bilitio* (Bellinzona) passante per Varese, il cui tracciato è ribadito dalla statale Varesina. Alle tracce antiche si è sovrapposta, per lo più con nuove giaciture, la moderna rete infrastrutturale: le vie automobilistiche (in cui spicca l'autostrada Milano-Como) e la rete ferroviaria, che ha in Saronno un nodo metropolitano di primaria importanza.

La trama degli insediamenti si è venuta configurando in relazione a questi elementi.

Il borgo di Saronno, avvantaggiato dal rapporto diretto con la strada Varesina, prima, e con la ferrovia, poi, si è confermato come vertice di una formazione satellitare di villaggi disposti a corona: un sistema gerarchico consolidatosi già nel medioevo con l'emergere di un ruolo di piazza di mercato di Saronno nell'orizzonte dell'economia rurale che lo sviluppo successivo ha confermato.

Ancora oggi Saronno è il perno di un più ampio sistema insediativo che ha mantenuto una sua chiara leggibilità, salvo laddove i fenomeni di conurbazione – soprattutto a est e a sud – hanno finito per saldarne l'edificato con quello dei centri confinanti.

Allo stesso tempo, grazie a un invidiabile sistema infrastrutturale e alla sua posizione intermedia fra Varese, Como e Milano, la città e la sua area di influenza risultano fortemente integrate nel contesto metropolitano facente capo a Milano.



Ma vediamo in sintesi l'evolvere dei caratteri strutturali del nucleo di Saronno per come può essere ricostruito sulla base della cartografia storica.

Saronno deve il suo consolidamento al ruolo commerciale e religioso esercitato sulla corona di villaggi rurali disposti con straordinaria regolarità nel suo intorno. La *forma urbis* che emerge dal Catasto teresiano del 1722 mette in luce il permanere di un asse principale coincidente col decumano della centuriazione romana, ma allo stesso tempo evidenzia come questo sia inserito in un sistema a raggiera: strade convergenti sulla piazza centrale e innervanti un sistema di piazze secondarie, focalità urbane distribuite armonicamente nell'abitato. Spicca poi, nella trama della *centuriatio*, il consolidamento dell'antica strada della Madonna nell'asse che conduce al Santuario della Vergine, caposaldo di grande importanza che sottopone a una nuova tensione l'abitato.

L'avvento della ferrovia nel 1879 è all'origine di un cambiamento radicale nell'impianto insediativo. Il fatto più rilevante è la netta interruzione dell'asse di espansione principale: il viale dei platani secolari terminante nel Santuario e scandito da altri due edifici religiosi. Altra novità sostanziale è il costituirsi di Saronno come organismo diviso. Un netto dualismo investe infatti sia le destinazioni funzionali (in particolare con l'innesto nella parte ovest di consistenti complessi industriali) che la topografia sociale.

Nel loro disporsi gli edifici industriali assumono a riferimento l'asse ferroviario, dando vita a un orientamento del tutto indipendente rispetto alle precedenti regole generative. Ma a incidere ancor più a fondo sulla morfologia urbana è il sottopasso ferroviario realizzato nel 1932.

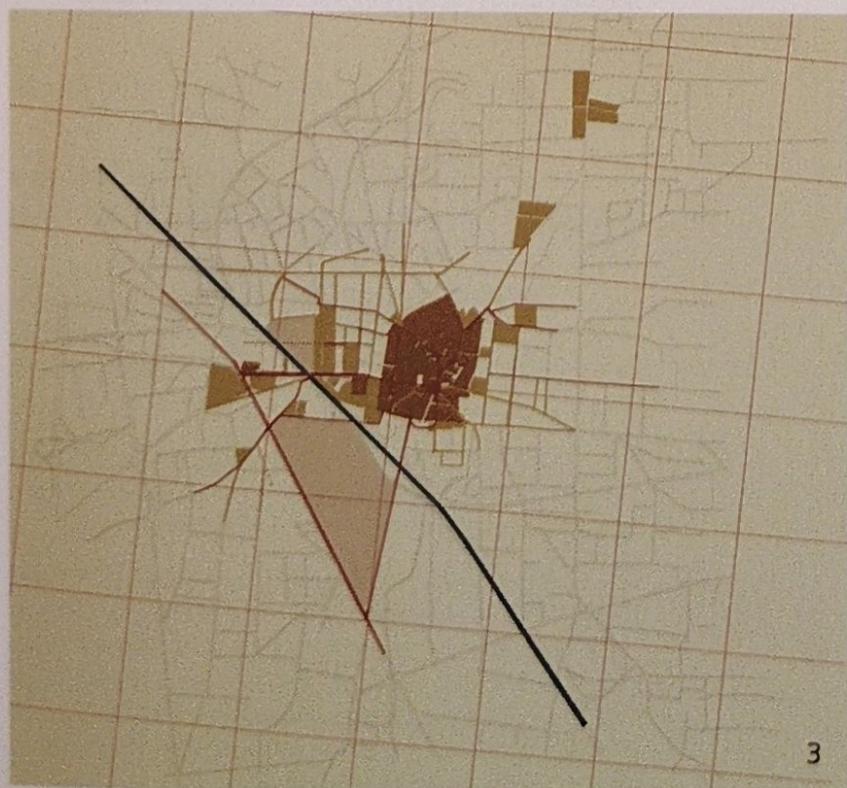
Lo sviluppo industriale richiama una notevole massa di popolazione da altri territori, portando Saronno a una rapida e incontrollata espansione fisica e sociale. Si formano due organismi separati dalla ferrovia.

A occidente della barriera ferroviaria e dei grandi complessi industriali sorge una periferia operaia con al centro il quartiere Arnaldo Mussolini (poi Matteotti), in posizione frontale e subordinata all'industria. Più tardi in questo contesto si evidenzierà una differenza fra la zona a nord e quelle a sud di via Novara, la prima caratterizzata da un'espansione dell'edilizia puntiforme a casette unifamiliari, la seconda con una prevalenza dall'edilizia di matrice sociale (intervento pubblico, cooperative, intervento paternalistico).

A oriente della ferrovia gli interventi sull'area centrale degli anni Settanta e Ottanta della metà del secolo scorso spogliano definitivamente il borgo del suo antico aspetto paesano con ammodernamenti che ne corrompono l'organicità e l'integrità: interventi speculativi che fanno spazio ad attività terziarie e commerciali e a una residenza destinata a una fascia di mercato media e medio-alta. Si compie la definitiva trasformazione del borgo in cittadina per il ceto medio. Si assiste così da un lato alla rivalutazione dell'area centrale come luogo di attrazione e aggregazione e dall'altra al suo parziale snaturamento indotto dalla terziarizzazione incontrollata.

Il quadro delle trasformazioni si completa con la dismissione degli impianti industriali che a Saronno ha inizio già negli anni sessanta del novecento e che porta a una perdita di identità della stessa periferia operaia.

Il fenomeno trova un'incentivazione nell'impostazione del Piano regolatore generale del 1963 improntato a una estesa *deregulation*. La mancata programmazione di uno





L'asse delle tre chiese
 Il Santuario della Beata Vergine dei Miracoli
 La chiesa di San Francesco
 La chiesa dei SS. Pietro e Paolo
 Il sottopasso
 La stazione ferroviaria

Nelle pagine precedenti e a destra in basso:

Fig. 1. 1722: rappresentazione del borgo e del suo sistema viario come derivata dall'analisi delle carte del Catasto Teresiano.

Fig. 2. 1879: il tracciato delle Ferrovie Nord Milano arriva ad attraversare il territorio saronnese.

Fig. 3. Fine ottocento: avvento della grande industria sul territorio saronnese conseguente all'innesto della ferrovia.

Fig. 4. L'effetto moltiplicatore dell'industria sulla demografia saronnese fin dai primi anni del novecento porta a una significativa espansione del tessuto residenziale.

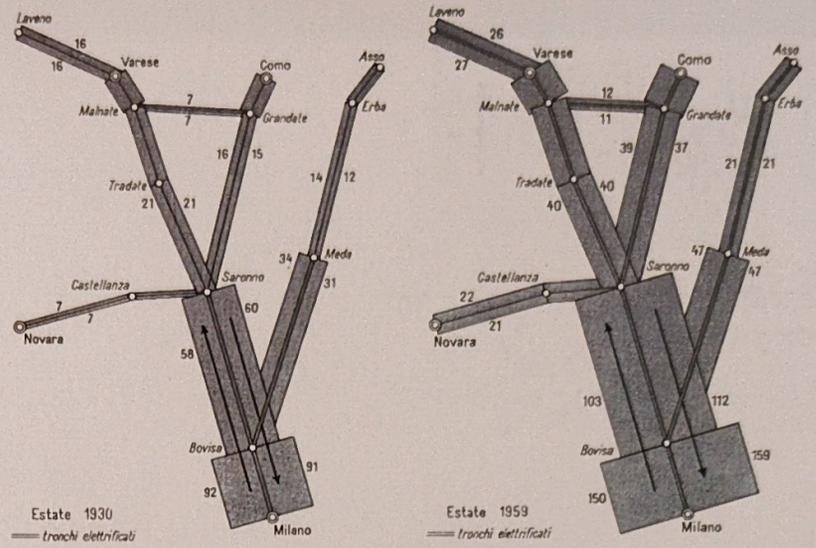
Fig. 5. Localizzazione dei villaggi operai (fine anni trenta): interventi pianificatori tipici dell'iniziativa paternalistica dei proprietari delle industrie.

Fig. 6. Espansione del tessuto urbano al 2003. Il deflagrare del compatto organismo urbano nell'aspetto della città diffusa trova riscontro nella tendenza individualista dello sviluppo dell'edilizia puntiforme o nelle grandi espansioni pianificate degli anni sessanta e settanta, che si collocano in porzioni di territorio ancora prevalentemente agricolo.

sviluppo ordinato e sostenibile ha avuto come conseguenza di riversare su Saronno fenomeni insediativi tipici dello *sprawl* metropolitano.

Nella fase attuale prosegue la trasformazione funzionale delle aree centrali a causa dell'ulteriore procedere della terziarizzazione solo parzialmente mitigata dal persistere di attività artigianali nel sistema di corti storiche e dalla presenza di ceti sociali differenziati. Si esalta, nel contempo, la differenza morfologica fra il centro compatto e la periferia dispersa e disfatta. Al di fuori del centro storico si delinea una sorta di zonizzazione per macro-aree del tutto slegate e caotiche. A nord-ovest si ha un prevalere di strutture per l'istruzione (uno dei tratti distintivi della città); a nord e a est strutture assistenziali e per il tempo libero; sugli assi stradali esterni lo sviluppo di nuovi contenitori industriali e commerciali, ma anche grandi aree dismesse in posizioni strategiche che rappresentano enormi potenzialità per la città.

Viene in evidenza la carenza di spazi aperti pubblici: mancano piazze, percorsi e attività in grado di innervare le varie porzioni di città. Si avverte la necessità di interventi ispirati a nuova cultura del progetto urbano che, a partire dalle grandi opportunità offerte dalle aree dismesse, porti a una rivitalizzazione e a un'armoniosa integrazione le varie parti della città.



Frequenza di traffico dei viaggiatori su FNM confrontato fra il 1930 e il 1959. Le cifre indicano il numero di treni nelle ventiquattrore su ciascuna linea. (R. Pracchi, *Lombardia*, UTET 1960, p. 394).

