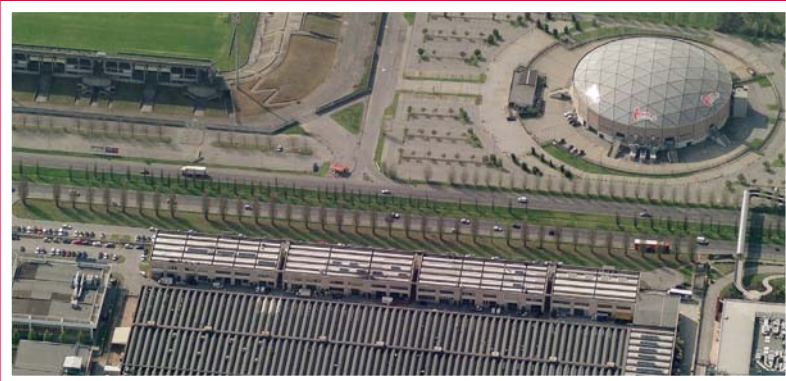




COMUNE DI  
MONZA

## Perlustrazione dei contesti paesistico-territoriali monzesi







COMUNE DI  
MONZA

## *Perlustrazione dei contesti paesistico-territoriali monzesi*

con il patrocinio di:



Regione Lombardia



Parco Regionale  
Valle del Lambro



CONSORZIO  
VILLA REALE  
E PARCO DI MONZA



REGGIA  
DI MONZA



ordine degli architetti  
pianificatori, paesaggisti  
e conservatori della provincia  
di Monza e della Brianza



Ordine degli  
Ingegneri  
Monza e Brianza



COLLEGIO GEOMETRI  
E GEOMETRI LAUREATI  
MONZA E BRIANZA

ORDINE DEI DOTTORI AGRONOMI  
E DEI DOTTORI FORESTALI DI MILANO  
*Provincia di Milano, Lodi, Monza e Brianza, Pavia*

## Indice

Paesaggio urbano: un nuovo approccio.	1
Paesaggio: insieme ... possiamo farcela!	1
0.0 Analisi paesaggistica del territorio comunale - Introduzione e metodo	3
1.0 Il Centro Storico - Caratteri Generali	5
1.1 Il Centro Storico - Le Piazze	7
L'itinerario - via Italia - via Vittorio Emanuele II	9
1.2 Il Centro Storico - Le "Oasi verdi", l'Arredo Urbano	10
1.3 Il Centro Storico - Natura urbana: il Fiume Lambro	11
2.0 La Circonvallazione interna delle ex-mura	14
3.0 Gli Assi radiali della città	16
L'itinerario - via G. Borgazzi - Corso Milano	17
L'itinerario - via F. Cavallotti	19
4.0 Infrastrutture della grande viabilità - La circonvallazione esterna	20
4.1 Infrastrutture della grande viabilità - viale Lombardia	22
5.0 Il Fronte ferroviario della città	25
6.0 Gli "Ingressi" della città	27
7.0 I Contesti Agricoli residui	29
8.0 La Città "borghese" - viale C. Battisti e adiacenze	32
9.0 La Città consolidata	34
10.0 Le "Aree Verdi" e le Greenways: il canale Villoresi	37
L'itinerario - il canale Villoresi	38
10.1 Le "Aree Verdi" e le Greenways: Il Parco reale	39
11.0 I Margini della città	40
12.0 Le Zone Industriali interne alla città sedimentata	41
13.0 Le Zone Industriali esterne	42
14.0 I Grandi Impianti Urbani e dotazioni tecnologiche	43
15.0 I Borghi Antichi extraurbani	44
16.0 Approfondimenti ed osservazioni	45
Aree di attenzione paesaggistica - 1. Monza est	46
Aree di attenzione paesaggistica - 2. via Adda	48
Aree di attenzione paesaggistica - 3. San Damiano	50
Aree di attenzione paesaggistica - 4. Lambro	51
Aree di attenzione paesaggistica - 5. Monza sud	53
Aree di attenzione paesaggistica - 6. San Fruttuoso	54
Aree di attenzione paesaggistica - 7. La Boscherona	55
Linee guida per la considerazione del paesaggio urbano	57

## Paesaggio urbano: un nuovo approccio.

Il pregevole lavoro sviluppato dimostra come, a distanza di tredici anni dalla firma, a Firenze, della Convenzione Europea del Paesaggio, e a quasi nove dal Codice dei Beni culturali e del Paesaggio, il tema delle politiche di tutela e valorizzazione del paesaggio urbano sia tuttora aperto, essendo, con tutta evidenza, inadeguato l'approccio sinora tenuto, sia in termini di normativa locale che di concrete prassi applicative dei nuovi criteri e principi suggeriti.

La Convenzione Europea, infatti, muove dalla premessa che il tema del paesaggio non riguarda esclusivamente alcuni oggetti, puntualmente individuati in base alle loro caratteristiche di particolare pregio, (i noti "beni ambientali" già indicati dalla legislazione degli anni '30 dello scorso secolo), ma attraversa l'intero territorio, essendo compito delle relative politiche apprestare meccanismi di tutela e valorizzazione, naturalmente artico-



lati in relazione alla sensibilità paesaggistica di ciascun contesto.

Si tratta di un mutamento di prospettiva notevole.

A tutti noi sarà capitato di viaggiare all'estero e di apprezzare la qualità paesaggistica non solo e non tanto dei centri storici o di singoli complessi, ma di quartieri e parti della città, magari di recente edificazione o costituenti il risultato del recupero di aree produttive dismesse.

Nella nostra esperienza, invece, la tutela del

paesaggio è stata concentrata sulla salvaguardia di alcuni beni, trascurando il resto, lasciato, spesso, ad una pianificazione povera di contenuti, o peggio ancora, a meccanismi di deroga automatica, introdotti da norme speciali (come i condoni edilizi o gli interventi di recupero abitativo dei sottotetti e più recentemente i c.d. piani casa).

Il cambiamento di prospettiva presenta ricadute operative immediate.

Anzitutto il tema del paesaggio urbano non può riguardare unicamente le edificazioni in senso stretto e, in particolare, quelle private, ma deve estendersi anche alle iniziative pubbliche, ivi comprese, ad esempio, quelle relative all'arredo urbano, nonché alle attrezzature ed agli impianti che possono presentare un impatto percettivo significativo sui luoghi (ad es. la cartellonistica pubblicitaria, tralicci ed antenne, etc.).

In secondo luogo non riguarda solo il luogo classico del Centro Storico, ma anche altri settori della città.

Questo dovrebbe, tra l'altro, portarci a riscoprire il pregio, sotto il profilo paesaggistico, di parti nascoste o trascurate della nostra città.

Una prima indicazione in tal senso è contenuta nel recente documento di inquadramento dei Programmi Integrati di Intervento, che indica, in ciascuno degli ambiti considerati, gli elementi di pregio architettonico degli edifici industriali, da tener presenti nel successivo iter di recupero.

Ma il discorso potrebbe estendersi ad alcuni quartieri o isolati: penso ad esempi pregevoli di edilizia popolare risalenti all'inizio del '900, che si trovano nella zona dell'ex macello agli isolati (le "case dei combattenti") che si estendono nei pressi del via Vittorio Veneto, ovvero, ancora ai centri di Sant' Albino, San Fruttuoso, San Rocco e Sant' Alessandro, che, al netto di disordinate trasformazioni, hanno conservato i caratteri del quartiere, con la relativa vita sociale.

Per non parlare, infine, degli spazi aperti, dove il degrado avanza ed è più che mai indispensabile una politica attiva, di potenziamento degli spazi a fruizione collettiva ed rilancio dell'agricoltura.

Il compito che ci attende, per dar seguito a quello che altrimenti rimarrebbe l'ennesimo

studio, è, pertanto, impegnativo.

Anzitutto dovrà essere adeguato tutto l'apparato normativo locale (Piano delle Regole e Regolamento Edilizio), oggi, per certi versi, assai lacunoso relativamente al tema della tutela e valorizzazione del paesaggio, con regole adatte a ciascun contesto, alle tipologie edilizie presenti, e ad altri elementi significativi come il verde privato e l'arredo urbano. Il paesaggio deve dunque assumere un ruolo strategico sia nelle attività di programmazione e pianificazione che in quelle di gestione del territorio occorre che la consapevolezza di questa sua dimensione universale, che ancora talvolta rimane soltanto nelle parole, trovi una sua centralità e abbia un concreto riscontro nelle prassi operative.

Dovrà essere prestata attenzione al difficile tema della valorizzazione degli spazi aperti, già avviato con l'iter di adesione di alcuni PLIS (Parchi Locali di Interesse Sovracomunale) e che sarà ulteriormente sviluppato con il nuovo Documento di Piano e la revisione dell'intero P.G.T. (Piano di Governo del Territorio). Da ultimo, come acutamente rileva la premessa all'analisi paesaggistica, occorre un cambiamento di prospettiva anche da parte dei fruitori del paesaggio, cioè di tutti noi in quanto cittadini, che si lega, in particolare, al progressivo spostamento verso forme di mobilità sostenibile: girando a piedi o in bicicletta e possibile cogliere scorci e bellezze, sentirsi, infine, parte di una città.

Claudio Colombo

Assessore alle Politiche del Territorio



## Paesaggio: insieme ... possiamo farcela!

È ancora molto arduo, soprattutto in Italia, far assumere alla cultura del paesaggio il ruolo di vettore valoriale per una efficace promozione dei sistemi natura-cultura.

Il rispetto per il territorio è qualcosa che, finora, fatica a radicarsi - intimamente - nella consapevolezza collettiva perché ancor prima deve farsi qualità individuale, mentre il tema del paesaggio, tuttora, continua ad essere interpretato so-



lamente come un elemento *frivolo*.

Viceversa, a ben guardare, la prima infrastruttura del Paese è il territorio e con essa proprio il paesaggio. Dunque, il paesaggio non è un lusso, bensì una necessità.

Preservare il paesaggio è, pertanto, una questione morale oltre che un dovere civico. La sua tutela costituisce il miglior investimento per il nostro futuro.

Ogni collettività percepisce come significativo il rapporto che essa struttura con il territorio.

"Guardando il paesaggio si capisce molto dell'uomo che lo vive.

Guardando l'uomo si capisce molto del paesaggio in cui vive".

Il paesaggio è un bene vissuto è un processo creativo dinamico che produce segni di cultura. L'uomo vive in diretta simbiosi con il luogo che lo influenza e che viene, a sua volta, condizionato proprio dall'insieme delle interrelazioni con l'essere umano; per questo il paesaggio rappresenta un elemento chiave per il benessere individuale e sociale.

Una buona qualità dello stesso è una componente strutturante dell'immagine globale del sito, ed una sua figurazione positiva contribuisce a rafforzarne la reputazione, anche con evidenti benefici economici.

Qualità paesaggistica e adeguato riconoscimento delle culture locali, sono infatti questi due paradigmi che, sempre di più, assumono risalto nella valorizzazione e promozione del territorio.

I *soft location factors*, le peculiarità paesaggistiche, di un luogo sono un capitale territoriale impossibile da delocalizzare, ma anche assai fragile che, per l'appunto, facilmente può es-



sere banalizzato e privato nell'essenza dei suoi costituenti naturali e/o culturali.

In particolare, l'identificazione delle collettività con il proprio *habitat* e con le proprie tradizioni diventano elementi capaci di suscitare qualità paesaggistica, nonché componenti equilibranti rispetto alle più generali politiche di sviluppo.

Il paesaggio può rigenerare l'identità di un territorio, può fare da collante, da elemento trasversale multidimensionale: è il fattore chiave di un *asset* da valorizzare.

La Convenzione Europea del Paesaggio del Consiglio d'Europa sottolinea che il paesaggio svolge un'importante funzione di interesse generale in ambiti come quello culturale, quello ecologico, quello ambientale e quello sociale e costituisce, a sua volta, un rilevante fattore di qualità della vita e della prosperità individuale e collettiva.

Il Trattato europeo insiste, inoltre, sul fatto che

il paesaggio è una risorsa anche per lo sviluppo economico, in grado di contribuire alla creazione di posti di lavoro.

Il paesaggio è un valore primario, è un elemento pervasivo come l'aria che respiriamo, esso è la traccia, il segno lasciato sul territorio, la storia fatta dalle vicende dell'uomo non meno che dai fenomeni naturali. Esso è tutto ciò che ci viene in mostra interpretato attraverso gli occhi della conoscenza di coloro che osservano.

Emerge in maniera evidente che la salvaguardia del paesaggio non può essere, dunque, confinata in ambiti particolari, né affrontata da una minoranza o puramente imposta da una normativa, ma presuppone l'elaborazione di una strategia più estesa, in grado di coinvolgere tutto il territorio, i diversi attori e le funzioni ad esso connesse.

È opportuno allargare la nozione di paesaggio agli scenari di tutti i giorni, ovvero quelli in cui prevalentemente si sviluppano le attività umane. Laddove i molteplici linguaggi urbani si intrecciano e si confondono nel quotidiano.

La "nuova cultura" del paesaggio, tra l'altro, punta proprio sulla valorizzazione del paesaggio ordinario.

È necessario attivare la coscienza che i paesaggi comuni sono anche portatori di significati, che sono dotati di valori, che possono essere oggetto di miglioramento e che le loro qualità



incidono sul livello di benessere delle persone. Il ruolo centrale che il paesaggio assume, rispetto alle istanze di trasformazione, riflette la necessità di considerare il territorio come sistema unitario per il quale adottare strategie integrate di intervento di medio/lungo periodo che



assicurino la compatibilità delle modificazioni. D'altra parte cos'è, in termini non tecnici, un P.G.T. (Piano di Governo del Territorio) se non rivelazione e sintesi dei motivi di aggregazione, il manifesto degli stimoli e dell'identità collettiva di una comunità?

Le città vivono proprio del loro continuo rinnovarsi e della capacità di metabolizzare il passato, rivitalizzandolo. Così nella dialettica fra Storia e Contemporaneità, si definisce l'identità di un luogo e il suo destino.

La pianificazione paesaggistica è la specializzazione più debole delle attività di programmazione territoriale stessa che, generalmente, riesce a incidere molto poco sull'urbanistica e sulle prescrizioni d'uso locali.

Troppo spesso, l'architettura odierna tende a costruire la città come mescolanza di "oggetti" disparati. Tuttavia la trama urbana ha le sue regole, una sua identità, nei nuovi interventi di trasformazione urbanistica-edilizia è indispensabile non trasfigurare il tessuto urbano in agglomerato.

Profondamente, un'architettura non manifesta il proprio valore espressivo mediante le funzioni che soddisfa o il "codice estetico" a cui si riferisce, ma attraverso le relazioni spaziali ed emotive che riesce a stabilire col proprio contesto.

Monza merita un posto di primo piano poiché densa di luoghi ricchi di storia ed affascinanti, grazie ad un unico e esclusivo paesaggio urbano.

La sensibilizzazione dei cittadini e delle Istituzioni sul tema del paesaggio come risorsa, finora non sufficientemente interpretata e valorizza-

ta, e la catalogazione delle risorse paesaggistiche, un documento contenente principi, idee e raccomandazioni finalizzate a considerare la valorizzazione del paesaggio negli interventi futuri sono questi i principali intenti della ricognizione sul campo. Una dettagliata sequenza di azioni conoscitive, descrittive e propositive dirette ad orientare una appropriata tutela del paesaggio.

L'attività proposta intende divulgare il concetto che il paesaggio è un elemento fondamentale nell'identità della persona. L'educazione è, perciò, una strategia basilare per sensibilizzare al paesaggio perché incentiva l'acquisizione di conoscenze, l'assunzione di valori e atteggiamenti positivi. È questa la finalità principale delle schede dell'analisi paesaggistica svolta, per Monza, e che è possibile percorrere, in sintesi, nelle pagine che seguono.

Si tratta di un riepilogo della lettura del paesaggio comunale finalizzata all'individuazione di ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica di prevalente valore naturale, storico-culturale, simbolico-sociale, fruitivo e visivo-percettivo e di situazioni di decadimento e compromissione paesaggistica o a rischio di depauperamento.

L'obiettivo preminente del lavoro d'indagine è quello di mettere a fuoco il tema del "Paesaggio" ed è volto a promuovere e produrre conoscenze diffuse, ad educare i cittadini, le giovani generazioni e gli "operatori del territorio" alla tutela ed alla salvaguardia del proprio *habitat* e a infondere il pensiero che ciò comporta diritti ma ancor prima responsabilità.

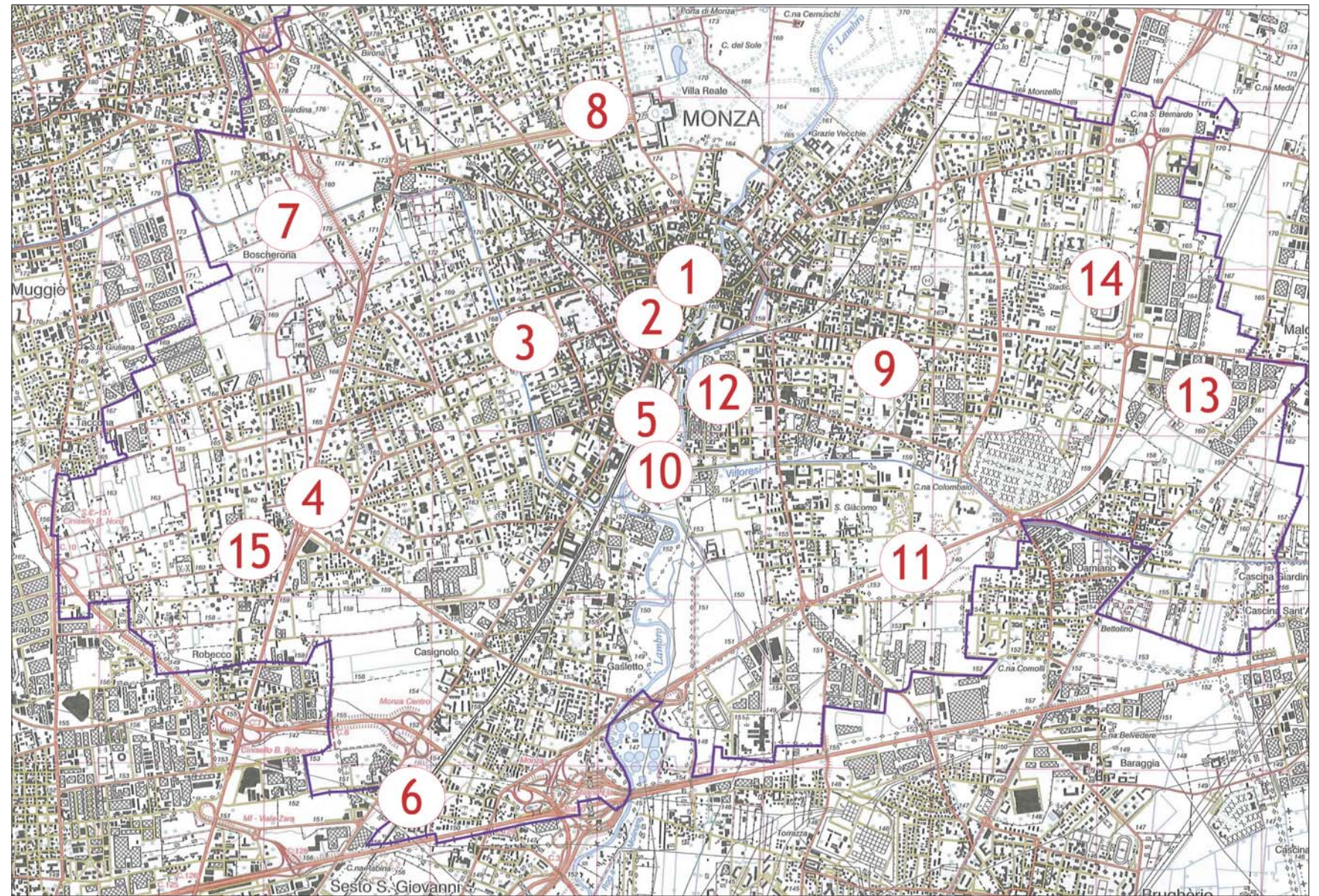
La crisi globale richiede più di una riflessione, in particolare, per tutti i territori un ripensamento della pianificazione urbanistica ed un, più ampio, difficile discernimento strategico sugli ideali di sviluppo.

Ebbene, la costruzione di un Paese moderno, innovativo ed inclusivo non può passare che attraverso una differente e ritrovata dimensione urbana fatta a misura d'uomo, perché è proprio nella città che si sperimentano nuove convivenze, è qui che si immagina e già si vive il futuro possibile.

Marco Magni  
Responsabile ufficio Paesaggio  
e Innovazione Edilizia

# 0.0 Analisi paesaggistica del territorio comunale - Introduzione e metodo

**N**egli studi sul paesaggio, il contesto propriamente urbano è stato sempre poco trattato, quasi che, per il carattere invasivo evolutivo e modificatore proprio della città si dovesse giudicare, in qualche modo, riprovevole e per questo motivo fosse, conseguentemente, da ritenere di inefficace o scarso interesse paesaggistico. Venivano semmai fatti salvi i casi dove le entità cittadine, per suggestione geografica, integrità storica di conservazione o dimensione contenuta, rivelavano valori di universale compiacimento estetico. Non è il caso, evidentemente, di molti centri urbani dell'*hinterland* metropolitano, interessati da ormai quasi mezzo secolo da massicci fenomeni di urbanizzazione e infrastrutturazione. Delle città si mettevano al più in evidenza singoli episodi monumentali, legati ad alcune condivise iconografie e al valore che esse avevano ottenuto nel tempo attraverso gli usuali vincoli delle passate leggi n. 1497/39 o n. 1089/39. Del tutto esclusi, anzi ritenuti esempi di disconoscimento del paesaggio, i quartiere semi-centrali o le parti di minor pregio dei centri storici, i grandi blocchi edilizi periferici, le espansioni ancor più esterne, ecc. Non esisteva un concetto di tutela diffusa e una eventuale attenzione al contesto era lasciata solamente, di volta in volta e secondo i ruoli, alla sensibilità del progettista incaricato o dell'organo tecnico preposto al controllo. L'effettiva scarsa incisività della strumentazione urbanistica nonché l'eccesso dei tecnicismi giuridici di deroga alla stessa hanno ulteriormente aggravato la situazione rendendo plausibile il giudizio critico che con voce pressoché unanime è stato espresso negli ultimi anni sul carattere dello sviluppo urbano nel nostro Paese. Anche gli archetipi dei piani paesaggistici, discendenti dalle disposizioni della scorsa legge n. 431/85, c. d. "legge Galasso", tralasciavano accuratamente di affrontare l'argomento "città", orientando invece il loro spettro d'azione verso quelle parti di territorio naturale o agricolo che ancora possedevano evidenti valori di bellezza e di contenuti ambientale-storico. Soltanto a partire dalla sottoscrizione della Convenzione Europea del Paesaggio - Firenze, 20 ottobre 2000 - e, dal 2002 per la Regione Lombardia, con l'entrata in vi-



Il territorio comunale con puntualizzazione delle tipologie di paesaggio individuate e descritte nell'indagine paesaggistica

gore delle procedure di valutazione paesistica dei progetti si è modificata questa tendenza al punto da ritenere oggi il tessuto urbanizzato un fondamentale luogo di sfida per quanto concerne il valore paesaggistico complessivo del territorio e il suo indispensabile riscatto. In particolare l'art. 2 del citato Patto europeo ricorda come il campo di applicazione riguardi

«sia i paesaggi che possono essere considerati eccezionali, sia i paesaggi della vita quotidiana, sia i paesaggi degradati». Lo stesso importante Atto comunitario sollecita poi, in altri brani del testo, l'attuazione di misure di sensibilizzazione, di formazione ed educazione, di identificazione e valutazione dei paesaggi compresi in un determinato contesto

territoriale. Ed è proprio rispondendo anche a questa esortazione che si è voluto avviare, sul territorio comunale, un'approfondita indagine sulle connotazioni e sui valori del paesaggio, sia urbano che, per quanto ormai in parte marginale, periurbano. Un'attività di questo genere, a largo raggio d'azione così congeniata, ha molteplici obiettivi che, fra l'altro, non si

rivolgono solamente ai cosiddetti “cultori della materia” o “addetti ai lavori”, ma si estendono anche ai cittadini di qualsiasi età, occupazione e grado di istruzione. Il Paesaggio è un bene comune, un valore collettivo che deve essere conosciuto, valorizzato e rispettato da tutti, sia in forma collegiale attraverso gli Organi Istituzionali e le Associazioni, sia a livello personale nei comportamenti quotidiani. Da questo punto di vista si è ritenuto opportuno procedere con un criterio espositivo agevolmente comprensibile, molto facile e scorrevole, facendo anche uso di un ampio apparato iconografico che, in ultima analisi, risulta essere ancora il *media* più efficace per illustrare o rappresentare certi valori e alcuni elementi del paesaggio. L’osservazione è stata condotta prescindendo dalla “poetica” di questo o quell’edificio o dai vincoli *de iure* in essere, ma considerando l’intero territorio monzese, costruito o non edificato, come possibile campo d’indagine e d’applicazione paesaggistica. Si ha anzi il convincimento che siano proprio gli ambiti più densamente urbanizzati ad essere meritevoli di azioni di recupero o riqualificazione o, ancora, semplice buona manutenzione del paesaggio. Basti pensare ai “vuoti” all’interno dei grandi comparti edificati, ai bordi fra costruito e non, alle aree di margine o a quelle intercluse, al disegno permanente e sedimentato dei restanti spazi agricoli con la loro rete irrigua, con le persistenze del paesaggio agrario, delle vie di comunicazione di antica data, ecc. Il metodo di lavoro verte sulla perlustrazione dei vari settori del contesto comunale, mettendo in evidenza le peculiarità e le catalogazioni del paesaggio. Essi possono variare da omogenei ambiti insediativi fino alle reti infrastrutturali, dai luoghi del commercio sino alle aree verdi, alle vie di comunicazione e ai grandi plessi dei servizi di pubblica utilità. Ogni tipologia individuata è stata riepilogata in forma di scheda descrittiva con un supporto di immagini o di schemi interpretativi. Non si tratta dunque di una scomposizione sistematica dell’intera estensione comunale per aree omogenee, argomento meglio trattabile in campo urbanistico, bensì di una ricerca selettiva delle “categorie” di paesaggio più ricorrenti e, soprattutto riconoscibili, che investono ogni parte del territorio secondo loro particolari aspetti ed effetti percettivi.

Le tipologie identificate e descritte, nelle corrispondenti monografie, sono le seguenti:

- Il Centro Storico - Caratteri Generali.
- Il Centro Storico - Le Piazze.
- Il Centro Storico - Le Zone Pedonali.
- Il Centro Storico - Le “Oasi Verdi”, l’Arredo Urbano.
- Il Centro Storico - Natura urbana: il Fiume Lambro.
- La Circonvallazione Interna delle ex-mura.
- Gli Assi Radiali della città.
- Infrastrutture della grande viabilità.
- Il Fronte ferroviario della città.
- Gli “Ingressi” della città.
- I Contesti Agricoli Residui.
- La Città “borghese”: viale C. Battisti ed adiacenze.
- La Città consolidata.
- Le “Aree Verdi” e le Greenways.
- I Margini della città.
- Le ex Zone Industriali Interne alla città sedimentata.
- Le Zone Industriali Esterne.
- I Grandi Impianti Urbani e Dotazioni Tecnologiche.
- I Borghi Antichi extra urbani.

Le schede sono sviluppate secondo una sequenza di “slides”, con un compendio di circa 500 immagini e, in alcuni casi, anche attraverso specifici itinerari “percettivi”. A ciò si aggiunge un’appendice o possibili linee guida di ambientazione paesaggistica scaturite dall’esame di ogni singola tipologia ricorrente. Si espone un repertorio che non scende al dettaglio di un specifico episodio edilizio ma evidenzia atteggiamenti generali o “buone pratiche” applicabili a contesti estesi ed identificati sul territorio.

Occorre aggiungere che, proprio per l’esempio che può costituire - prototipo di una rinnovata attenzione paesaggistica - uno sguardo particolare, partendo dalla situazione primigenia, è stato dedicato alla prospettiva della prossima “immagine” dei luoghi - seppur, eventualmente, ancora suscettibile di perfezionamenti nel tempo - derivante dal *work in progress* del divenire del cantiere per il nuovo allestimento in superficie del viale Lombardia a seguito delle opere di interrimento, nel tratto di Monza, della Strada Statale n. 36 della Valassina.

Infine, preliminari alla possibile elaborazione di un futuro documento comunale dedicato al paesaggio e/o alla identificazione della Rete Verde provinciale di ricomposizione paesaggistica, sono stati evidenziati e schedati alcuni ambiti di “particolare interesse paesaggistico” da esaminare per possibili propositi d’intervento. Si tratta in generale di luoghi sottovolutati o collocati in vicinanza di punti congestionati della città, dei residuali siti agricoli da preservare o di aree verdi da ampliare nell’ipotesi della costituzione di un sistema verde paesaggistico alla scala più vasta. Sono luoghi che manifestano il bisogno di eventuali interventi di recupero e progettazione paesaggistica anche a carattere agricolo-ambientale (riforestazione, recupero del paesaggio agrario tradizionale).

Lo studio intende raffinare i requisiti normalmente richiesti e i contenuti dei documenti di pianificazione municipale (P.G.T.).

Le elaborazioni della “Carta della sensibilità paesaggistica” dei luoghi, ben configurabile nei territori con ampie porzioni non edificate non risultano, ad esempio, di altrettanto semplice predisposizione in quelli quasi interamente urbanizzati, come nel caso di Monza. Nondimeno la ricerca effettuata consegue valide indicazioni per l’apprezzamento paesistico dei progetti (D.G.R. 8 novembre 2002 n. VII/11045). Un altro possibile utilizzo dello studio attiene alla corrispondenza con i disposti del P.T.C.P. della Provincia di Monza e Brianza laddove riconosce, entro i confini municipali, la cosiddetta “Rete Verde di ricomposizione paesaggistica” le cui verifiche e convalide di delimitazione sono attribuite ai comuni.

Questa esplorazione mirata risulta altresì coerente, per affinità metodologica e per approfondimento dei contenuti, ad altre ricerche, sui temi del Paesaggio, sviluppate in periodi recenti dalla Struttura Paesaggio della Regione Lombardia ed ai lavori preparatori alla redazione del Piano di Coordinamento della Provincia. In questo senso anzi ne costituisce un vero supplemento di indagine - uno *zoom* su Monza - essendo i lavori citati sinteticamente riferiti ad ambiti geografici più estesi.

Si fa riferimento, in particolare, alle sinossi del Piano Paesaggistico Regionale relative alle unità tipologiche di paesaggio, ai 35 punti dell’Osservatorio del paesaggio lombardo ri-

presi anche nella ricerca internazionale Pays.doc (Osservatorio virtuale del paesaggio mediterraneo), ai 20 riquadri della ricerca sul Paesaggio periurbano lombardo condotta nell’ambito del progetto sopranazionale Pays Med Urban e, infine, alle 12 schede identificative delle catalogazioni di paesaggio della Provincia di Monza e della Brianza.

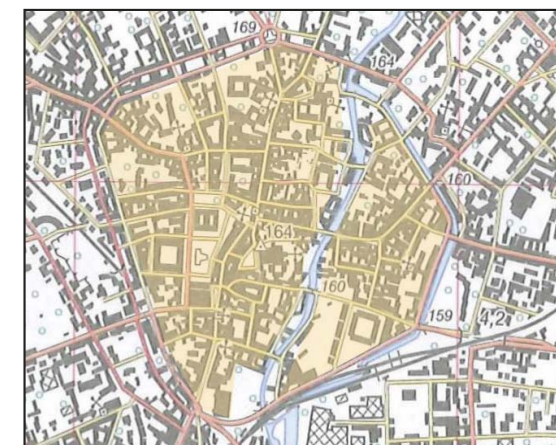
A compendio ed integrazione dell’attività in argomento si è anche attivata una sperimentazione riguardante la “lettura paesistica” ai fini fruitivi di alcuni percorsi, in particolare, di alcuni “passaggi” o “passeggi” nella trama urbana di Monza. Percepriamo la soddisfazione di un gradito paesaggio attraverso la frequentazione “condivisa” di un tracciato viario o mediante la contemplazione all’interno di uno spazio pubblico (parco, piazza, giardino, ecc.).

La mobilità sostenibile può essere di grande ausilio nel godimento del paesaggio, con modalità più lente e garbate, che riportano il viandante al piacere di riscoprire la propria città, anche negli scorci periferici più sconosciuti e meno scontati. Le elaborazioni prodotte dallo studio possono avere un’efficacia non solo per i tecnici professionisti, bensì anche per i cittadini se, ovviamente, veicolati loro attraverso un linguaggio facilmente comprensibile.

Talvolta la difficoltà maggiore di affrontare i temi del Paesaggio a livello di Opinione Pubblica sta proprio nella conoscenza e nella comunicazione. Lo studio ha voluto anche costruire e proporre ai monzesi, seppure in via del tutto sperimentale e dunque non esente da perfezionamenti, dei primi possibili itinerari di percezione e fruizione del paesaggio della città, quindi non solo e non tanto di carattere “monumentale” ma più legati al modo di leggere e interpretare le visuali, i *landmarks*, gli spazi aperti, le particolarità estetiche del Centro Antico come delle zone meno centrali.



# 1.0 Il Centro Storico - Caratteri Generali



*Nell'immagine di apertura, l'infila di via Bartolomeo Zucchi, indicativa della cifra stilistica e paesaggistica del Centro Storico con la compatta cortina edilizia di bassi edifici nobilitati dai decori e dall'ornato vagamente neoclassico (ex Collegio Bosisio).*

*In alto, l'estensione attuale del Centro Storico; in basso l'area del Centro Antico nel Catasto Teresiano del 1721.*

Il Centro Storico è chiaramente definito dal perimetro di circa 2.800 m delle non più esistenti mura difensive di Azzone Visconti (1333-81). Al loro posto fluisce la viabilità della circoscrizione interna cittadina, composta, sul lato di ponente, da due strade parallele, e su quello di levante

dal fossato del Lambretto. Si tratta della *forma urbis* che meglio è rimasta impressa fino a oggi, essendo tutte le precedenti andate perdute nel corso della continua metamorfosi urbana: dal perimetro del *castrum* alla cerchia fortificata longobarda. Un destino ben diverso da quello di Pavia,

per citare una realtà affine nella vicenda storica, dove sia l'impronta della presenza romana che il suo ruolo in epoca longobarda sono rimasti evidenti nel disegno della città e nei monumenti. Il solo altro segno, per così dire originario, rimasto inciso nel cuore di Monza riguarda l'asse

perpendicolare di attraversamento cittadino (via Italia-via Carlo Alberto), segmento di quel tragitto, forse preromano, che dal villaggio gallico di Milano puntava verso il ponte di Olginate ed i passi alpini.

A questi tratti fondamentali del paesaggio "urba-



no” si aggiunge il solco “naturale”, ma in parte anch’esso modificato dall’uomo, del fiume Lambro che divide in porzioni non uguali il Centro Storico. Tra il fiume e il tracciato stradale si poneva l’insediamento primitivo della città.

Nonostante la perdita dei caratteri originari la “sensazione emotiva” del passaggio dalla “città contemporanea”, esterna al perimetro, a quella “storica” è ancora oggi palpabile - avvertibile anche al primo acchito - non solo per l’invito delle “zone pedonali”, ma anche per l’interrompersi delle diritture stradali - fatta salva qualche eccezione nei prolungamenti dei borghi *extra-muros* - e per un senso di maggior intimità cittadina dovuta al restringimento delle sedi viarie, alla maggior compattezza delle cortine edilizie, alla presenza dei più antichi monumenti. Si tratta del brano di città più riconoscibile rispetto al tessuto disomogeneo della conurbazione monzese. La parte dove Monza si identifica come entità urbana condivisa e trasmissibile alle future generazioni. Solo alcune dissonanti intromissioni di edilizia recente interferiscono con questo generale senso di unitarietà del Centro. Si tratta di episodi isolati, circoscrivibili (piazza Trento e Trieste lato sud, via Italia) ma che, per dimensioni e altezze, per i contrasti stessi della loro architettura, diventano percepiti *landmarks*, evidenti, del paesaggio urbano, indipendentemente da ogni giudizio estetico. Sotto questo profilo, di immagine

moderna e tradizionale, si possono comparare i due “accessi” al Centro Storico di via A. Gombacorti Passerini, la penetrazione di via F. Cavallotti, e di via Italia (l’antica *strata de Mediolano*), prolungamento della direttrice di corso Milano. Il primo evidenzia il tentativo di riorganizzazione degli spazi centrali, avvenuto dagli anni Trenta agli anni Cinquanta e Sessanta del XX secolo, con edifici di architettura prima razionalista poi moderna. Non a caso la denominazione originaria di via Gombacorti Passerini come via Del Littorio presupponeva “sventramenti” che, rispetto ad altre città lombarde, sono fortunatamente rimasti alquanto limitati.

Resta il fatto che questa via è oggi il principale accesso veicolare al Centro Storico, grazie alla presenza del parcheggio sotterraneo di piazza Trento e Trieste, e, in quanto tale, si frappone in modo dissonante rispetto alla dimensione pedonale della cortina edilizia di via Italia in corrispondenza della chiesa di S.ta Maria in Strada. Un salto di scala smisurato per i profili paesaggistici. La via Italia, al contrario, potrebbe riconoscersi quale accesso pedonale privilegiato al Centro Antico provenendo dalla stazione ferroviaria se non fosse per l’intralcio rappresentato da largo G. Mazzini, ambito veicolare ancora irrisolto, sorta di “piastra” d’asfalto che svislisce i più decorosi prospetti edilizi che vi affacciano, a partire dall’immobile delle ex telerie Frette.

*Alcuni marcatori percettivi - “iconemi” del Centro Storico cittadino: 1. la chiesa di S.ta Maria in Strada; 2. uno scorcio di via Vittorio Emanuele II, dal ponte dei Leoni; 3. piazza Carrobiolo al finire di via Carlo Alberto; 4. la facciata del Duomo; 5. l’Arengario.*



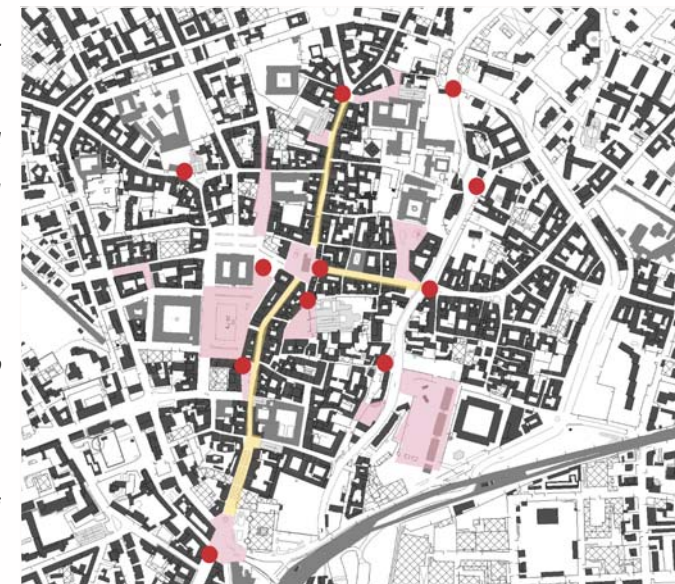
# 1.1 Il Centro Storico - Le Piazze



La percezione e la lettura di uno scenario urbano avviene spesso grazie all'identificazione del particolare linguaggio stilistico dei fabbricati, fatta eccezione dei monumenti che, per rilevanza, assumono un ruolo *timeless*, "oltre il tempo", perpetuando, a volte anche in modo arbitrario o orgoglioso, continuità con il passato. Per il Centro Storico monzese lo stile uniforme potrebbe essere il neoclassicismo, coniugato nelle forme dell'edilizia borghese ottocentesca, che si esprime sia nelle fronti di via Vittorio Emanuele II - già Strada Ferdinandea, realizzata con un "taglio" inferto al vecchio tessuto edilizio all'inizio del XIX secolo - sia nei prospetti dei palazzi nobiliari delle vie B. Zucchi e Carlo Alberto. Ma per sottolineare la *mixité* tipica di un aggregato urbano in costante dinamismo, un'impronta stilistica si rivela anche nel tono "istituzionale" pre e post-unitario dei grandi edifici pubblici (l'ex-Seminario Arcivescovile del 1833, il Palaz-

## GLI ELEMENTI PERCETTIVI DEL CENTRO STORICO

La carta qui a fianco mette in evidenza gli attrattori cospicui del paesaggio urbano del Centro Storico. In tinta rosa il sistema dei grandi spazi aperti (piazze, slarghi) ognuno avente una propria funzione e di conseguenza un proprio condizionamento visivo (traffico in l.go G. Mazzini, parcheggi in piazza Garibaldi, "vuoto" in piazza Trento e Trieste, spazio "celato" nella piazza del Duomo, condivisione e riconoscibilità in piazza Roma, ecc.). In colore giallo i principali percorsi pedonali percettori del paesaggio urbano. I contrassegni rossi rivelano i primari punti di visuale identificativi di scorci del Centro Storico.



### PIAZZA TRENTO E TRIESTE

Per i profili percettivi è il grande "vuoto", in contrasto con la compattezza e l'articolazione degli altri spazi centrali. Anche le cortine edilizie, differenti per stile e volumi, sembrano affermare una parentesi fra le costanti del Centro Storico: le vie delle contrade, i prospetti regolari, le visuali chiuse, ecc.

Se non fosse che questo enorme spazio di circa 24 mila mq ne erediti, pressoché, un altro precedente - il luogo dei mercati e delle chiodere per far asciugare i panni-lana, il cosiddetto Pratum Magnum - lo si direbbe l'effetto di un evento straordinario, di un diradamento edilizio o la scomparsa di più isolati.



Questa spianata era in passato circondata da case modeste, che ora si ritrovano in parte sul lato orientale, e assunse di seguito diverse funzioni urbane: da luogo di asciugatura dei panni-lana a mercato del bestiame e di merci, luogo di festeggiamenti e di fiere. Alla fine del '700 il Teatro Arciduciale di G. Piermarini (1777) e il Palazzo degli Studi di G. Moraglia (1830-33) vi conferirono una certa dignità edilizia che fa da presupposto, nel corso del XX secolo, alla localizzazione di edifici amministrativi e di residenze concentrati in volumi a blocchi che si appropriano di parte dello spazio originario.

L'esito del concorso indetto nel 2005 dall'Amministrazione Comunale per la sistemazione della piazza non sembra abbia ancora sortito tutti gli effetti desiderati. L'intuizione dei progettisti di "segnare" e "distinguere" l'enorme enclave in quattro piazze concatenate «come elementi di recupero dei segni che definivano l'ampio "campo"» non sembra emergere nella realtà.

Troppo deboli, al momento, paiono le geometrie disegnate in superficie, gli elementi di arredo, le nuove componenti monumentali per attribuire un volto diverso al luogo, una dimensione più accettabile e condivisibile.

Il passante si trova tutt'ora a disagio e incerto in un luogo troppo vasto per la sua estensione, così che la piazza è usata come tramite di transito e solo occasionalmente di permanenza.



Qui a sinistra, tre immagini della connotazione odierna di piazza Trento e Trieste. A destra, in alto, il rendering del progetto vincitore del concorso internazionale del 2005 per la sistemazione della piazza. In basso, a destra, le installazioni di arredo che occupano il lato orientale della piazza. Fuori griglia, in alto, la piazza con il Monumento ai Caduti monzesi.



zo di Giustizia del 1934, il Palazzo Comunale del 1928-38) oppure nell'architettura funzionale e utilitarista dei primi opifici che, all'interno del perimetro delle mura, presero il posto dei possedimenti conventuali soppressi dagli editti di Giuseppe II.

Si potrebbe disquisire sul valore di un tessuto edilizio omogeneo - ad esempio, il tanto elogiato aspetto "medievale" delle cittadine toscane - o, al contrario, apprezzare la vibrazione complessiva delle differenze stilistiche insite in un centro storico quale espressione di una compagine sociale e economica in continua evoluzione, carattere proprio delle cittadine lombarde. Monza esprime bene questa posizione e non dovrebbe sottacerla, magari quale esito di politiche urbanistiche non sempre raccordate, ma, di contro, riuscire a valorizzarla come peculiarità del proprio paesaggio di città.

I più evidenti motivi di perturbazione nella comprensione e nel godimento del paesaggio, dei suoi monumenti e delle sue architetture, delle visuali e delle prospettive, specie negli ambiti centrali e nei nuclei storici, sono costituiti dai richiami commerciali e dallo spazio "ipotocato" dalla presenza di autoveicoli, sia in manovra che in stazionamento. Naturalmente l'abitudine ai consumi, e più in generale i ritmi di vita della città, fanno sì che tali deterrenti finiscano per essere normalmente acquisiti nella tolleranza comune del cittadino, anzi, in taluni circostanze, come nel caso delle *vie dello shopping*, possono diventare un valore aggiunto della cornice urbana, una sorta di ulteriore qualificazione che distoglie da qualsiasi altra forma di conoscenza. Un'insegna aggraziata, la vetrina ben addobbata hanno un tale potere attrattivo da mettere, talvolta, in seconda luce le facciate e gli ornati degli edifici o la pregevolezza dei monumenti.

Circolazione veicolare e componente commerciale finiscono per porre notevoli gerarchie d'uso degli spazi centrali. Nel primo caso, le anguste vie del Centro Storico, quando rese transitabili dai veicoli condizionano, o scoraggiano, l'andirivieni dei passanti per l'assenza di marciapiedi o per la necessità di sottrarsi al traffico ed evitare le auto in sosta. Tutto ciò riduce a pochi e preferiti "itinerari" gli accessi pedonali al Centro Storico, dove favoriti sono i percorsi dedicati ai pedoni. Qui si concentra buona parte del *merchandising* del Centro convogliando su tragitti obbligati la gran parte dei cittadini e dei turisti.

*Qui, a fianco, il celebre dipinto di Angelo Inganni che raffigura la "nuova" Contrada Ferdinandea vista dal porticato dell'Arengario. Realizzata nel 1850, l'opera esprime bene non solo il fervore urbanistico ed edilizio (con l'impalcatura di un edificio ancora in via di ultimazione sullo sfondo) ma anche la temperie sociale ed economica della città con le varie classificazioni di personaggi rappresentati.*

*Le due foto al margine destro danno invece un'impronta d'altro stampo al Centro Storico, ovvero quella della sua percezione attraverso gli stretti vicoli pedonali che stanno dietro i maggiori percorsi di attraversamento cittadino. La loro inattesa riscoperta arricchisce il patrimonio emozionale del paesaggio urbano.*



Come nel caso di Venezia, anche a Monza si usano percorrere, prevalentemente, una o due direttrici pedonali, tralasciando i percorsi laterali se non strettamente necessario. Ad esempio, non portano a scoprire d'acchito il riposto spazio della piazza del Duomo, accessibile solo attraverso stretti varchi.

Tutto ciò induce a perpetuare alcuni *focus* percettivi, pochi per la verità, consolidati dall'abitudine del cammino. In questo senso il Centro Storico possiede due direttrici di ingresso pedonale che corrispondono agli assi della sua formazione: da est via Vittorio Emanuele II, da sud via Italia. In corrispondenza dell'Arengario l'asse di via Carlo Alberto proietta verso nord lo spazio pedonalizzato. Altre "entrate" sono precluse o poco frequentate, sebbene rappresentino anch'esse degli assi "fondativi" della conformazione del Centro Storico: via A. Gambacorti Passerini, via B. Zucchi, via C. Colombo. Al vertice dei tre percorsi principali sta l'episodio insigne dell'Arengario. In questo senso, nel paesaggio civico esso si conferma simbolo della collettività, assolvendo in certa misura al suo ruolo storico. L'Arengario ha la

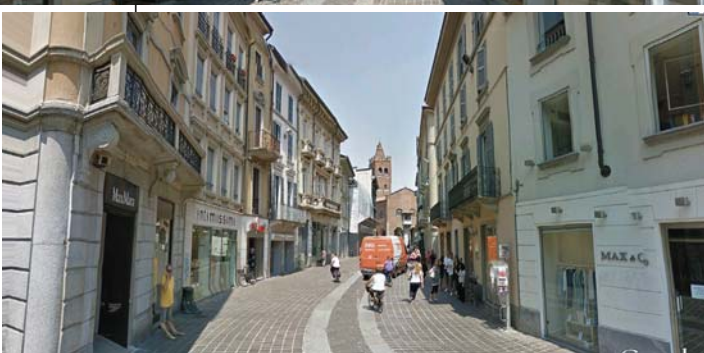
funzione di determinare il "baricentro", il punto nodale e riconoscibile dell'intera città (ruolo basilare che non assume nessun'altra delle piazze contigue).

Sugli assi cardini fondativi del Centro Storico si appoggia il sistema delle piazze principali. Almeno tre e dalle vocazioni differenti: la piazza dell'Arengario (piazza Roma), centro della vita cittadina, punto di passaggio obbligato; la piazza del Duomo, spazio emblematico e solenne, calamitato dalla presenza della cattedrale religiosa a cui portare rispetto e devozione; la piazza Trento e Trieste, di indeterminata fruizione, vasta a dismisura e troppo vuota per essere condivisa, delimitata da edifici amministrativi, con un solo lato commerciale, tanto che risulta molto più frequentata la riposta e vicina piazzetta a lato della chiesa di S.ta Maria in Strada (ora intitolata a G. Centemero e A. Paleari).

Sotto il profilo della sua comprensione il paesaggio del "cuore" di Monza appare fortemente gerarchizzato (pochi e selezionati "itinerari"), il che non rende piena giustizia al fascino delle sue diverse parti.



# L'itinerario - via Italia - via Vittorio Emanuele II



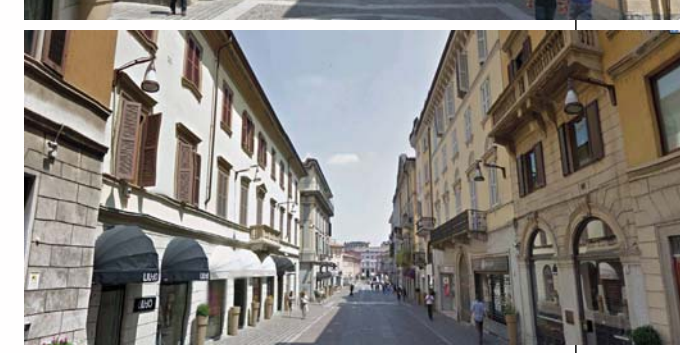
## VIA ITALIA

È certamente uno dei segni più antichi e duraturi del nucleo urbano come rivela l'antico nome di "via di strata", diretta dal Milanese alla Brianza attraverso la città. È stata per secoli la strada di rappresentanza, attraversata da ogni visitatore, umile o aristocratico che fosse. Il suo aspetto attuale le conferisce il tono della "strada di passeggio", più ancora della via Vittorio Emanuele II. Il carattere composito dei suoi prospetti edilizi le dà una maggiore vivacità. Ma sono soprattutto due gli elementi percettivi che la caratterizzano: lo sviluppo leggermente curvilineo e la diversa ampiezza delle sue parti tant'è che in passato assumeva tre denominazioni diverse (contrada di Porta, contrada di S.ta Maria in Strada, contrada del Verzaro). Il primo aspetto accresce la percezione delle facciate, ma soprattutto svela con gradualità l'obiettivo monumentale dell'Arengario, meta finale del percorso. Il secondo, pur compromettendo la sua unitarietà spezzandola in parti - prima ampia, poi ristretta, poi di nuovo più larga - accresce però l'idea di una sequenza di spazi e la dimensione complessiva. L'omogeneità edilizia è bruscamente interrotta dall'edificio multipiano che prospetta sulla piazza di S.ta Maria in Strada, ma, sotto il profilo paesaggistico, è proprio la sua dimensione "fuori scala" a renderlo un landmark ormai sedimentato nel palinsesto cittadino.



## VIA VITTORIO EMANUELE II

Al pari di alcune grandi città italiane (Napoli con il "rettifilo", Genova con c.so Garibaldi, Milano con via Dante) anche Monza ebbe, nel 1846, un significativo intervento di ridisegno di una parte del Centro Storico con l'apertura della Contrada Ferdinanda (oggi via Vittorio Emanuele II) e la costruzione del ponte dei Leoni sui resti dell'antico ponte di Arena, sul Lambro. Si tratta del primo importante intervento di rinnovo del Centro dopo che, già da alcuni decenni, la costruzione della Villa Arciduciale aveva avviato una profonda trasformazione del quadrante a nord della città con il viale Cesare Battisti, i Boschetti reali e il grande Parco. I criteri adottati nell'intervento furono bene dichiarati nel Regolamento d'Ornato del 1843: «Non verrà permessa l'erezione di un nuovo fabbricato se non abbandonando tutti gli angoli e le tortuosità e non oltrepassando la linea dei fabbricati laterali». Vi erano implicite superiori necessità di ordine viabilistico (la nuova arteria risolveva parte dell'attraversamento cittadino della "strada militare" Milano-Valtellina) ma certamente vi era anche l'ambizione di attribuire una rifulgita e più armoniosa impronta estetica alla città. La strada rettilinea infatti era imperniata su un "fulcro" visivo monumentale: l'Arengario. Inoltre nello spazio di pochi anni, dal 1847 al 1850, si riuscì, mediante interventi più in superficie che in profondità, a dare una certa unitarietà stilistica ai prospetti edilizi della nuova via. Il celebre dipinto di Angelo Inganni, del 1850, consacra definitivamente e assegna alla città questa nuova icona urbanistica, espressione di una realtà in costante e vivace dinamismo. L'aspetto attuale della strada non si discosta molto da quello della tradizione vedutistica ottocentesca, grazie anche alla sua pedonalizzazione. Non si sono perpetrati indigesti interventi di sostituzione edilizia (salvo un edificio prospettante su piazza Garibaldi) così che essa conferisce oggi al Centro Storico una condizione di contegno e fascino favorita dall'andamento lievemente acclive che ne esalta l'effetto percettivo. Si è tuttavia perso lo sfondo a levante della via, ovvero la facciata della chiesa di S. Maurizio, demolita nel 1884 per favorire l'allargamento della strada di Borgo d'Arena. A questo primo intervento di "rinnovo" ne faranno seguito immediatamente altri modificando i rapporti di scala nel tessuto del Centro Storico, come ad esempio fece l'apertura di via F. Crispi con l'abbattimento di un isolato e della chiesa di S. Michele.



# 1.2 Il Centro Storico - Le "Oasi verdi", l'Arredo Urbano

1

## GLI SPAZI COLLETTIVI E LE "OASI VERDI"

Sebbene molto ridotti rispetto al passato, il Centro Storico conserva ancora alcuni giardini all'interno di proprietà private (foto 1). In alcuni casi gli esemplari arborei hanno aspetti di imponenza e pregio. La particolare disposizione planivolumetrica degli edifici e dei relativi isolati, con i corpi aventi affacci compatti sulla strada, non ne agevola l'immediata intuizione. Essa risulta possibile solo addentrandosi all'interno di qualche cortile o quando il muro di cinta è basso. Eppure il corredo vegetale è fondamentale nel paesaggio urbano, anche nei centri storici, ambiti dove esso è spesso sacrificato per la limitatezza degli spazi. In questo senso la creazione di "oasi verdi" nei siti già pubblici e pedonalizzati (foto 2) potrebbe essere significativamente ampliata. Alcuni di questi spazi risultano oggi troppo spogli e sguarniti d'identità. Un più consistente bagaglio vegetale, oltre a offrire linfa ecologica, darebbe maggior tono e carattere stemperando anche i linguaggi, a volte ormai troppo datati o caduchi, dell'arredo urbano contemporaneo. Le immagini (foto 3 e 4) mostrano due luoghi collettivi del Centro Antico dove l'impianto arboreo, abbastanza diradato, non ha il vigore di "riempire" lo spazio accentuandone gli aspetti di solitudine e di vacuo. L'interposizione delle fronde in uno spazio delimitato accresce il senso di identità del luogo rendendo il mondo esterno più remoto e lontano.



2



3



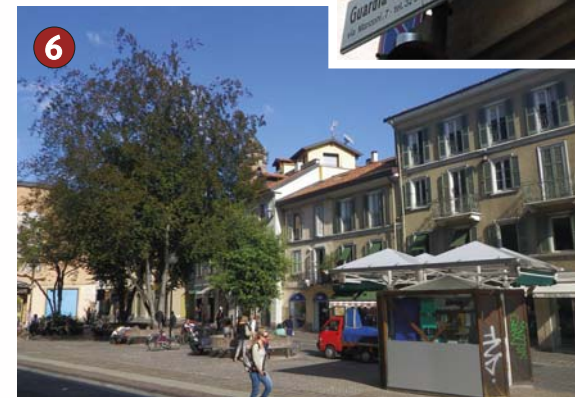
3



5



6



## L'ARREDO URBANO

Il desiderio di rendere identificabili e apprezzabili gli spazi collettivi dei centri storici ha dato vita alla tecnica dell'arredo urbano. Il maggior difetto di questa applicazione riguarda il desiderio del progettista di dover sempre affermare qualcosa, un alcunché di superiore al compito che l'arredo in sé dovrebbe avere, cioè di essere di semplice completamento e di "ornamento" alla funzionalità degli luoghi. Al contrario si impongono soluzioni effimere o "alla moda", rapidamente superate dalla mutevolezza dei gusti o semplicemente dalle difficoltà di manutenzione. Anche l'occhieggiare alle forme del passato - il lampione in stile, le insegne dipinte, le pavimentazioni selciate - alle volte rivelano tutto il loro carattere contraffatto. In realtà l'arredo urbano dovrebbe dimostrare modestia e parsimonia, ma soprattutto una sua sostenibilità nel tempo. Senza entrare in giudizi di merito, l'allestimento degli spazi centrali dovrebbe essere ricondotto a materiali e forme più aderenti al contesto edilizio e all'ambiente urbano che li supporta. Gli edifici, con la loro texture e i loro cromatismi, con i basamenti di grezza pietra granitica, si appoggiano al suolo. In questo senso la pavimentazione dovrebbe seguire un accordo coeso, essere un modello di connessione che serve a



uniformare il quadro paesaggistico di un ambiente urbano. Spesso l'abbondanza dei tipi, delle pezzature e dei colori adottati nelle pavimentazioni rivelano l'incertezza e l'indecisione di un linguaggio sgrammaticato (foto 1, 2) invece di coerenza. Anche le attrezzature più comuni, come un pannello per affissioni o un cestino gettacarte possono divenire elementi di degrado se male impiegati (foto 3). La ricerca di uniformità della segnaletica della toponomastica stradale porta talvolta a incongruenze o dispendi, laddove una maggior "nitidezza" visiva potrebbe invece essere vantaggiosa (foto 4). La forma e il posizionamento di chioschi, dehors e altre strutture commerciali stabili pone seri problemi di ricadute sul paesaggio cittadino. Anche la ricerca di una conformazione o di uno stile (foto 5) non riesce ad annullare l'effetto di invadenza e di occlusione. In altri casi (foto 6) la loro misurata e discutibile qualità pregiudicano non solo l'estetica della struttura stessa ma compromettono l'avvenenza e la visuale dell'intero contesto urbano.

4



4



# 1.3 Il Centro Storico - Natura urbana: il Fiume Lambro

Il fiume Lambro attraversa e taglia in due parti non uguali il Centro Storico, dal ponte di via Monsignor F. Zanzi a nord a quello di via Azzone Visconti a sud. È una componente naturale, sebbene fortemente ricondizionata dall'uomo. Si consideri, ad esempio, che in epoche romana e medievale l'alveo del Lambro era largo almeno tre volte l'attuale e al suo interno si trovavano degli isolotti, uno dei quali è perdurato fino all'Ottocento. Così come, in quello stesso secolo, si è operato per il risanamento demolitore di

molte delle attività che traevano vita dal fiume: mulini, lavatoi, folle ecc. In ogni caso il Lambro si potrebbe definire oggi un elemento di "natura urbana". Questo corso d'acqua è artificialmente riproposto dallo scoltatore Lambretto che dai due punti sopracitati aggira a levante il limite esterno del Centro Storico.

Il rapporto della città con il suo corso d'acqua, al di là da considerazioni generali sull'attuale precario stato di salute dei fiumi, non è mai stato particolarmente rilevante. O meglio, il Lam-

bro per Monza è sempre stato un corso d'acqua di "servizio", più che una presenza autorevole come avviene invece, di solito, nelle altre città attraversate da un fiume. Non esiste un dichiarato "lungofiume", se non per tratti limitati - i cosiddetti "spalti" - e solo il diradamento di vecchie unità produttive affacciate e utilizzatrici della forza idraulica dell'acqua ha permesso l'apertura di punti d'affaccio sul fiume - lo Spalto Isolino, la Passerella dei Mercati, la piazzetta di via Gerardo dei Tintori - che godono di un

certo valore paesaggistico. In altri segmenti il fiume scorre fra sponde sconosciute e non accessibili, come a sud del ponte di via Aliprandi o sotto lo Spalto S.ta Maddalena.

Anche gli strumenti urbanistici che hanno nel tempo definito la struttura della città non hanno quasi mai esaurientemente considerato il corso d'acqua come elemento di possibile riequilibrio e qualificazione ambientale. In realtà per la sua storia in rapporto alla crescita economica della città, a cui ha offerto per secoli forza idrica, il

Il Lambro dal ponte di via Mentana, verso sud



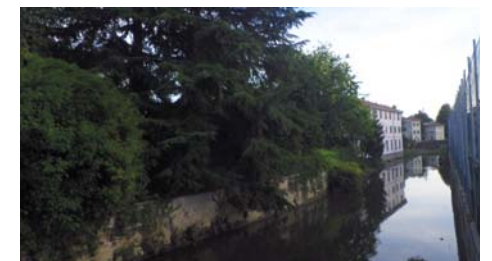
... dal ponte di spalto di S.ta Maddalena, verso nord



... dal ponte dei Leoni, verso nord



... dal ponte di via Aliprandi, verso sud



Il Lambro da via G. Ghilini: verso sud, qui sopra; e in direzione nord, qui a fianco.



Il Lambro dal ponte di via C. Colombo, verso sud.



Il Ponte dei Leoni, qui a fianco; sopra il Lambro da via Gerardo dei Tintori, verso sud.

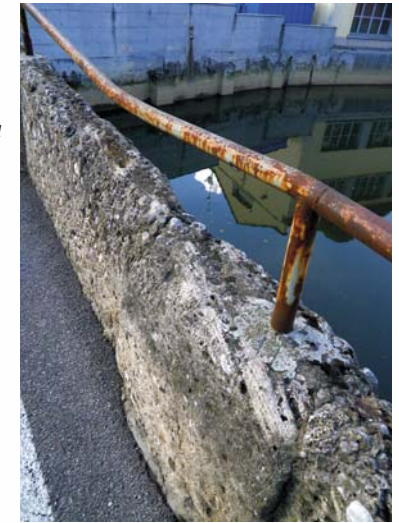


L'invaso del Lambretto poco a valle del luogo di derivazione dal Lambro.



## I PONTI SUL LAMBRO

Escludendo quelli alle estremità, nel Centro Antico il Lambro è attraversato da cinque ponti di diversa e polimorfa fabbricazione, di cui uno, quello di S.ta Maddalena, esclusivamente pedonale. Il Ponte dei Leoni (nella foto a lato e, sotto, in una stampa d'epoca) è il manufatto monumentale ottocentesco, realizzato in concomitanza con il tracciamento della Contrada Nuova e in sostituzione del precedente Ponte di Arena. Il Ponte di S. Gerardo (nella foto sotto) conserva la bella fattura a tre archi in conci e ceppo. Il ponte di via Aliprandi, o Ponte Nuovo, con il suo parapetto in ceppo (nella foto più a destra) si pone al centro di un ampio scorcio visuale (nella foto sotto a destra) là dove il Lambro, entrando nel Centro Storico, cede parte delle sue acque alla derivazione del Lambretto. La cornice paesaggistica, pur in un contesto edilizio scomposto, acquista pregio dal trattamento degli intonaci e dalla scelta delle cromie (foto qui sotto). L'ultima immagine fotografica è dedicata a un particolare del parapetto lungo il Lambro, in granito bianco, secondo il modello tradizionale.



Lambro si pone, almeno potenzialmente, come elemento di pregio ambientale e paesaggistico. Sembra che, nel trascorrere del tempo, soltanto le statue dei leoni sull'omonimo ponte abbiano saputo rendere il dovuto omaggio al rilevante ruolo di questo fiume per la città. Negli ultimi anni si riscontra però una rinnovata attenzione per il contesto urbano che attiene al corso del Lambro. Ad esempio, le iniziative di *restyling* urbano lungo via Gerardo dei Tintori, l'attenzione alle ristrutturazioni edilizie nella conca di via Aliprandi, il miglioramento dell'area lungo lo Spalto Piodo con il suo ormai dichiarato ruolo di luogo di aggregazione collettiva, assieme alla piazza G. Cambiagli. Si tratta di azioni che posso essere ulteriormente "puntualizzate" in modo da trasformare lo stretto alveo del fiume in un sito di naturalità urbana anche con significati ecologici. E' possibile agire con un ulteriore incremento delle alberature, con la definizione

di percorsi pedonali nei tratti tuttora impediti, con il recupero dei manufatti legati al fiume (briglie, mulini, lavatoi, ecc.). Lo stesso discorso potrebbe valere anche per il Lambretto. Anzi forse in misura maggiore poiché qui ci troviamo

di fronte a un corso d'acqua fortemente irrgimentato, stretto da arterie veicolari cittadine e da affacci edilizi non certo "caratteristici" come quelli del Lambro interno. Per il Lambretto l'operazione di "rivisitazione paesaggistica"

deve essere ancor più energica per ricrearvi una dimensione umana e pedonale con spazi verdi, percorsi protetti, nuove visuali. Ma naturalmente, per entrambi i corsi d'acqua, tutto deve avere come presupposto il miglioramento della





qualità diffusa e disponibilità delle acque oltre che della sicurezza degli invasi.

Un'interpretazione dei vari aspetti paesaggistici del fiume nel Centro della città è delineata nello schema della pagina precedente assegnando alcuni temi prevalenti. A partire da nord, il sistema idraulico, con il nodo del Lambro e del Lambretto, derivato dal letto principale nel 1333 da Azzone Visconti come elemento aggiuntivo di difesa della cinta muraria cittadina.

Quindi il segno della memoria storica nel settecentesco ponte di San Gerardino, il più antico tuttora esistente, e nel ex-mulino Colombo e vicino l'antico Ospedale di San Gerardo. Segue il portato monumentale, legato a uno dei maggiori episodi di trasformazione del Centro cittadino, del Ponte dei Leoni.

Con il fiume vissuto si entra nel tratto del corso d'acqua che meglio conserva i caratteri di una fruizione pedonale e di spazi di collettività, con esercizi ricettivi e luoghi di sosta. Più incerto

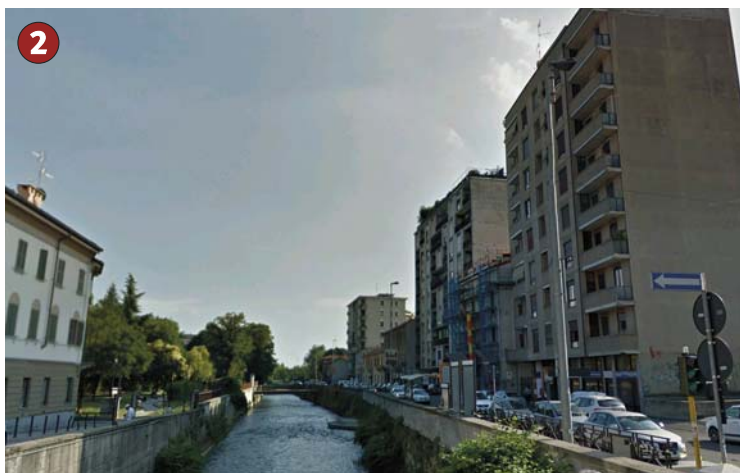


poi il successivo tratto del fiume (il fiume nascosto) non accessibile e neppure tanto visibile, laddove esisteva uno dei riferimenti storici più importanti della città antica, dove cioè si staccava il braccio d'acqua che alimentava il fossato del non più esistente castello.

Il Lambro riappare solo al ponte di via Mentana per riprendere il suo corso extraurbano lambendo l'oratorio della Beata Vergine di Caravaggio in S. Gregorio.

#### IL LAMBRETTO

Aspetto paesaggistico alquanto differente mostra il Lambretto rispetto al Lambro. Questo corso d'acqua artificiale, attivato nel 1333 sul margine orientale dell'allora cinta muraria, si presenta oggi come un invaso cementato, sprovvisto di qualsiasi parvenza di naturalità. Sul lato verso il Centro Storico vi appoggia la strada di circonvallazione interna e si affacciano tipologie edilizie molto dissonanti (si veda la foto 1, ripresa dal Ponte della "Mariotta" all'inizio di via Bergamo, in direzione sud) per stili e ingombri. Sul lato esterno si hanno invece le pertinenze delle proprietà residenziali private o lunghi corpi di fabbrica di architettura moderna direttamente affacciati sul corso d'acqua (come nella foto 2, sempre scattata dal ponte di via Bergamo, ma verso nord). Gli spazi comuni accessibili riguardano il giardino pubblico nell'isolato fra le vie G. Grassi e Bergamo e quello ricavato nell'area di risulta fra la massicciata ferroviaria e l'argine del Lambretto. Gli unici scorci paesaggistici di un certo interesse sono focalizzati attorno al richiamato ponte di via Bergamo verso il bel fronte di bassi edifici di levante e in direzione del predetto giardino. In questo caso un'impegnativa operazione di reinserimento ambientale potrebbe intervenire soprattutto sul bordo del terrapieno di destra del Lambretto con nuovi impianti arborei e con un rifacimento del paramento murario dell'invaso laddove presenti un effetto cementizio troppo evidente.

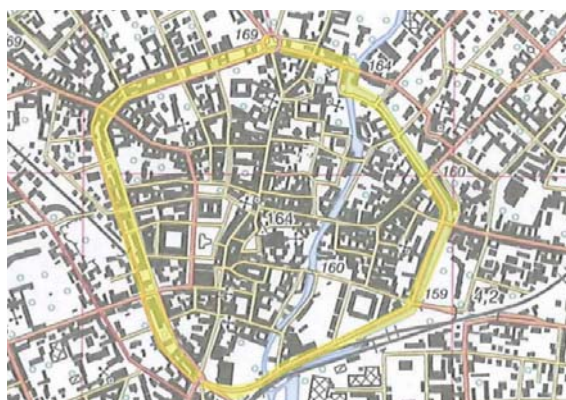


#### IL LAMBRO FUORI DAL CENTRO STORICO

Curiosamente e fortunatamente il Lambro, superate le due estremità del Centro Storico non scorre in una periferia indistinta, ma entra quasi immediatamente in ambienti verdi (foto 1) che ancora preservano un fascino discreto. A nord esso fa parte della pertinenza del Parco, a sud s'insinua in aree agricole residuali ma ancora ben connotate. Si tratta di un valore paesaggistico da non trascurare e da incoraggiare. In questo senso il Lambro si configura come un doppio corridoio ecologico (verso nord e verso sud) di collegamento fra il Centro e le aree esterne con tutte le sue immaginabili potenzialità fruibili. Naturalmente non mancano puntuali episodi di degrado e sgraziato impatto, determinati soprattutto dall'abbandono di alcuni edifici industriali (vedi foto 2) o dagli usi impropri delle sponde (depositi a cielo libero, discariche spontanee, ecc.). In questo senso il risanamento paesaggistico e naturale del Lambro diviene un evidente occasione di rilancio e valorizzazione dell'intero Centro Storico.



## 2.0 La Circonvallazione interna delle ex-mura



Qui sopra, l'accesso urbano da via F. Cavallotti. In primo piano, il rigore geometrico dell'immobile pluripiano degli arch. E.Griffini e D.Montagni (1967), poi l'incrocio con via A. Manzoni e il prolungamento di via A. Gambacorti Passerini nel Centro Storico. Il fondale risulta essere il segno più cospicuo del paesaggio "novecentista" della città. Lo definiscono i due edifici "modernisti" dagli spigoli arrotondati - quello di sinistra opera dell'arch. Borradori con l'alto propileo in mattoni e quello di destra dell'arch. L. Bartesaghi, più modesto ma in sintonia con il primo - e i loro sviluppi successivi, dalle simili volumetrie e con una marcata accentuazione cromatica.

L'abbattimento del perimetro murato, avvenuto durante tutto il corso dell'Ottocento, diversamente da altre città come Milano, Pavia, Brescia o Reggio Emilia, dove si sono realizzati ampi viali di circonvallazione, non ha recato a Monza gli auspici benefici. Operazioni di questo genere avevano allora lo scopo di liberare la città dalle sue costrizioni fisiche e di aprirla verso l'e-

sterno. Nel caso di Monza, si può dire, che la città si è subito richiusa oltre le demolite fortificazioni, salvo forse verso il varco privilegiato del Parco e della Villa Reale. Anche le superfici rese disponibili dal disfacimento delle mura non sono servite a mantenere fasce libere in forma di bastioni "verdi", perfino i materiali di risulta sono stati reimpiegati, in larga misura, per realizzare il muro

di cinta del Parco. Tutto ciò anche se, in origine, come riportano le fonti storiche, si tentò una sistemazione delle strade intorno alle mura «in guisa di pubblico passeggio abbellito da alberi». Né fa testo anche la celebre carta del geografo Brenna, del 1845, dove le aree circostanti alle mura occidentali sono trasformate in *parterres* alberati. Le strade che, nei decenni successivi, si sono sovrapp-



1. L'incrocio della ex-Porta S. Biagio con via A. Manzoni - dove sorgeva il casello del Dazio demolito nel 1855 - è il solo che grazie, ai due bassi corpi di fabbrica ottocenteschi conserva un tramite fra il Centro Storico e il "borgo" immediatamente esterno delineato lungo via C. Prina.

2. Piazza G. Citterio costituisce il perno della struttura a tridente dei viali d'accesso al Parco. Si tratta di un intervento urbanistico della prima metà dell'Ottocento e di cui la piazza circolare - già piazza Augusta - rappresenta ancora oggi, seppur rimaneggiata al ribasso, un coerente modello stilistico eccezion fatta per un solo, ma dirompente, blocco edilizio di fattura moderna.

3. Largo G. Mazzini, principale accesso al Centro Storico da sud, oggi caotico snodo viario del quale in origine si voleva dare un particolare decoro rappresentativo come testimoniano due edifici in particolare: il palazzo fra le vie A. Manzoni e A. Gramsci, di Romolo Canesi, bell'esempio di liberty decorativo; e il basso palazzo eclettico, ex Frette, con i due torrioni circolari ai lati quasi a rievocare il sito dello scomparso castello visconteo.

Nelle quattro foto accanto, visibili conflitti nella cornice urbana delle vie di circonvallazione interna cittadina.



poste e il tessuto edilizio che vi si è affastellato contro ha fatto completamente svanire il respiro e l'ariosità tipiche di un boulevard. Le vie cittadine si presentano oggi anguste, prive di visuali aperte, strette fra edifici di differenti linguaggi e ingombri, spesso congestionate dal traffico. Non determinano, in sostanza, un segno distintivo nel paesaggio della città e neppure lasciano trasparire la loro origine - quale appunto effetto della trasformazione di un palinsesto storico - se non a chi ha il bene di conoscere lo sviluppo della città nella storia. Occorre naturalmente distinguere il settore occidentale dell'ex-mura da quello orientale. Quest'ultimo è delineato dal corso del Lambretto, sprovvisto di una qualità estetica, se non nei rari tratti dove è affiancato da giardini pubblici o privati. Nel settore occidentale invece la fenditura fra il duplice e parallelo andamento delle vie di circonvallazione (Bianchi/Appiani e Manzoni/Paravicini) si è andata saturando di edifici. Di questo lungo tratto si possono riconoscere come parziali

landmarks urbani, più per il loro carattere di riferimento viabilistico, che non di immagine urbana: 1. l'incrocio della ex-Porta S. Biagio (via B. Zucchi); 2. piazza G. Citterio; 3. largo G. Mazzini; 4. l'accesso di via Gambacorti Passerini. Marcatori percettivi di cui si tratta nelle didascalie delle relative immagini. Il recupero dell'immagine paesaggistica dell'anello del Centro Storico dovrebbe comportare scelte alquanto audaci, come ad esempio quella di destinare il perimetro più esterno (vie M. Bianchi, G. Parravicini) a un utilizzo prevalentemente ciclo-pedonale collegato con l'accesso pedonale al Centro dalle vie Cortelonga/Segantini/passarella ferroviaria. Si verrebbe ad attenuare la frattura percettiva e fruitiva fra il cuore storico, largamente pedonalizzato e un intorno ravvicinato dove la dimensione pedonale risulta ancora poco realizzata e decisamente subordinata al transito veicolare (in alcuni tratti delle vie citate fanno difetto i marciapiedi e la percorribilità pedonale può risultare difficoltosa).



# 3.0 Gli Assi radiali della città

Nelle città radiocentriche e anulari gli assi radiali che convergono verso il centro abitato sono l'intelaiatura strutturale del disegno cittadino e uno dei maggiori elementi di percezione del paesaggio urbano sia per la loro funzione viabilistica, e dunque di elevata frequentazione, sia per la loro linearità, sia infine per le stratificazioni storiche che si sono accostate o si sono sovrapposte lungo di essi. Il caso di Monza conferma questa considerazione.

Nel Centro città convergono almeno sei assi stradali di una certa rilevanza. A partire dal recinto orientale del Parco e in senso orario: via Lecco (direttrice storica per la Brianza orientale e il Lecchese) con la diramazione di viale Libertà; via Bergamo (direttrice storica verso l'Alta Martesana e l'Adda); corso Milano (direttrice storica verso il capoluogo lombardo); via Felice Cavallotti (direttrice storica da San Fruttuoso); via C. Prina/L. Manara (direttrice storica per l'Alto Milanese); viale Brianza (direttrice storica verso Carate e l'Alta Brianza).

Lungo questi assi, dalla cerchia delle ex-mura viscontee fino all'uscita dal territorio comunale, si potrebbe in teoria leggere l'evoluzione storica della città, delle sue architetture e

degli stili, delle funzioni urbane. Lo si farebbe esattamente come se si dovesse sfogliare un libro di storia, procedendo pagina dopo pagina da una data lontana fino a oggi.

Nella realtà le cose sono più complesse, poiché occorre tenere conto delle sovrapposizioni, delle sostituzioni edilizie, dei rinnovamenti urbani che spesso alterano un'interpretazione così spontanea. Ma, nonostante questo, è quasi sempre possibile intuire lungo questi tracciati il prolungato cammino di formazione di un'entità civica, molto di più che non nei reticoli urbani interclusi.

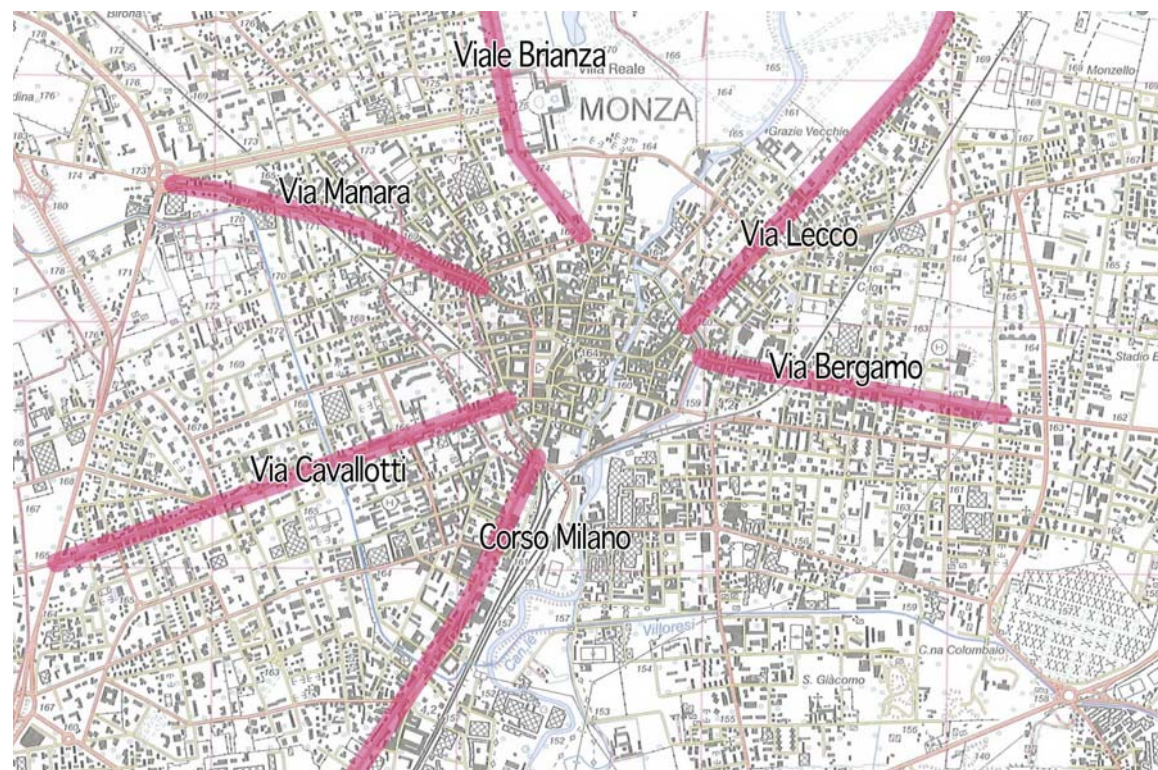
Lo si evince in generale dalle difformità dei volumi edilizi, dalla datazione degli edifici e dalle loro rifiniture, dalla dimensione della sede stradale e anche da quel senso di urbanità che avvolge i tratti finali di questi itinerari, quelli più prossimi al Centro.

Ma si pone anche un problema di riconoscibilità di questi tragitti che, per la loro logica topografica e per il ruolo di tramite per il/dal Centro Antico, vengono talvolta omologati fra loro in mancanza di segni di differenziazione.

Questi possono essere dati da un palazzo in grado di sovrastare visivamente quelli circostanti, da uno snodo viario anomalo - un trivio di strade, una biforcazione - da un ponte o da un sovrappasso o anche dall'allineamento di un isolato formato da un solo blocco edilizio, ad esempio un edificio industriale. Grazie a queste "trasgressioni" alla norma, che in qualche caso possono anche costituire un "disappunto" paesaggistico o un ostacolo urbanistico (il caso classico dei ponti), il passante "fissa" nella memoria il focus di ciascun asse utilizzandolo nella sua mappa cerebrale.

Da ciò consegue anche una evidente contraddizione nell'attribuire importanza e valore a determinati segni del paesaggio urbano. Ovvero che essi non si propongono necessariamente come aventi un pregio estetico condiviso, ma sono essenzialmente, al di là di ogni giudizio di merito, dei landmarks, dei riferimenti paesaggistici obbligatori.

Nella nostra analisi abbiamo preso in considerazione alcuni dei tracciati viari sopracitati, con lo scopo di avvalorare proprio questa tesi e di favorire l'individuazione di caratteri distintivi di ciascun asse rispetto agli altri.



La mappa qui sopra identifica le principali direttrici radiali dell'ambito urbano. Alla loro regolare distribuzione "a raggiera" dal Centro Storico fa eccezione il lato sud-orientale, peraltro mai storicamente definito. Nelle due foto a sinistra, scattate evidentemente a molti anni di distanza, appare evidente come un'architettura di particolare stile - i due edifici razionalisti - sia in grado di stabilire, sul fondale di via F. Cavallotti, un elemento paesaggistico di inconfondibile riconoscibilità, che diventa patrimonio della collettività attraverso il tempo. Qui, in basso, due assi radiali della città: via Bergamo (a sinistra), via Lecco (a destra).



# L'itinerario - via G. Borgazzi - corso Milano

Si tratta della direttrice urbana, la *main street* per eccellenza, il percorso antico, già probabilmente definito in epoca romana, che raccorda Milano (località Loreto) con Monza e vicino al quale si sono poi radunate o sovrapposte, in epoca ottocentesca, le infrastrutture di trasporto pubblico su ferro (tramvia a cavalli, poi a vapore e, infine, elettrica; in parallelo la ferrovia). È stata la direttrice commerciale e dei traffici minuiti dai borghi e dai suburbi con quote di traffico sempre crescenti, almeno fino all'inizio del Novecento quando con la realizzazione dei grandi viali del Nord Milano, il ruolo principale è venuto meno. Oggi

assume funzione di disimpegno urbano disconoscendo per certi versi la sua rilevanza storica. Poche o nessuna sono le preesistenze che in qualche modo nobilitano la sua dirittura, segno anche di una espansione urbana tumultuosa (fine Ottocento - inizio Novecento), discontinua, in perpetua trasformazione, diversificata nelle funzioni e negli usi.

Provenendo da sud, in entrata a Monza, via G. Borgazzi, dopo lo svincolo con la Tangenziale Nord, non presenta subito caratteri cittadini: a ponente si conferma una vasta porzione di area agricola e, lungo il fronte stradale, una serie allineata di bassi fabbricati ottocenteschi di

impronta colonica, variamente ristrutturati in residenze (foto 1). Un'immagine vagamente "di provincia", senza elementi civici di particolare spicco. Anche il segno dei grossi cascinali preesistenti - Casignolo - pare omologarsi in un tessuto edilizio piuttosto anonimo. Una tale situazione si ripropone fino al crocevia semaforico con via Aquileia/v.le Campania. Qui la presenza dell'alto caseggiato, sulla destra di via G. Borgazzi con il frontespizio "cieco" su via Aquileia, è l'esatta impronta del paesaggio suburbano di fine Ottocento in procinto di diventare "città". La sua mole risalta ancora sul caotico contesto

viabilistico che gli ruota attorno, nessun altro edificio contiguo gli è pari e rimane come solitario segnapolo della costruzione di una fronte urbana piccolo-borghese in realtà mai avvenuta;

il basso complesso industriale in abbandono, poco oltre (ex-officine Diefenbach; foto 2) accentua questo carattere di eredità inconclusa. Ma si tratta di un *flash-back* di pochi istanti. Subito dopo, specie sul lato destro, incombono nuovi e moderni elementi di sostituzione a funzione di multiservizi, commerciale e terziaria. Non realizzano però un affaccio stradale compatto, anzi, alcuni di essi si dispongono disallineati e senza apparente dialogo con l'asse stradale. La percezione è però ancora di spazio aperto, grazie alla fascia di sinistra, dove persistono lotti non edificati e orlature di giardini. Fino a questo punto si tratta di un asse stradale scarsamente fruito in modo pedonale in mancanza di continuità del marciapiede e di una attrattività commerciale minuta. La prima sensazione di una scena urbana più definita si ha solo all'altezza del recente complesso aziendale/direzionale sull'area ex Philips (lato destro) dove, finalmente, i volumi delle costruzioni





In alto, il tratto di via G. Borgazzi presso il complesso già Philips, dove la direttrice inizia ad assumere una connotazione urbana. Al centro, il tratto più esterno alla città, in cui si nota la scarsa aderenza del tessuto urbanizzato rispetto all'asse stradale impedendogli di configurarsi come elemento ordinatore del paesaggio urbano. Sotto l' "intermezzo" al punto di incontro fra via G. Borgazzi e il canale Villoresi con il modesto lembo verde sottostante; si tratta di una possibile occasione per valorizzare al meglio un tratto dell'asse considerato. In tal caso la "greenway" del Villoresi rappresenterebbe un'ideale diversione dalla percezione lineare dell'asse Borgazzi-Milano.

acquistano densità e dimensione. Si tratta di un'edilizia composita, di difformi altezze e tendenze dalla quale fanno risalto i due edifici residenziali in angolo con via F. Guerrazzi (foto 3). A questo incrocio corrisponde anche un primo accenno di fruibilità dell'asse diverso da quello esclusivamente veicolare: alcuni negozi e la piccola fascia alberata (foto 4) e attrezzata offrono quell' "amalgama" vitale che può rendere scorci vissuti gli angoli anonimi della città. Qui l'effetto città è valorizzato anche da un edificio di valore artistico (foto 5), in angolo con via T. Edison, dal ricercato decoro eclettico del *bow-window* in muratura e dei balconcini a pagoda del coronamento. Quasi involontariamente il proscenio prosegue presentando inaspettatamente l'opera d'ingegneria idraulica del salto d'acqua del canale Villoresi e la presenza del filare alberato di platani. Si tratta della porzione paesaggisticamente più apprezzabile dell'intero asse, per quanto istantanea. Valore che perde di livello nel tratto successivo nonostante il prospetto edilizio al civico 9 (lato destro), con le cornici delle finestre decorate da motivi floreali e da testine scolpite. Si consolida comunque la percezione urbana anche se la fruibilità del tracciato non presenta punti di fuga laterali. Tutte le occasioni di distrazione corrispondono infatti a vie di stentata caratterizzazione. Il lieve flesso in località il Molinetto (foto 6) rivela l'elemento percettivo più importante della direttrice; la strada infatti si imposta ora sulla distante "mira" del campanile del Duomo, il simbolo in elevazione della collettività monzese. La sua emergenza, a questo punto, cristallizza il procedere lungo l'asse poiché fa riconoscere il traguardo finale, il luogo centrale dell'assetto urbano. La sua integrità visiva andrebbe tutelata da un eccesso di richiami pubblicitari e commerciali. D'ora in avanti la doppia alberatura ai margini della carreggiata funziona da filtro nell'attenuare la persistente difformità volumetrica e stilistica dei corpi edilizi. In realtà, a partire dall'incrocio con via E. Arosio/via Marsala, la cortina edilizia d'impronta ottocentesca si fa più coerente nella sua immagine arrivando anche a sopire il forte impatto del moderno autosilo (lato sinistro; foto 7) con le sue ampie partiture. In corrispondenza del bastione verso la stazione ferroviaria (lato destro), la direttrice presenta

la sua sola *enclosure*, ovvero un "al di fuori" in grado di minimizzare l'ingombro veicolare della strada. Si tratta di un "fulcro" che trasforma l'ultimo tratto di corso Milano (foto 8) in un vero tragitto realmente cittadino, sottolineato dalla maggiore frequenza e dall'esuberanza espositiva degli esercizi commerciali. Un percorso che però trova la sua drastica discontinuità nel nodo viabilistico di largo G. Mazzini, troppo ampio e precluso per essere vissuto come reale *bypass* pedonale al Centro Storico. Al termine di questo "itinerario" si avverte una sospensione d'immagine paesaggistica fra il segmento interno alla città dell'asse G. Borgazzi/Milano e quello più esterno. Qui, dal confine con il Comune di Sesto S. Giovanni fino all'intersezione di via F. Guerrazzi, si resta nell'ambito di un quadro urbano poco definito, evanescente, nonostante la fitta rete infrastrutturale e l'elevata, esclusiva, frequentazione veicolare. Gli spazi non edificati a margine non riescono a dare una dimensione di apertura verso l'esterno perché occlusi da diaframmi, da spigoli, da corpi di fabbrica fuori asse. Non esistono fronti edilizi compatti e, nonostante ciò, la prima percezione di lunga distanza verso l'esterno del tracciato si ha solo al limite del territorio comunale, in corrispondenza dello svincolo con la Tangenziale Nord. Un paesaggio da (ri)costruire mediante l'accrescimento dei caratteri cittadini, simili alla porzione prossima alla città. Una cornice che si realizza con la continuità dei percorsi pedonali e ciclabili, le alberature, la ridefinizione degli accessi e della frammentazione dei fronti recintati, l'apertura di "ambienti" verdi laterali all'asse, l'attenuazione degli eccessi degli impianti pubblicitari, la condivisione "pedonale e ciclabile" dei crocevia, la rimozione degli spazi di risulta e di uso improprio, l'armonizzazione dell'equipaggiamento urbano (dagli impianti di illuminazione ai cestini per la raccolta dei rifiuti, dai piccoli impianti tecnologici alla sistemazione dei modesti spazi verdi). Il tratto prossimo alla città è più contestualizzato anche se rimane un percorso obbligato con poche occasioni di diversioni laterali. Fa comunque difetto l'assenza di elementi percettivi di peso, in grado di spostare e scandire meglio la vivibilità collettiva di questa direttrice.



In alto, il casamento "urbano" collocato all'intersezione Campania/Aquileia, episodio isolato di un fronte edilizio lungo via G. Borgazzi. Sotto, i volumi difformi e disallineati sul tratto esterno di via G. Borgazzi che esprimono incertezza nel paesaggio. In basso, i caseggiati di vecchia origine "colonica" che fiancheggiano il tratto al Casignolo. Infine, la vetrata a specchio del raggruppamento aziendale Olmea riflette la disomogenea compagine del fronte opposto, quasi a sintetizzare l'assenza di unitarietà di questa direttrice di penetrazione in città.

# L'itinerario - via F. Cavallotti

È il maggiore asse dell'ambito urbano occidentale, originato dalla disposizione di antichi percorsi allineati nella campagna alto milanese. L'orientamento in senso est-ovest lievemente inclinato di circa 10° corrisponde alla partitura viaria che si ritrova nei vicini comuni di Muggiò, Cinisello Balsamo, Cusano Milanino. Il percorso appare delineato in una mappa della città del 1881 con il nome di via della cascina Revasasco. Percorribile in entrambi i sensi di marcia risulta oggi essere uno dei principali ingressi al Centro Storico e al parcheggio sotterraneo di piazza Trento e Trieste. Di primo acchito a tale funzione non corrisponde però un'equivalente immagine rappresentativa. La via risulta poco caratterizzata, di scarsa agibilità pedonale, e la stessa compagine edilizia d'affaccio non ha elementi di spicco o rilievo. La lettura diacronica del tessuto urbano non è lineare per via dell'interposizione di cortine edilizie differenziate fra loro, per età e volumi, situazione del resto comune a larga parte della città. L'asse non presenta momenti di "respiro", fatta eccezione per l'incrocio con viale Europa/Monte Cervino, che risulta il solo *landmark* di riferimento, accentuato dall'alto edificio multipiano d'angolo (foto 5). Procedendo dalla periferia verso il Centro, l'accesso da viale Lombardia risulta anonimo e paradossalmente, al momento, enfatizzato da un immobile commerciale dalla vistosa cromia gialla (foto 1). In seguito il mancato allineamento di alcuni edifici, isolati all'interno dei loro lotti, impedisce la percezione di un *continuum* urbano (foto 2). L'incrocio con via V. Pisani potrebbe conferire una prima riconoscibilità grazie allo smusso del basso edificio novecentista d'angolo, suggerimento che però non è stato ripreso nei due vertici opposti del crocevia (foto 3). Più significativa la successi-



va sequenza di alti fabbricati condominiali con affaccio strada, corrispondenti al cinema Metropoli (foto 4), con l'adozione, sul lato sinistro, di un porticato che riconduce a un'immagine più commerciale, ma probabilmente troppo eccentrica e isolata. Segue il già citato incrocio con viale Europa (foto 5), primo elemento di percezione di un palcoscenico urbano ormai consolidato. La continuità in crescendo viene però bruscamente interrotta dal segmento successivo (foto 6) dove si affiancano, senza logica apparente, architetture di pronunciato segno grafico, isolati condomini accanto a villini e palazzine, un lungo plesso scolastico (foto 7) che determina una netta frattura fruitiva solo in parte attenuata dall'arredo verde del lato stradale opposto. L'ambiente urbano diventa finalmente più riconoscibile solo una volta raggiunto l'incrocio con via San Gottardo (foto 8) per la netta prevalenza dei blocchi edilizi moderni a filo strada. Gli istituti bancari e altre sedi di rappresentanza istituzionale definiscono infine il quadro operativo della città come premessa all'ingresso nel Centro Storico. Il percorso stradale inoltre risulta qui più ampio e aperto. L'incrocio con via A. Manzoni (foto 9) restituisce un'immagine congeniale e corretta della città, qualificata anche dal particolare stile architettonico di alcuni edifici.

## 4.0 Infrastrutture della grande viabilità - La circonvallazione esterna

Le grandi infrastrutture viarie, in prossimità dei centri urbani, hanno un palese effetto paesaggistico “d’urto”. Anche se ormai strade a doppie o triple corsie, svincoli, sovra e sottopassi sono elementi comuni della cornice metropolitana esse, nondimeno, rappresentano delle frizioni, delle cesure nel contesto abitato e nella percezione degli spazi. Nelle periferie poi, tali assi attraggono una congerie di equipaggiamenti sia di carattere commerciale (grossi empori, contenitori di esposizioni, ecc.), sia a servizio del traffico veicolare (depositi, garages, officine, stazioni di servizio, ricambi auto, concessionarie, ecc.). In

altri termini si potrebbe parlare di paesaggio “al servizio della circolazione su gomma”, conformato sui plurimi usi dei veicoli a motore. Si tratta di urbanizzazioni quasi mai pianificate, di edifici spesso precari o privi di un compiuto accento architettonico eccezion fatta, per necessità di immagine e di distinzione, per le concessionarie d’auto dove si palesano linee e materiali di grande effetto (finiture a specchio, insegne, pennoni e bandiere, grandi superfici vetrate, verde d’arredo e viabilità interna particolarmente curata, ecc.). Molto più modeste e mediocri le officine, dove solo certi cartelloni promozionali e qualche

auto posteggiata dinanzi ne evidenziano la localizzazione, fino agli informi e improvvisati depositi di vetture rottamate o di autocaravan. Fra questi elementi si interpongono poi, senza regole o cadenze precise, esercizi ricettivi, empori commerciali all’ingrosso o di particolare specializzazione che ricavano la propria notorietà essenzialmente dall’essere collocati lungo un asse stradale di notevole scorrimento. In questi casi i parcheggi sono ricavati nello spazio antistante il magazzino, debitamente arretrato rispetto al margine stradale, ma spesso del tutto privo di elementi di arredo, finanche di una pavimentazione

stabile. Vista in una scenografia lineare si ricava un’impressione di profili irregolari, talvolta avanzati, talaltra arretrati, inframmezzati da grandi impianti pubblicitari, insegne debordanti alla ricerca di una maggior evidenza, palificazioni, basse o alte recinzioni, scarti di bordure “verdi”. In ogni caso si manifesta apertamente l’impossibilità, anzi la totale impraticabilità, di una fruizione pedonale che non vada al di là dell’itinerario diretto parcheggio-negozio. La quasi generale assenza di marciapiedi o di piste ciclo-pedonali fa sì che tali urbanizzazioni fronte strada siano accessibili solo e soltanto con un mezzo veicolare.

*Alcune immagini dell’asse tangenziale di viale Delle Industrie/viale G. B. Stucchi. Nelle due fotografie qui a fianco si nota l’accostamento di attività marginali e di servizio, connesse con infrastrutture di questo genere. Il risultato è un paesaggio incoerente, privo di unitarietà nelle forme e nei volumi, di poca identità urbana in cui sarebbe necessario un intervento di ricomposizione degli spazi. Negli scatti sotto, il medesimo asse, nella porzione più a nord, dove per la presenza di grandi impianti (ipermercati, Palazzetto dello sport, Stadio) l’impronta urbana è più rimarcata e anche la strada, corredata di un impianto arboreo, sembra meglio inserita nel contesto paesaggistico. Non si tratta di una dimensione “cittadina” per via dei grandi spazi aperti e della difficile accessibilità pedonale, ma si nota un miglioramento rispetto alla situazione che si riscontra poche centinaia di metri prima (vedi l’ultima foto a destra).*





La progettazione e il tracciamento di questi assi stradali tangenziali è avvenuto in tempi e modi differenti nel corso degli ultimi quarant'anni, su territori agricoli "intonsi", in genere sguarniti di urbanizzazioni. Queste opere infrastrutturali, a doppia carreggiata e a due o tre corsie per ogni senso di marcia, si resero necessarie per smaltire aliquote di traffico urbano sempre più elevate. Necessità contingenti spinsero alla loro realizzazione senza una particolare attenzione all'inserimento paesaggistico.

Quando ciò, almeno parzialmente, è avvenuto, come nel caso di viale G. B. Stucchi, ci si è limitati a un modesto allestimento verde, consistente in piantumazioni arboree nel largo spartitraffico centrale. Soluzione evidentemente di primo approccio che tuttavia meriterebbe ulteriori sviluppi per mitigare il notevole impatto dell'infrastruttura sia sotto i profili acustico, che di inquinamento atmosferico o di percezione nel paesaggio.

Il reinserimento paesaggistico di queste opere nel contesto urbano potrà avvenire nel futuro

essenzialmente in due modi: o mediante una metabolizzazione spontanea nel tessuto urbano, oppure tramite un radicale disegno di "ricostruzione" dell'assetto paesaggistico dell'infrastruttura, senza peraltro penalizzare la sua funzione viabilistica.

L'assimilazione avviene con il progressivo addensamento delle attività urbane lungo il tracciato, con la riduzione della sua portata infrastrutturale a seguito dell'intersezione con nuovi assi urbani, insomma con il dilatarsi quasi "fisiologico" della città. Il posizionamento, ad esempio, di nuovi quartieri residenziali non a ridosso, ma prossimi a un'importante arteria stradale, aumenta l'effetto urbano, con nuovi svincoli, roatorie, realizzazione di percorsi pedonali o ciclabili, sistemazioni verdi per attenuare gli effetti acustici. Talvolta genera anche l'allontanamento di attività improprie, pregiudizievoli o invadenti. Anche la localizzazione di grandi superfici di vendita o di impianti sportivi origina una sorta di addomesticazione dell'infrastruttura viaria, la rende più accludente. In genere poi le grandi

strutture commerciali, al di là dell'impatto visivo immediato, predispongono per un disegno minimamente coerente del loro intorno che siano parcheggi o viabilità di servizio.

Con ciò non si vuole affermare che l'inserimento paesaggistico dei grandi assi stradali periurbani debba essere agevolato solo grazie ad ulteriori occupazioni di suolo e ad espansioni urbane poiché, ben diversi, dovrebbero essere, in una logica di corretta politica urbanistica di contenimento, gli strumenti da mettere in opera.

Ad esempio intervenire direttamente sull'infrastruttura per ridurre l'impatto e favorire il suo recupero paesaggistico. Si avverte ancora oggi però che già solo nell'adeguamento alle nuove normative, di incroci e intersezioni, l'attenzione paesaggistica è messa in secondo piano, interpretata semplicemente come essenziale approntamento verde delle aree di risulta fra le corsie di decelerazione o all'interno di roatoria con riuscite, sappiamo, molto spesso discutibili.

Assumendo come modello l'asse tangenziale di viale Delle Industrie/viale G. B. Stucchi le pos-

sibili ipotesi d'intervento si aprono a ventaglio con:

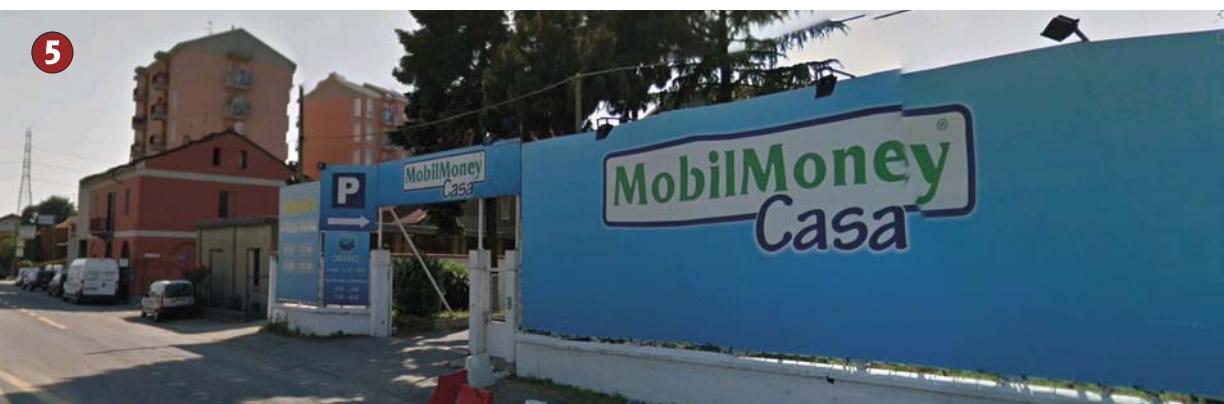
- un deciso incremento della piantumazione arborea compatibilmente con gli obblighi di apertura delle visuali stradali;
- un meticoloso intervento di riordino dei margini viari tendenti alla loro regolarizzazione, all'uso di materiali e di pavimentazioni omogenee, alla definizione degli spazi interstiziali, alla razionalizzazione delle reti tecnologiche aeree e di superficie;
- una sostanziale rimozione o drastica riduzione delle strutture pubblicitarie;
- una tenace protezione delle aree agricole limitrofe all'asse, mediante la posa di siepi e filari alberati;
- il tracciamento, a distanza di sicurezza, di paralleli percorsi ciclo-pedonali;
- l'eventuale inserimento, con l'obiettivo di un riordino degli accessi diretti, di percorrenze veicolari complanari a velocità ridotta; e ovviamente un deciso controllo delle attività improprie o inadatte.



Immagini di viale Delle Industrie/G. B. Stucchi.

1. Alberature a corredo dello spartitraffico. Oltre a fornire uno schermo per le luci dei veicoli che procedono in senso opposto, il filare aumenta l'effetto prospettico e mitiga l'orizzontalità.
2. A fronte di interventi utili si riscontrano situazioni di non attenzione a ciò che non è la corsia di marcia dei veicoli. La sistemazione dei bordi stradali è decisiva per l'inserimento paesaggistico di una infrastruttura.
3. L'immagine presenta una soluzione per l'integrazione degli equipaggiamenti accessori, indotti dalla presenza di un'asse stradale. Le attività economiche sono state riunite in un solo comparto servito da una strada complanare.
4. Un'immagine del viale nella situazione attuale.
5. Una roatoria che, per gli utenti non motorizzati, risulta un ostacolo insuperabile.

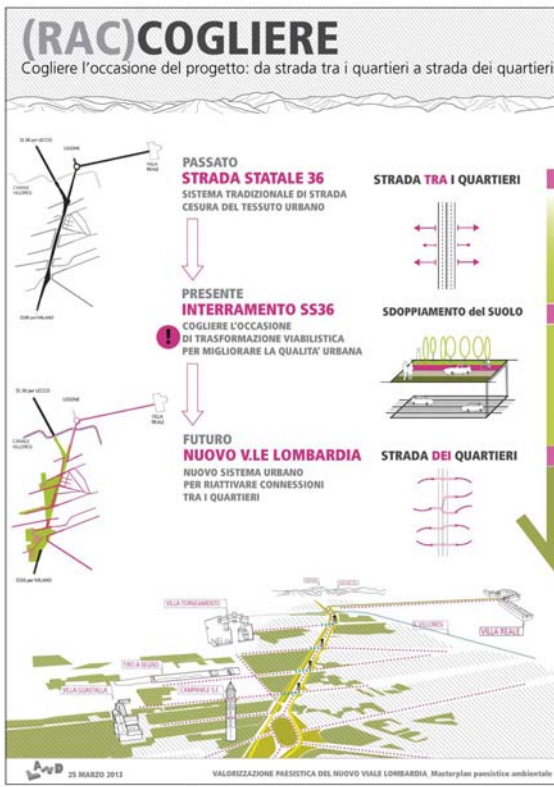
# 4.1 Infrastrutture della grande viabilità - viale Lombardia



L'asse stradale della Strada Statale n. 36, a ovest della città, ha costituito per molti anni una nitida cesura d'ordine urbanistico e paesaggistico fra il tessuto urbano consolidato a oriente e le sue propaggini periferiche a est. Brani di città si sono sempre più avvicinati al tracciato della circonvallazione occidentale mentre gli abitati di San Fruttuoso, via Della Taccona, via Ticino hanno subito una evidente interruzione indotta proprio dall'effetto "barriera" dovuto alla presenza della grande arteria viaria. In termini più precisi ha separato ed isolato la località di San Fruttuoso, ha scomposto l'ordine e la partitura degli andamenti viari preesistenti (tutti lievemente fuori asse rispetto alla linearità di v.le Lombardia), ha determinato, con l'ag-

giunta della variante del Rondò, spazi interclusi di ampia estensione. Il calibro dell'asta stradale, la sua funzione di grande scorrimento hanno inoltre impedito di realizzare connessioni ed intersezioni a livello, se non quelle semaforiche che sono state per molti anni il cruccio dei cittadini e degli automobilisti in genere. Queste condizioni critiche risultavano ancor più enfatizzate sia dall'accresciuto a dismisura volume di traffico veicolare congenito ad una infrastruttura stradale di rango statale, che dai riprovevoli effetti indotti dal transito rallentato dello stesso. Il recente intervento di *bypass* sotterraneo ha inteso dare una soluzione definitiva a una gran

*Le immagini di questa tavola sono state riprese prima della realizzazione del bypass di viale Lombardia e naturalmente anche prima della progettata riqualificazione del tracciato di superficie. In ogni caso esse mettono in evidenza alcune situazioni generali non strettamente dipendenti dagli interventi in divenire. La foto 1, ad esempio, incornicia un segmento, in superficie, di viale Lombardia connotato da una diversità di occupazioni dei suoli limitrofi all'arteria stradale con impianti spesso fuori asse, disordinati accessi, insussistenti dotazioni vegetali. L'immagine 2 raffigura lo snodo tra il viale Lombardia e la variante del Rondò dei Pini. Si nota, in questo caso, la persistenza di ampie aree di risulta, non edificate, che potrebbero rivelarsi decisive nell'assetto paesaggistico dell'intero quadrante. L'immagine 3 è una vista dalla quota di campagna delle aree di margine di cui sopra. Accanto ad esse si sono accumulate progressive espansioni di comparti industriali, sostanzialmente povere di opere di urbanizzazione secondaria. L'immagine 4 mostra l'affaccio diretto alla strada che, oltre ai comprensibili effetti ambientali, evidenzia un certo disagio paesaggistico. In altri casi, (immagine 5) l'affaccio diretto è occasione per enfatizzare le attività commerciali frontiste, ma anche in questa circostanza con effetti discutibili. Il progetto di riqualificazione dovrebbe contemperare anche la risoluzione di queste situazioni. Nell'immagine 6, infine, uno sguardo da livello strada dell'ingresso in Monza del viale Lombardia, dove l'assenza di un equipaggiamento stradale e di fronti meglio qualificati restituiscono un paesaggio anonimo e poco attrattivo.*



Le tre "manifesti" qui sopra esprimono in sintesi e con efficacia il metodo e i contenuti del progetto di riqualificazione di viale Lombardia dopo la realizzazione del bypass sotterraneo. Le due restituzioni della computer grafica, sul lato destro della pagina, evidenziano la situazione a intervento compiuto, in stagione primaverile.

parte di questi problemi e mostrare come la considerevole "collisione" di una infrastruttura sul paesaggio urbano possa essere ragionevolmente attenuata. Dalla risoluzione dell'impasse viabilistica si deve quindi passare alla considerazione degli aspetti urbanistico e paesaggistico al fine di ottimizzare le scelte di carattere ingegneristico già assunte dall'ente gestore della struttura viaria. Diversamente dal tratto nei territori di Lissone e di Desio, l'asse della S.S. n. 36 nel Comune di Monza non esibisce l'impronta distintiva della strada-mercato, se non in termini piuttosto frammentati e confusi. Non si trova, fortunatamente, ed a solo titolo di esempio non certo quale aspirazione, un centro commerciale (quelli esistenti sono ai margini esterni del confine comunale) che catalizzi lo scenario urbano o, comunque, concorra - ancorché a suo modo - a conferire un ordine d'influenza ai vari settori dell'affaccio stradale. Non lo è, ad esempio, il superstore di via Lario che non ha nessun elemento di contatto

diretto con la strada. Inoltre nel segmento monzese dell'arteria di traffico non esistono tracciati complanari in grado di disimpegnare i transiti dei frontisti; tutti prospettano direttamente alla carreggiata veicolare fin da quando essa era totalmente a livello di superficie. Il percorso stradale interessa il territorio comunale per circa 4.500 metri (1.800 metri è quello interrato). Sui due lati, lungo di esso, si affacciano contesti urbani dei più diversi, un vero campionario di situazioni differenti: stalli per roulotte, spazi all'aperto di deposito, magazzini commerciali ed industriali, corpi di fabbrica residenziali d'inizio secolo, palazzine e villini Liberty, residenze condominiali moderne, stazioni di servizio, sedi di istituti di credito e palazzi per uffici a "vetro-specchio", giardini e parchi privati, ecc. La zona dell'ex svincolo di San Fruttuoso risulta in prossimità di ambiti di interesse paesaggistico e culturale legati alla presenza della trama storica del nucleo antico del borgo di San

Fruttuoso, alla chiesa parrocchiale, al complesso di villa ex Barbò ed ai giardini di via Risorgimento, v.le Lombardia, via Tito Speri. Più distante, si trova la villa del Torneamento. Di seguito vengono elencati gli ambiti soggetti a salvaguardia e per i vincoli paesaggistici si riportano a stralcio le motivazioni contenute nei rispettivi verbali di apposizione delle tutele, poiché possono risultare utili anche ai fini di ulteriori considerazioni.

- Villa ex Barbò (Collegio della Guastalla), bene culturale art. 10 D. Lgs. n. 42/04;
- Giardino di via Risorgimento, vincolo paesaggistico art. 136 D. Lgs. n. 42/04 - D.M. 15.09.1960 "Riconosciuto che l'immobile predetto ha notevole interesse pubblico perché con la sua vegetazione arborea costituita da varie e pregiate essenze d'alto fusto quali: pini e faggi forma una nota verde di non comune bellezza";
- Giardino di viale Lombardia, vincolo paesaggistico art. 136 D. Lgs. n. 42/04 - D.M. 23.09.1960 "Riconosciuto che l'immobile predetto ha notevole interesse pubblico perché con la sua vegetazione arborea formata da pini, cedri e faggi secolari costituisce una nota

verde di non comune bellezza";

- Giardino di via Tito Speri, vincolo paesaggistico art. 136 D. Lgs. n. 42/04 - D.M. 25.07.1960 "Riconosciuto che l'immobile predetto ha notevole interesse pubblico perché con la sua vegetazione arborea costituita da varie e pregiate essenze quali: cedri, magnolie, faggi selvatici secolari forma una nota verde di non comune bellezza";
- Giardino e Villa Della Croce-Brambilla "Il Torneamento" (Istituto Figlie del Divino Zelo), bene culturale art. 10 D. Lgs. n. 42/04.

L'analisi paesaggistica di questo tronco stradale non può, ovviamente, esimersi dalla prossima configurazione, ad opere strutturali concluse, e con l'attuazione del progetto paesaggistico di rivalorizzazione. L'interramento interessa il tratto dallo svincolo di San Fruttuoso a sud fino alla bretella per il Rondò dei pini, a nord, per circa 1.800 metri. La sistemazione in superficie prevede, tuttavia, un altro percorso stradale centrale di dimensioni più ridotte (8 m), di funzione urbana e di servi-



Altre immagini di grandi impianti infrastrutturali nel territorio di Monza. In alto, lo snodo del "Rondò", per molti anni punto di riferimento del paesaggio stradale del Nord Milano. In basso lo svincolo di Lissone Sud della S.S. 36, al margine del territorio comunale.

zio nell'ipotesi di emergenza di una impercorribilità del tunnel sottostante e due percorsi ciclabili paralleli, vagamente sinuosi, oltre ad estese fasce a verde con piantumazioni arboree.

Sono inoltre previste quattro intersezioni semaforiche: via C. Meda, via F. Cavallotti, v.le Vittorio Veneto, via Montelungo/Albenza; e due svincoli a rotatoria: S.Fruttuoso, Bretella del Rondò. Occorre rilevare che il progetto di *restyling* ha dovuto confrontarsi con i condizionamenti indotti dalle soluzioni tecniche già adottate per le opere infrastrutturali in sottosuolo - incluse le possibili interferenze con il contesto di superficie, e quindi con la sua nuova prerogativa paesaggistica - che riguardano la realizzazione di opere tecnologiche visibili in superficie come prevalentemente le uscite di sicurezza, le cabine di controllo elettrico, vasche di laminazione, ecc. La cornice operativa è ristretta alle pertinenze stradali e ad alcune superfici viciniori sebbene negli

elaborati grafici del proponimento progettuale non vengano escluse future connessioni con gli ambiti disponibili ai margini dei bordi recuperati. L'intervento prevede la piantumazione di 600 alberi per una superficie di "parco in linea" un corridoio *green* di 18.500 mq, una dotazione di 3,5 km di fasce di mitigazione e di 1,5 km di bordure arbustive, 1,8 km di ciclovia "veloce" e 2,3 km di pista ciclabile "lenta", 1,5 km di percorsi pedonali oltre ad altre attrezzature ricreative per il gioco, il *fitness* e il tempo libero.

Il progetto ha vissuto la partecipazione attiva dei cittadini che potevano esprimersi con considerazioni migliorative. L'opinione generale ha giudicato positivamente la soluzione prefigurata segnalando le opportunità di piantumazioni sempreverdi, un efficace mascheramento dei manufatti tecnici in superficie e il desiderio di veder aumentata la dotazione di attività commerciali come chioschi, gazebi e rivendite di giornali,

ecc. Non possono, poi, sfuggire quelle attenzioni paesaggistiche relative alla non ridondanza della segnaletica stradale, al divieto di installazione della cartellonistica, all'adeguatezza della illuminazione e dei complementi d'arredo urbano. L'impellenza e l'obbligatorietà di un rapido ripristino della superficie, dopo anni di disagi, non si può che condividere.

Una visuale paesaggistica, accompagnata da una più meditata riflessione, poteva altresì condurre a ipotesi lievemente diverse e più inserite nel contesto urbano. Al momento, si intuisce di non essere riusciti ad approfittare del tutto di un vasto "vuoto" infrastrutturale per ricreare una vera riconnessione fra parti separate della città e ridefinire, anche in termini di costruzione di un nuovo paesaggio urbano, un segno di grande effetto.

Non si vogliono offrire ipotesi alternative ma proporre spunti per ragionamenti, di più lungo ter-

mine, che possono partire dalla considerazione dell'unico altro maestoso asse stradale della città, il viale Cesare Battisti, avente come estremi il Rondò e la Villa Reale. In questi caso la soluzione, ispirata a fuochi visuali ben identificati, risulta valida anche sotto il profilo paesaggistico per la sua semplicità, per il suo ordine e rigore formale, in altre parole per vigore ed organicità. Inoltre appare decisivo non esaurire l'operazione con l'allestimento di superficie del tunnel ma ampliare, nel tempo, l'ambito di interesse sia ai tracciati trasversali che a un più esteso contesto limitrofo per riuscire a metabolizzare il nuovo ruolo urbano e la futura immagine di v.le Lombardia.

Infine si considerino la pluralità delle connessioni con la rete della "mobilità dolce" da e verso tracciati paesistici: il canale Villoresi, il PLIS del Grugno Torto, o i viali monumentali del complesso di Villa Reale (luogo dell'identità lombarda, ai sensi del P.T.P.R.) e, poco più in là il Parco reale, non risultano lontani dalla località. In un quadro più complessivo risulta evidente la possibilità di agire per tracciare una continuità formale e paesaggistica con il fascino caratteristico del *boulevard* del v.le C. Battisti.

In una siffatta prospettiva p.le Virgilio riacquisirebbe il ruolo di cerniera tra i due tracciati, il viale Lombardia si qualificerebbe come prolungamento, preludio in direzione di Milano, del viale d'onore, d'invito al complesso di Villa Reale. Si tratta di un'operazione urbanistica di grande effetto e di notevole suggestione sulla quale è possibile impennare una più vasta e organica riconfigurazione del paesaggio dell'intero quadrante ovest della città.

# 5.0 Il Fronte ferroviario della città

La si potrebbe considerare una questione paesaggistica di secondo livello ma, in termini di percezione della città, ciò che si osserva dal finestrino di un treno in transito è condiviso ogni giorno da migliaia di persone, più o meno involontariamente, più o meno consapevolmente. In realtà, da sempre, la facciata urbana rivolta verso una linea ferroviaria è, per così dire, il lato accessorio, quello di servizio, quello dimentica-

to ed esteticamente meno gradevole. Lo aveva sottolineato già il celebre Carlo Emilio Gadda giungendo con il treno alla stazione Centrale di Milano: «... gli ultimi rilevati ferroviari sono cosa di decenni (1906 et ultra): mutande distese ad asciugare a gambe larghe sulle ringhiere dei ballatoi, con farfallio dei relativi bindelli, annunciano al pellegrino ammirato che il treno sta per fermarsi nella metropoli lombarda».

Nel caso di Monza l'argomento non è secondario poiché la città è tagliata da tre tronchi ferroviari, per complessivi 8,7 km, che, al di là dei problemi urbanistici, pongono anche questioni di ordine paesaggistico nella duplice forma di fruizione: la visuale dall'esterno verso la rete ferroviaria, la panoramica dall'interno del convoglio ferroviario verso il paesaggio percepito.

Il ramo principale che da Milano arriva a Monza, il secondo costruito in Italia, nel 1840, è un grosso fascio di binari che attraversa il più classico dei paesaggi vetero-industriali della Lombardia, forse il primo in assoluto e determinato proprio dalla presenza della strada ferrata.

L'immagine che se ne coglie oggi è di una progressiva dismissione degli impianti industriali che rimangono come reperti oppure sono soggetti a sostituzioni con moderni complessi terziari e tecnologici. Non mancano poi le tipologie delle residenze operaie, le popolari case di ringhiera - molto indicativa quella che si nota in fregio alla linea FS in località San Rocco - i sottopassi e i sovrappassi della rete stradale. Infine lo stesso restringersi o allargarsi del sedime ferroviario a seconda della vicinanza alle stazioni o degli scali merci. Questo svolgersi della linea ferrata ha un elemento percettivo aggiuntivo quando, poco prima dell'ingresso nel piazzale della stazione, i due binari della linea convogliata per Lecco scavalcano con un sovrappasso quella per Chiasso

*Nella serie di sinistra. In alto, l'effetto barriera della ferrovia è accentuato dal grigiore dei muri che ne fanno un elemento "non partecipe" della città. Al centro, l'ambiente un po' tetto e deteriorato dei sottopassi pedonali. Sotto, il classico paesaggio percepito dalla linea ferroviaria in entrata a Monza.*

*Nella colonna di centro, tre immagini del patrimonio ferroviario cittadino: l'architettura della Stazione, la torre della riserva d'acqua, la ex-Stazione Reale.*

*Nella striscia di destra. in alto, la ferrovia per Lecco in fregio al Centro Storico. In mezzo, lo stesso ramo a oriente della città, fra residenze e aree agricole. Sotto, il sezionamento delle linea allo scalo di Monza con la diramazione per Chiasso con l'imbocco della galleria e il binario per Lecco.*





portandosi quindi ad oriente di questa. All'altezza dello scalo di Monza la linea proveniente da Milano si seziona: un ramo si indirizza a nord-ovest (direzione Chiasso), un secondo invece si dirige a nord-est (direzioni Besana Brianza e Lecco). Nel primo caso si tratta di un tronco sostanzialmente estraneo al paesaggio cittadino poiché interamente ricavato in trincea e parzialmente coperto. Il fascio dei binari all'altezza della stazione è leggermente in curva e ciò conferisce anche una certa particolarità alla percezione della linea posizionandosi sui marciapiedi d'attesa, specie quando i convogli escono dalla galleria cittadina. Il ramo verso Lecco taglia invece a livello il settore orientale della città comprendendo anche, fino a Villasanta, la linea per Besana Brianza e disponendo anche della stazione sussidiaria di Monza Sobborghi. Attraversa una porzione prevalentemente residenziale della città e lambisce anche diversi spazi aperti, pure con scorci di un certo pregio (p.e. sulla Villa Osculati). Il finestrino di un convoglio ferroviario è come

uno schermo televisivo, rivolto sul paesaggio. Una cornice che racchiude uno spazio ben definito, ma dinamico, in movimento come fosse ripreso da una telecamera, in continuo cambiamento. Ma il finestrino è anche una lavagna, sulla quale identificare luoghi e nomi delle località: montagne, fiumi, città, paesi, monumenti. Mostrare una città anche dal treno vorrebbe dire scrutarne una porzione, sia pure ai margini o del tutto decentrata, con prospetti edilizi dignitosi, priva di evidenti elementi di degrado, con un ordine distributivo delle percorrenze parallele non casuale ma rapportato e in dialogo con la stessa sede ferroviaria. In quest'ultimo caso, ad esempio, il tracciamento di percorsi ciclo-pedonali lungo la linea ferroviaria è un elemento che può accrescere il valore del contesto così come il recupero a verde degli spazi di risulta, spesso ricettacolo di usi impropri, così come la progressiva rivisitazione dei sottopassi pedonali, talvolta oscuri e disagiati, magari in certi casi a favore di sovrappassi che, in taluni casi, possono anche essere strutture di valorizzazione di un ambito degradato, così come il riordino e l'organizza-

*Qui a sinistra, una visuale dell'area dello scalo ferroviario e uno scorcio del terminal degli autobus in piazza Castello. Un riordino e una sistemazione complessiva delle zone di pertinenza ferroviaria che stradale dovrebbe avere come presupposto l'eliminazione di ogni effetto di preclusione e di sbarramento. L'infrastruttura ferroviaria necessita di essere reinserita nel paesaggio cittadino in senso di dialogo e di apertura, di accessibilità e anche di nuova percezione. Esistono esempi in vari Paesi europei dove la stazione e gli impianti ferroviari sono elemento di qualificazione del paesaggio urbano.*

*Nella colonna di destra. In alto, la lunga trincea del ramo per Chiasso, vero corpo estraneo alla città ma anche inaspettato solco "ecologico" per l'abbondanza di vegetazione e, anche, una modesta seppur tutta da accertare possibilità di fruizione attraverso una sistemazione delle scarpate e dei manufatti. Ecco come un lembo ferroviario potrebbe anche trasformarsi in risorsa per la città. Al centro, il paesaggio ferroviario è spesso caratterizzato da orti estemporanei. Un loro assetto definito porterebbe migliorie al contesto così come, in generale e come si dimostra nella foto sotto, una maggiore attenzione alle possibilità di fruizione pubblica e di arredo potrebbe essere presupposto per una migliore integrazione nella città delle fronti ferroviarie.*



zione degli orti urbani, spesso posizionati lungo le massicciate, o la disposizione di alberature in grado di schermare impianti ed edifici in disuso. In sostanza la percezione del paesaggio ferroviario, sia pure in ambito urbano, significa in prospettiva conciliare meglio la presenza di questa infrastruttura così poco "permeabile" nel tessuto urbano.

Avvicinare la ferrovia alla città significa, nei limiti della sicurezza, abbattere gli ostacoli che la dividono da essa. Rendere più vivibili e condivisi gli spazi di disimpegno degli scali, senza impedimenti architettonici, sull'esempio delle stazioni elvetiche, dove i marciapiedi d'accesso sono spesso posti al medesimo livello delle strade e dei parcheggi, senza recinzioni o preclusioni. Aumentare il senso di vicinanza e di prossimità degli spazi limitrofi alla ferrovia, renderli accessibili con percorsi pedonali e ciclabili con sistemazioni a verde, moltiplicando i possibili bypass da un lato all'altro della linea. Infine, nel caso dei tratti in trincea, provvedere a una più idonea sistemazione vegetale dei declivi pur conservando l'inaccessibilità esterna.

## 6.0 Gli "Ingressi" della città

Cosa contrassegna, cosa distingue, cosa rimarca l'ingresso alla città? Quale elemento, quale segno del paesaggio evidenzia il passaggio dalla campagna al centro abitato, dal non-urbano all'urbano? In passato, il segnale era evidentissimo. Erano le mura cittadine a stabilire il diaframma, la demarcazione, la forma fisica e circoscritta della città. Le porte, aperte nel recinto delle mura, restituivano il senso del passaggio, dell'ingresso nel contesto cittadino, ritenuto più evoluto e civile rispetto al territorio circostante dove risiedevano i "villani" o i "bifolchi", termini che ancora oggi vengono utilizzati come sinonimi dispregiativi. La demolizione delle cinte murarie, conseguente alla combinazione di due fattori - la perdita del ruolo strategico o del rilievo difensivo della città e l'espansione urbana dei secoli XIX e XX - avrebbe dovuto proiettare verso l'esterno il margine urbano e determinare nuovi "accessi". In alcuni centri, per brevi periodi, ciò è avvenuto con il tracciamento di viali di circoscrizione (a Monza, p.e., con gli assi di viale Delle Industrie e di viale E. Fermi) ma senza comunque contrassegnare con particolare evidenza le nuove "entrate" civiche. Tale funzione è stata interpretata, a volte, da qualche incrocio attrezzato, da una rotonda, quasi mai da un mo-

numento o da un segno distintivo e significativo assimilabile a ciò che rappresentarono in passato le porte urbane.

Inoltre l'espansione dissoluta e sgrammaticata dei nuovi quartieri e dell'edilizia minuta hanno reso impossibile un coerente limite del margine cittadino. Tutto si è fatto più incerto, disorganico, frammentato. Una patologia che gli urbanisti usano definire come *sprawl* urbano. Nella Brianza e nella zona di Monza tale fenomeno è stato esasperato sia dalla tumultuosa crescita urbana, sia dalla prossimità dei vari nuclei storici in forma tale che, in breve volgere di tempo, i tessuti dell'uno e dell'altro centro abitato si sono saldati quasi senza soluzione di continuità. Altro fenomeno che oggi i dottori dell'urbanistica, o forse meglio i sociologi urbani, hanno identificato come la "città diffusa".

In una simile situazione risulta complicato individuare l'effettivo spazio di transizione fra una condizione di paesaggio e l'altra, sebbene ancora alcuni elementi possano contribuire a farlo. Ad esempio l'infittimento della rete stradale vicinale, la rarefazione degli ultimi margini agricoli e l'addensamento dell'edificato, infine la riconoscibilità di un nucleo storico più determinato e dove le modalità di accesso differiscono con il passaggio dalla mobilità veicolare

a quella pedonale. Nel caso di Monza, questo avviene quando si varca il perimetro delle ex-mura cittadine.

Nonostante questo si è completamente perso nella galassia metropolitana e nel paesaggio delle grandi periferie, il senso del passaggio da un abitato all'altro, da una sfera amministrativa all'altra. Ormai in quasi tutti i casi è soltanto la segnaletica stradale, spesso confusa nell'enfasi pubblicitaria commerciale, a rivelarci l'ingresso in un altro contesto cittadino. E questo avviene non sul margine del tessuto urbano, ma

alla soglia dell'ambito amministrativo. Nella Brianza limite fisico di una trama urbana e confine amministrativo da tempo coincidono, anzi, spesso e volentieri lo superano senza nessuna particolare distinzione.

La ricostituzione di un elemento forte, che non corrisponda però al semplice arredo "in stile" di una rotonda stradale, potrebbe riconsegnare nuovi punti di riferimento, nuovi marcatori paesaggistici. La loro funzione sarebbe, tra l'altro, quella di restituire al cittadino la forma e la dimensione del suo luogo di vita. Difficile



*L'ingresso in Monza da via Lario è il solo che seppur in qualche misura annuncia la città. L'effetto, per quanto benaccetto del messaggio dell'installazione, appare però posticcio e sostitutivo di un intento sicuramente più "soleenne". Nella foto in bianco e nero l'antica porta viscontea di via Bergamo, accesso alla città da oriente.*



esprimersi, a priori, su quale sia la forma adatta. C'è chi teorizza, ad esempio, che i centri commerciali possano svolgere questo ruolo ma la loro indeterminata diffusione ha in realtà generato, come vedremo nella relativa monografia, una diversa geografia dei luoghi piuttosto che razionalizzare il sistema urbano esistente. Potrebbe essere un monumento, anche se è notorio, che da molto tempo ormai la nostra

società ha rinunciato a costruire "segni rappresentativi", almeno nel senso più condiviso dei termini, di un oggetto fisico che serva a celebrare qualcosa o qualcuno. Potrebbe essere forse un'architettura moderna o un elemento infrastrutturale come lo è ad esempio, il ponte ad arco di Calatrava sull'Autostrada del Sole all'altezza di Reggio Emilia. E anche pur vero che non sarà comunque suffi-

ciente un segno analogo a qualificare una coerenza di paesaggio cittadino, soprattutto quando alle sue spalle il tessuto è talmente scomposto da ricadere subito nell'incertezza dei luoghi. Difficile dunque affrontare una simile questione anche se si avverte sempre questa necessità, o meglio il desiderio di contrassegnare in qualche modo, fosse anche solo per semplice vanto campanilistico, l'ingresso nella città.

Nelle foto di questa scheda si mettono a confronto i diversi "accessi" di Monza dalle differenti direzioni delle principali arterie stradali. In nessun caso si ha la vera sensazione di apprestarsi ad avere accesso in un contesto urbano tanto da assumere, poi, emblematicamente la segnaletica stradale come unico *marker* della circostanza.



Alcuni attuali "gates" al contesto cittadino di Monza.

1. Accesso da viale Sicilia. Avviene in una situazione di tessuto disgregato e contrassegnato da show room di concessionarie di autoveicoli, elettrodotti e capannoni industriali con qualche residuale spazio agricolo; l'arteria stradale ha un calibro extraurbano, senza marciapiedi: l'effetto città è ancora molto lontano.

2. Accesso da viale Libertà. Superate le rotonde della circonvallazione si avvicinano i quartieri esterni ma il calibro della sede stradale è ancora quello di uno scorrimento veloce; la pista ciclabile e le aiuole ai margini accentuano l'effetto città, molto di più rispetto all'immagine 1.

3. Accesso da via G. Borgazzi. E' la direttrice storica



"milanese" dove permangono qua e là le tracce dei primi insediamenti industriali. Si tratta però di un tramite privo di segni distintivi a meno che non si considerino tali gli ampi svincoli viari, come, ad esempio, quello della Tangenziale Nord.

4. Accesso da viale Brianza. Sia pure nella contiguità con il tessuto urbano di Veduggio al Lambro, il tono della città-giardino e dell'attiguo Parco reale rendono questo "ingresso" il più decoroso e confacente al rango di città di riferimento per l'intero territorio della Brianza.

5. Accesso dalla periferia est della località San Fruttuoso. Siamo in una zona senza particolari riferimenti viabilistici. Il tramite fra il territorio urbanizzato del comune limitrofo e quello di Monza è praticamente inavvertibile senza la presenza del segnale indicatore stradale.

6. Accesso da via Della Birona (visto in uscita). Un articolato sistema di rotonde stradali offre spesso l'unico elemento di riconoscibilità dell'appropinquarsi di un contesto urbanizzato. Ma, in quanto nodi infrastrutturali, le rotonde sono sovente estranee ad una fruizione che non sia esclusivamente veicolare. L'attuale consuetudine poi di trasformarle in "biglietti da visita" della città, con esiti a volte discutibili, dimostra quanto si sia persa da una parte l'identificazione di veri spazi rappresentativi e dall'altra la dimensione fisica dell'effetto urbano in quanto luogo contenuto e condiviso in un determinato perimetro.





# 7.0 I Contesti Agricoli residui

Secondo le operazioni di calcolo più recenti, relative al P.T.C.P. di Monza e della Brianza, la superficie complessiva delle aree agricole nel territorio di Monza ammonta a 3,6 milioni di mq su una estensione territoriale di 33,02 kmq.

Si tratta di parti di suolo, dove ancora si svolgono cicli agrari di coltivazione, che sono rimaste escluse da processi di edificazione, ma che presentano contorni frastagliati proprio perché assediata ai margini da tendenze di urbanizzazione.

Ad un esame più approfondito si possono distinguere almeno tre categorie o tre differenziazioni di queste aree che ineriscono sia alla posizione topografica, sia all'uso che ne viene fatto, sia alla loro dimensione. Tutto ciò ovviamente con esiti differenti ai fini paesaggistici.

Nel primo caso (aree agricole connotate) si tratta di spazi liberi che in modo fortuito non sono stati interessati da processi edilizi, infrastrutturali o comunque di impermeabilizzazione del suolo e che conservano dunque una certa integrità agricola, caratterizzata da vaste estensioni coltivate a prato o a cereali. Al loro interno si riesce persino a riconoscere la maglia viaria



Nell'immagine, qui sopra, un esempio dell'aspetto tradizionale del paesaggio agrario parcellizzato dell'alta pianura, nella prima metà del Novecento.



## AREE AGRICOLE CONNOTATE

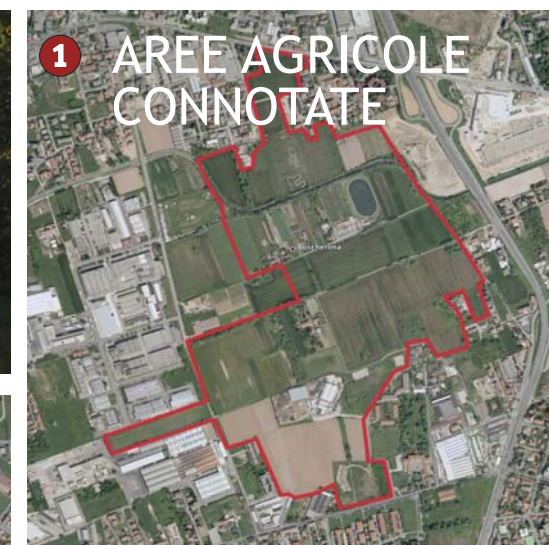
1. Cascina Boscherona. Ampia area agricola condivisa con il Comune di Muggiò (a nord-ovest) dove si riconoscono la maglia podereale e viaria tradizionale dell'alta pianura milanese, con andamento est-ovest leggermente inclinato di circa 10°.

2. Casignolo. Partitura agricola residuale poco alterata e riconoscibile. La sola che consenta visuali di grande ampiezza, anch'essa orientata sullo schema podereale tradizionale.

3. Cascinazza. L'area agricola di maggior estensione ed integrità del territorio comunale, con al centro il modello della cascina a duplice corte. Il Lambro la demarca e la protegge sul lato occidentale. Vedasi anche la foto qui in alto.

4. San Fruttuoso. Ambito agricolo di confine a ponente di San Fruttuoso definito da partiture campestri di limitata dimensione in senso longitudinale. Vedasi anche la foto qui in basso.

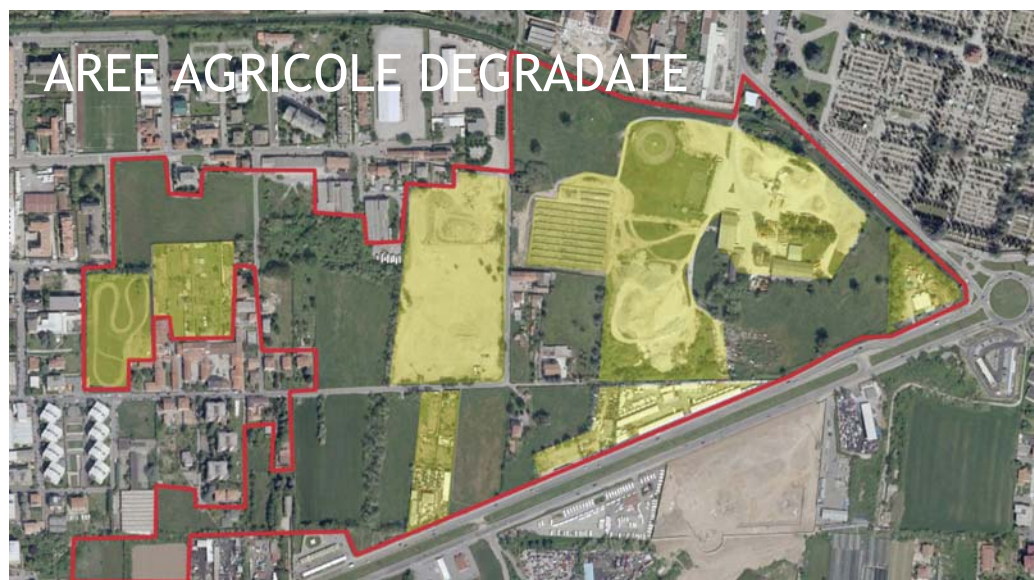
5. Sant'Albino. Altra area di risulta fra Sant'Albino e la zona industriale di viale Sicilia.



campestre residuale e pure, ma in misura molto ridimensionata, la rete irrigua e la componente arborea dei filari e delle alberature. Va in ogni caso detto che, rispetto all'immagine tradizionale del paesaggio agrario dell'alto milanese riferito a 50/60 anni fa, si tratta di un contesto molto diverso. Allora prevaleva una tessitura agraria estremamente raffittita, con campi di piccola estensione, una trama di piantumazioni e filari, con la presenza di gelsi e di vigne, di piccoli cascinali, di colture promiscue e diversificate. Oggi predomina la monocoltura e si tende a rimuovere tutti gli elementi che possono ostacolare la meccanizzazione delle pratiche agricole (alberature, rete irrigua minore, sentieri, ecc.). Si tratta, in ogni caso, degli ultimi, rimanenti, estesi terreni che si possono, a tutti gli effetti definire agricoli e che presentano in questo senso le medesime caratteristiche dell'agricoltura di pianura, ovvero quelle delle aree propriamente vocate a questi utilizzi.

Se ne riconoscono almeno cinque nel territorio comunale, descritte in questa tavola. Si preavverte che le perimetrazioni hanno uno scopo puramente indicativo.

Vi sono poi - secondo caso (aree agricole degradate) - altri spazi agricoli marginali, più irregolari nel loro perimetro, e dove il tessuto omogeneo delle coltivazioni, in termini di fruizione del paesaggio, è occupato, diremmo guastato, anche da altri utilizzi o funzioni, da presenze spurie (capannoni, depositi, impiantistica di servizio, ecc.) o da veri e propri campi incolti, *derelict land*, discariche spontanee, recinzioni, ecc. Sono gli ambiti più bisognosi di tutela e protezione perché facilmente degradabili e deteriorabili. Nonostante un assetto potenzialmente agricolo, vi si esercita evidentemente una pressione insediativa di vario tipo e derivazione: dagli usi scorretti alle occupazioni improvvisate, all'eccessiva frammentazione degli appezzamenti, alla vicinanza alle aree edificate o alle strade. Sono anche le superfici dove spesso l'attività agricola latita quasi nell'attesa che i terreni abbiano una diversa destinazione, riconoscibili per le distese di incolto e di vegetazione spontanea. Presentano anche un limite esterno difficilmente misurabile, poiché l'effetto debordante dell'urbanizzato invade e ridimensiona in modo non facilmente controllabile l'estensione di queste aree. Si possono individuare, ad esem-



pio, le zone a sud del canale Villoresi, via Della Lovera, via Cimabue.

Infine - terzo caso (aree agricole parcellizzate) - vi sono reperti agricoli molto ridotti, anche in zone di completamento della città che, proprio per la loro diminuita estensione, hanno mantenuto un carattere agricolo omogeneo e che, per la loro posizione, non hanno subito gli effetti deleteri del degrado e degli usi impropri. È una trama a mosaico, fatta di piccoli lembi interclusi tra gli ambiti edificati - aree cioè dove l'urbanizzato prevale sul non urbanizzato - e che restituiscono una certa impressione di "perforabilità" del tessuto. Si tratta di ambiti molto importanti per il futuro della

città.

In termini più generali il destino delle aree agricole residue, così come definite e individuate, non riguarda il loro eventuale ulteriore ridimensionamento a favore dell'urbanizzato. La stessa Amministrazione Comunale, negli atti più recenti, ha stabilito una concreta salvaguardia delle cosiddette "aree agricole strategiche", favorendone altresì il loro inserimento nel P.T.C.P. e respingendo ogni eventuale brama edilizia o tentativo compromissorio. Il vero problema riguarda ora l'effettiva permanenza dell'esercizio agricolo su questi terreni e dunque la conservazione del loro attuale, benché evoluto, assetto pa-



#### AREE AGRICOLE DEGRADATE

Sito di via Cimabue. Come svela l'immagine aerea questo ambito agricolo, al limitare della trama urbana, risulta intaccato da utilizzazioni delle più diverse: dalla pista da motocross, al deposito di materiali di scarto e residui di cava, da ortaglie, rimessaggio di caravan e campo fotovoltaico; diversi fondi sono lasciati all'incolto (vedasi foto sotto a sinistra). Una situazione originata, probabilmente, dalla suddivisione di una estesa proprietà aziendale, che ne avrebbe assicurato quanto meno una parziale integrità.

#### AREE AGRICOLE PARCELLIZZATE

Danno l'effetto di "penetrabilità" nel tessuto urbano sedimentato e, per loro ubicazione, svolgono una funzione di "spazio aperto", dischiuso, pur essendo sempre più difficile la conduzione redditizia di particelle agricole così separate e isolate. Nella foto qui sopra, uno di questi lacerti agrari dove addirittura sussiste ancora, sullo sfondo, uno dei tipici "casòt" dell'alta pianura orientale.

esaggistico. E, in seconda battuta, la verifica di compatibilità fra attività urbane limitrofe e integrità della funzione agricola. Si sa come sia immediato implementare la connotazione ecologica del paesaggio. E' necessario procedere all'individuazione di aree verdi da destinare al *loisir*, al tempo libero e alle attività ricreative o sportive della popolazione e si conosce il persistente deficit di questo patrimonio pubblico. Le superfici agricole restanti costituiscono l'unica rimanenza per questo genere di attività, ma come esse possono sposarsi con quella agricola che, per sua natura, pone dei vincoli d'uso e di fruizione? Sovente, e lo si legge anche nei recenti orientamenti di Regione Lombardia sulle linee guida paesaggistiche per il governo del territorio, si suggeriscono interessanti e diversificate azioni di ricomposizione e valorizzazione delle campagne in funzione dell'arricchimento del paesaggio e del suo godimento, ma si tratta di interventi che, a volte, contrastano con la conduzione dei fondi campestri e, soprattutto, sembra di capire, toccano il problema solo nei margini, non intervenendo sulle politiche agricole, sulle scelte e gli assetti dei coltivi, sul sostegno delle aziende agricole, che sono i presupposti fondamentali per la conservazione di questo *landscape*.

Si tratta ovviamente di un argomento complesso, sul quale le amministrazioni si trovano ad avere le armi spuntate, potendo agire solo su parte del problema, ovvero su quello di una componente "estetica" del paesaggio urbano e non sulla "struttura" e sui caratteri evolutivi dello stesso. Qualora un'azienda agricola abbandoni la sua attività, l'ambito di pertinenza della stessa si trasforma da rurale in derelitto, con immediate ricadute sul paesaggio e sull'utilizzo di quell'area. Come lo smembramento delle proprietà dei poderi, favorisce la contaminazione delle particelle agrarie con usi difformi o con tecniche di "attesa" volte ad uno sfruttamento perlopiù in senso edificatorio.

Nondimeno si possono elencare i provvedimenti che possono incentivare un recupero paesaggistico delle aree agricole urbane e periurbane, ma è necessario tener presente quanto detto sopra per non correre il rischio di effettuare un *maquillage* sopra un tessuto del tutto refrattario.



#### LA DIMORA CONTADINA

*Non sono molte le cascine a corte rimaste nel territorio comunale a dimostrazione di un vissuto sistema fondato sull'attività agricola. Si tratta di case coloniche che in alcuni casi presentano caratteri tipici, come portici, loggiati e ballatoi. Si compongono di una corte interna, accessibile da un largo portone, delimitata su tre lati e aperta verso i fabbricati accessori (stalle, fienili, pollai, ecc.), oggi riconvertiti in rimesse e depositi. Alcuni cascinali, recuperati secondo una tendenza che potremmo definire "rural-chic" non priva di licenze stilistiche all'esclusività di espedienti strutturali e ornamentali, sono stati ricollocati sul mercato immobiliare assecondando i desideri di un target di clienti conquistati dal fascino crepuscolare della vita bucolica, ma ben distante dall'essere tale. Dove non riadattate le cascine, lungi dal continuare ad essere epicentri di un'attività agreste (salvo episodi singolari), sono divenute residenze per fasce di sottoproletariato urbano, di immigrati extracomunitari, ecc. In neppure uno di questi casi si può affermare che la dimora rurale tradizionale possa ancora, in qualche misura, essere elemento principale di un paesaggio agrario, così come invece lo era, e in modo sostanziale, nella trascorsa cultura contadina.*



#### LE ALBERATURE E I FILARI

*E' ancora presente la memoria delle piante di gesso, emblema della laboriosità dell'uomo, del suo rapporto con l'economia del territorio. Molte delle esortazioni relative alla riorganizzazione del paesaggio agrario, insistono sulla messa a dimora di alberature, siepi e filari arborei, sia dentro le maglie poderali, che lungo le vicinali campestri. Convenuto che tali interventi hanno un effetto paesaggistico per l'arricchimento delle prospettive, delle visuali, della componente vegetale e per la ricomposizione di corridoi e varchi ecologici, rimane da dire che essi sono difficilmente compatibili con le moderne tecniche di coltivazione e talvolta avversati dai conduttori dei fondi agricoli. Si tratta di operare non nel senso di una imposizione, ma di un dialogo che possa anche pensare a incentivi o parziali riconoscimenti in virtù degli obiettivi collettivi che si intendono perseguire. Se in passato anche le piante - come ha insegnato il film di Ermanno Olmi "L'albero degli zoccoli" - avevano un significato nell'economia contadina, oggi il loro valore, a parte quello ecologico-ambientale, è quasi prevalentemente paesaggistico e va misurato in quanto tale. Un identico discorso può essere valido per la rete irrigua minore, quasi del tutto cancellata e talvolta manomessa.*



#### I PERCORSI CAMPESTRI

*Gran parte della trama viaria all'interno delle periferie si è realizzata sullo schema dei preesistenti percorsi interpoderali e campestri. L'assetto stradale di molti quartieri delle zone esterne si basa esattamente su quello. Nelle aree periferiche, nelle restanti aree agricole, tali tracciati sono stati, in alcuni casi ricatalogati come strade interurbane, in altri sono stati ridotti a semplici stradelli secondari, talvolta ricettacolo di rifiuti impropriamente abbandonati, senza alcun utilizzo concreto. In altre circostanze ancora sono stati soppressi dall'accorpamento degli appezzamenti agricoli.*

*La loro importanza rimane però essenziale, sia come presidio del territorio, sia come palinsesto su cui operare ogni intervento di riordino del paesaggio agrario rimanente. Andrebbero recuperati come percorsi adatti per la mobilità lenta, agli utilizzi ciclabile o pedonale. Esiste poi un carattere paesaggistico di questi percorsi, ancora ben definito fino a 30/40 anni fa, e oggi identificabile soltanto in qualche reperto all'interno della città, come nell'immagine qui sopra, scattata in via Della Guerrina, dove la robinia ai bordi e la roggia parallela sono gli elementi paesaggistici sempre associati all'idea di strada.*

## 8.0 La Città "borghese" - viale C. Battisti e adiacenze

**F**ra i quartieri residenziali di prima fascia, immediatamente a ridosso del Centro Storico, ve n'è uno che, a giudicare dalle citazioni e dal ricorrere nelle *baedekers* cittadine, si caratterizza in modo particolare per l'ariosità degli spazi verdi e per le espressioni architettoniche dei suoi edifici.

Riguarda un ampio spazio edificato a nord-est, nel settore delimitato fra la linea ferroviaria per Chiasso, il limite esterno dell'antico perimetro delle mura e i due lati del viale Cesare Battisti, ovvero la volontà di grandezza del percorso d'onore verso il complesso della Villa Reale. Influenza decisiva per il suo sviluppo residenziale fu proprio la presenza della Villa arciduciale che configurò questo quartiere come localizzazione

di prestigio e non troppo distante dal Centro della città. Vi si diffuse, in un breve volgere di anni, a cavaliere fra '800 e '900, la tipologia del villino, consacrata a una ricca borghesia monzese che imitava, sebbene in misura più contenuta, i medesimi paradigmi di agio e di etichetta della nobiltà dei secoli precedenti. Contribuì molto alla fortuna di questa tipologia edilizia la contemporanea innovazione dello stile Liberty o floreale che, proprio a Monza, in particolare nel settore della lavorazione del ferro, ebbe insigni maestri e una feconda scuola di abili maestranze. Anzi, furono proprio i decori applicati a questi edifici a fare emergere la cifra distintiva, il motivo conduttore del Liberty monzese, conosciuto come stile "Margherita", dalle linee

raffinate e misurate, che prevedeva nel disegno l'inserimento delle forme di questo fiore di campo quale omaggio alla consorte di re Umberto I, ovvero la regina Margherita.

Si ebbe in questo modo uno sviluppo privo di contraddizioni e sostanzialmente coerente di una parte della città per certi versi simile a quello che in anni appena immediatamente antecedenti aveva toccato la zona del nuovo ospedale Umberto I e di Borgo Milano, nel settore di sud-est, con isolati di edilizia residenziale dedicati a ceti medi e operai. Quest'impronta di omogeneità è però fortemente venuta meno con il trascorrere del tempo a causa di molteplici sostituzioni edilizie o di disarmonici ampliamenti dei volumi esistenti o, ancora, dall'edificazione contradd-

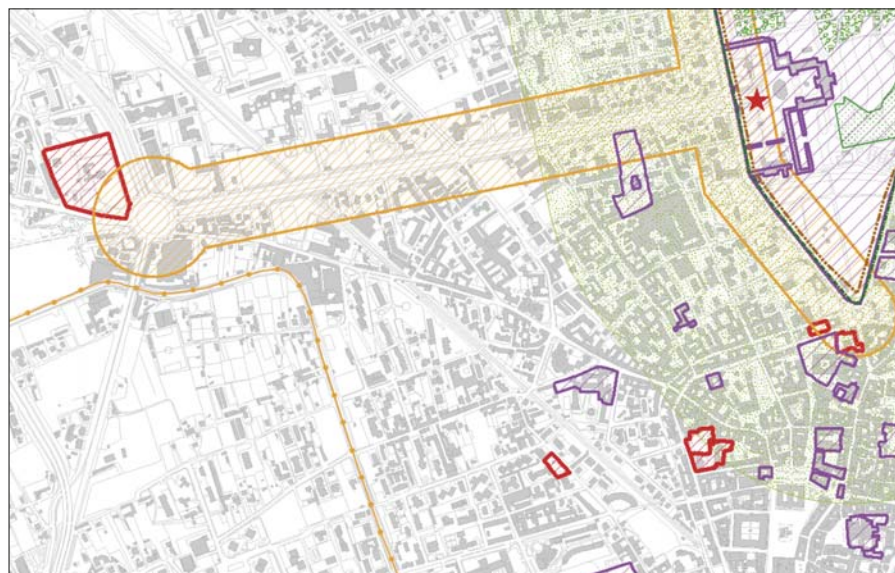
*Nella fotografia in basso a sinistra, un'immagine della prospettiva di viale Cesare Battisti, percorso d'invito alla Reggia. Si tratta di un asse viario solenne, realizzato nel 1807 dal Piermarini che conserva tuttora, nonostante l'uso veicolare, la sua importanza paesaggistica. Ai lati si è sviluppata una compagine sul modello del villino, solitario fra spazi verdi, di gusto fra l'ecclettico e il Liberty floreale, per un ceto borghese richiamato dalla prossimità alla dimora reale.*

*Nella foto qui sotto, la Cappella Espiatoria, ideata da Giuseppe Sacconi e realizzata nel 1910 sul luogo dell'assassinio di re Umberto I. Resta il simbolo e l'epilogo dell'epoca regale nelle vicende storiche della città.*

*Nelle immagini in basso, un esempio dello stile decorativo "Margherita" e un prospetto di edilizia civile improntato alle maniere ecclettiche e Liberty. Si tratta di effetti decorativi da valorizzare quali testimonianze della creativa scuola artistica monzese d'inizio Novecento.*



Nella foto aerea di destra, l'area di viale C. Battisti dalla quale si evince (in giallo) la compromissione dell'originario tessuto di ville e giardini con l'inserimento di residenze condominiali differenti per linguaggio stilistico e per ingombri e volumi. In viola l'area occupata dalla ex Tessitura Pastori & Casanova. Nel disegno qui accanto la perimetrazione (in reticolo ocra) della salvaguardia paesaggistica insistente sul sistema dei viali Regina Margherita/Brianza/Battisti, applicato dal 6 novembre 1965, che concerne le sole fasce limitrofe ai viali, poiché «formano - come si legge nel relativo Decreto Ministeriale - per l'abbondanza della massa arborea e per le magnifiche vedute prospettiche sulla Villa Reale, un quadro naturale di grande importanza estetica, visibile dalle zone circostanti». In questo senso il vincolo non ha preso, né forse poteva prendere, in considerazione, appieno, l'assetto edilizio adiacente in quanto elemento paesaggistico di qualità, ma semplicemente l'effetto visuale dell'asse deformato nei limiti della demarcazione geometrica della tutela.



In queste quattro immagini, altri esempi della diffusione dello stile "Liberty" e "floreale" nella trama urbana. In alto a sinistra, due palazzine di via Mentana, improntate a uno schema semplice ma non privo di eleganza. In alto a destra, due edifici di l.go G. Mazzini: quello di sinistra con la facciata elaborata da Romolo Canesi. In basso a sinistra, il prospetto di una costruzione in via P. Mantegazza e, a destra, i decori floreali in ferro di un esercizio commerciale in via Italia.

dittoria di nuovi corpi di fabbrica all'interno dei giardini e dei parchi originari che erano pertinenze di pregio degli edifici.

Si è pertanto, in parte, dilapidata quell'identità così felicemente concepita tanto che oggi non risulta così immediato, se non a un occhio attento, distinguere i caratteri primigeni. Solo i prospetti che affacciano lungo viale Cesare Battisti, peraltro soggetto a tutela paesaggistica, mantengono un loro *cliché*, avviluppati dalla folta presenza di essenze arboree d'alto fusto e connotati dai vasti giardini che separano un edificio dall'altro. Un medesimo aspetto presentano i lotti adiacenti alla Cappella Espiatoria.

In forme più episodiche l'edilizia borghese dal segno eclettico e floreale si diffuse anche altrove, in altre località della città, con esempi anche di qualità (via Aliprandi, l.go G. Mazzini, via G. Borgazzi, via Marsala, via Mentana, ecc.).

Complicato disegnare, in modo astratto, un recupero alle attitudini paesaggistiche di questo "sigillo" filologico distintivo che pure darebbe un estro storico di risalto alla vicenda monzese e un significato "culturale" in più ad una parte della città. Fuor di misura le intromissioni, le contaminazioni recenti e anche molto fragile, tutto considerato, il tessuto nativo di questa fioritura in "stile", comunque, prevalentemente concentrato nell'area circostante la Cappella Espiatoria e al viale Battisti.

Non si tralasci il fatto che proprio all'interno di

questo quadrante si era insediato nel 1883 ed è tuttora presente il comparto industriale della ex Tessitura Pastori & Casanova. E che non si consegnò mai un vero schema di espansione con un piano viario definito, eccezion fatta per l'apertura, nel 1913, del tratto rettilineo di via Dei Mille/via Dante Alighieri, in direzione nord verso il viale C. Battisti.

Ai tempi, non si trattò evidentemente di uno sviluppo pianificato, sul modello, ad esempio, della non lontana città-giardino della Milano industriale di inizio secolo, lungo viale Zara, ma della convergenza di particolari simultanei intenti edilizi che trovarono una felice concordanza stilistica, alimentata come detto dall'aura delle circostanti residenze reali e dall'afflato creativo delle arti decorative monzesi.

Un'azione possibile potrebbe riguardare la tutela e la valorizzazione degli apparati ornamentali originali - inferriate di recinzione, cancelli, grate, portoni, balconi, infissi, mensole, ecc. - cui accostare magari un arredo pubblico raffinato e, in qualche misura, in sintonia con quegli accenni stilistici senza però, evidentemente, cadere in forme di banale imitazione.

Potrebbe al contrario essere una buona palestra di esercizio per la ricerca di nuove espressioni artistiche applicate, in questo caso, ai complementi dell'arredo cittadino sulla scorta di una tradizione decorativa che vide all'inizio del Novecento primeggiare la città di Monza.

# 9.0 La Città consolidata



1

**A**l di fuori dal Centro Storico si apre in ogni direzione cardinale la città che si è realizzata, estendendosi a macchia d'olio, nel corso dell'ultimo secolo e, in modo sempre più progressivo, nella seconda metà del Novecento. È dunque la città "sedimentata" della storia recente, dove la crescita non è avvenuta solo mediante l'espansione su un territorio precedentemente agricolo, ma anche con la saturazione delle aree che restavano comprese nel perimetro edificato e con la ristrutturazione o con la sostituzione del tessuto edilizio esistente e obsoleto. Spesso infatti si è guardato con preoccupazione al solo fenomeno espansivo, mentre in realtà anche all'interno del tessuto già urbanizzato sono avvenuti episodi di addensamento e saturazione o di trasformazione urbanistica decisamente influenti per i profili del paesaggio fino a produrre un ambiente composito dove non è più possibile una lettura in senso "lineare" dell'evoluzione urbana nei suoi linguaggi espressivi e nelle sue fisionomie, ma dove invece "moderno" e "passato" si giustappongono fra loro, anche in modo particolarmente aspro. Si tratta, ad esempio, dei casi di immobili multipiano e dalle ardite linee geometriche per i quali, negli anni '60 e '70, si gridava spesso allo scempio ponendoli come esempi di stravolgimento della cornice più tradizionale. Edifici per i quali, comunemente, ora si incontra

una certa indulgenza, non si sa se per via di una loro normale accettazione nell'immagine della città o se invece per il fatto che la compagine edilizia contemporanea si è talmente addensata e spalmata quanto a caratteri e conformazioni da attenuare l'effetto dei contrasti.

La città sedimentata è anche lo spazio dove si differenzia maggiormente la percezione dell'*insider* e dell'*outsider*, ovvero di colui che vive questo ambiente e di chi, invece, lo avverte solo momentaneamente, di passaggio. Se, in un centro storico, se nella *polis*, i riferimenti emblematici o i luoghi più rappresentativi della città - la piazza, i portici, la strada commerciale - sono più condivisi e riconosciuti, nella città esterna invece è solo la pratica abitudinaria del residente a costruire una mappa del paesaggio, i suoi percorsi, le sue visuali, i luoghi più rincuoranti e quelli meno, insomma a identificarsi nel suo *habitat* in qualunque modo esso possa apparire. «È l'espressione fedele dell'esistenza», come definisce il paesaggio lo studioso Eric Dardel (E. Dardel, L'uomo e la terra. Natura della realtà geografica, Unicopli, 1986). Per un forestiero invece i settori non centrali della città diventano "l'incertezza", vi fanno difetto elementi di riconoscibilità evidenti, gli vengono in mostra una ripetitività di condizioni e di situazioni urbane che non ne facilitano l'orientamento. È verosimile confondersi. Questa sen-



3

*Le foto di questa tavola osservano alcuni interventi di edilizia residenziale degli ultimi decenni. Riguardano il paesaggio urbano contemporaneo coniugato secondo i dettami dell'architettura moderna: dalla "stecca" di edilizia popolare (foto 1) ai blocchi multipiano di edilizia cooperativa (foto 2), dalle soluzioni formali post-moderne (foto 3) all'ispirazione sui modelli dei "crescent" anglosassoni (foto 4), dalle "agorà" pubblico-privato (foto 5) alle rielaborazioni del razionalismo (foto 6). Nell'insieme sono la dimostrazione dell'immagine composita e atemporale della città consolidata non interpretabile in successioni ma in giustapposizioni e sovrapposizioni continue.*



2



4



5



6

sazione, come è facile intuire, potrebbe aprire a un'infinità di considerazioni sulla percezione del paesaggio urbano da parte di soggetti differenti e in occasioni diverse e, anche, sulle possibili tecniche per cercare di avvicinare queste due modalità di fruizione e percezione del paesaggio così divergenti. Qui, più che altrove, è essenziale distinguere i particolari dalla totalità.

L'aspetto della città moderna non favorisce questo compito. Lo scenario che, nel corso del tempo, si è delineato è un caleidoscopio di fattezze, grandezze, gusti stilistici, immagini prive di una loro coerenza, di un linguaggio apprezzato, di un ordine e, a volte, di una positiva sembianza armonica. Molti sono stati gli episodi che hanno connotato la costruzione di questa città sedimentata e troppo gracili sono stati invece gli effetti della pianificazione urbanistica e/o della disciplina edilizia. È stato ovviamente anche il segno di un comune frangente storico difficilmente controllabile, fatto di improvvise modernizzazioni, di dinamiche economiche e sociali altalenanti, di processi di acquisizione culturale lenti o poco pronunciati, di rincorse e del conseguimento di una dimensione anche "pubblica" della città rispetto al capitale fondiario e immobiliare privato. È stato anche lo spazio dove la tutela del paesaggio non è mai stata utilizzata ovvero non si "ricercava" paesaggio in questi ambiti, almeno fino a prima della Convenzione Europea del Paesaggio nel cui preambolo si asserisce formalmente che il «paesaggio è in ogni luogo un elemento impor-

*tante per la qualità della vita delle popolazioni: nelle aree urbane e nelle campagne, nei territori degradati come in quelli di grande qualità, nei luoghi considerati come eccezionali, come in quelli della vita quotidiana».* Fino a tempi recenti ed entro certi limiti nella città si era invece potuto, praticamente, realizzare di tutto rimescolando, indifferentemente, nelle più svariate soluzioni i cataloghi dell'architettura globalizzata, dal perito locale all'archi-star internazionale, considerando poco o per nulla il decisivo rapporto con il paesaggio.

Sotto il profilo urbanistico, nella città moderna si deve considerare l'apparente regolarità del tessuto viario, quasi sempre composto da una maglia ortogonale ma talvolta anche deformata sia per conformarsi all'andamento di assi stradali preesistenti, sia perché al suo interno risulta ulteriormente parcellizzata a seconda dell'addensamento del tessuto edilizio. A volte questa trama è lievemente traslata sui tracciati ortogonali ma quasi sempre indirizzata su assi paralleli, nei quali si evidenziano percorsi principali e secondari, viabilità cittadina e di quartiere. Questa è la sola classificazione riconosciuta a livello stradale con effetti ovviamente differenti nell'uno e nell'altro caso. La riconoscibilità dell'asse cittadino passa non solo attraverso una maggior concentrazione di traffico veicolare, ma anche per la presenza della componente commerciale, che stimola la fruizione pedonale, e di strutture di servizio pubblico (ivi compreso la rete del trasporto pubbli-

co), per la persistenza di un tessuto urbano più minuto e datato. La riconoscibilità della percorribilità di quartiere passa invece attraverso l'apparente identificazione dei blocchi residenziali, la maggior occupazione di spazi dedicati ai parcheggi, il diradamento di esercizi commerciali e del ricorrere di una frequentazione pedonale.

Nelle parti più esterne della città il reticolo viario, sia pure ordinato su andamenti pressoché ortogonali, talvolta non regolarizzato e finalizzato "a riconnettersi" ma si estende negli spazi periurbani fino a spingersi, in qualche caso, nei tratti suburbani dell'anello di una circoscrizione o di una tangenziale. Qui gli intrecci sono molto più larghi e discontinui, qui si innesta spesso il disegno autonomo di un intero isolato residenziale o di un complesso commerciale che vengono a costituire una sorta di *enclave* con un'organizzazione stradale propria, del tutto indifferente ad un contorno più allargato.

I punti di identificazione del quartiere solo di rado sono costituiti da una piazza, almeno nel senso imponente con cui solitamente la si intende, bensì dall'ubicazione di esercizi commerciali, dei complessi scolastici o assistenziali, del verde pubblico. Anche la chiesa parrocchiale, tradizionalmente punto di riconoscibilità e identificazione di un collettivo cittadino, ha in parte affievolito questo suo ulteriore ruolo sia per la faticosamente apprezzabile qualità della moderna architettura ecclesiale, che per la carenza, negli spazi antistanti l'edificio religioso, di altri equipaggiamenti



*È nelle porzioni più consolidate della città, al di fuori del Centro Storico, che si rinvengono i casi più evidenti di dissonanza fra "maniere" e volumi edilizi (foto 1 e 2), ispirati a un desiderio di un rinnovo globale e totalizzante della città in espansione. Tale processo non si è realizzato, come era possibile prevedere, e oggi si pone il problema di come contemperare tali prossimità in una veduta paesaggistica organica e unitaria. Nelle tre foto in basso (3, 4, 5) la dimensione, spesso insufficiente e sguarnita degli spazi pubblici che, al contrario, dovrebbero divenire siti di riferimento dell'identità paesaggistica della città consolidata, luoghi dove comporre, come nel Centro Storico, punti di aggregazione, di visibilità e di accessibilità. Il superamento dell'ordinaria contiguità strada-parcheggio-marciapiede con l'introduzione di ambiti più articolati e multifunzionali.*



urbani (immobili pubblici, porticati, esercizi commerciali) che possono rendere il luogo ancor più frequentato e vissuto.

Intervenire sulla città moderna con l'intento di indurre un miglioramento della qualità paesaggistica (ma, per altri, della sua vivibilità) è particolarmente complesso sia perché non è possibile pensare di sconvolgere l'assetto consolidato sia perché non esiste un "preconfezionato" modello di "buon" paesaggio urbano da impiegare. La progettazione per "parti di città", sostitutiva della normale pianificazione, raccoglie oggi larghe adesioni da parte di amministratori e operatori immobiliari. Sotto i profili paesaggistici, in genere, ha solo la straordinaria forza di imporre un "nuovo" e spesso completamente avulso scenario rispetto a quello preesistente e/o adiacente all'intervento. Quasi ad accentuare ulteriormente la distanza fra un vecchio e un nuovo paesaggio urbano, al quale tutta la città del futuro dovrà conformarsi. Resta da comprendere se, realmente, siamo convinti che la città cresciuta, seppur con tutti i suoi difetti, negli ultimi cinquant'anni, anche a Monza, faccia ormai parte di un contesto paesaggistico davvero del tutto obsoleto o meritevole di essere sostituito.

Pur senza negare la liceità di nuove proposte di assetto urbano di grosso calibro, si può comunque affermare che nella normale gestione del quotidiano siano altrettanto credibili interventi apparentemente "minimali" che però suturano le piccole ferite del paesaggio nel restauro degli edifici deteriorati, riordinano gli spazi collettivi debilitati e in disuso, allestiscono e soprattutto mantengono nelle migliori condizioni d'uso tutte le dotazioni: dall'illuminazione pubblica alle insegne commerciali, dalla segnaletica stradale alle pavimentazioni, dal verde pubblico ai parcheggi, dalle tinteggiature delle recinzioni alle pubbliche affissioni, dall'eliminazione di ciò che è ridondante o inutile alla diminuzione del catalogo degli equipaggiamenti pubblici, ecc. Non si tratta di operazioni di banale "abbellimento" o di semplice "maquillage urbano". Se esse vengono condotte in modo coordinato e sistemati-

co, continuativo nel tempo, e non invece come apporti frammentati ed episodici, assumono l'enorme beneficio di allargare e far apprezzare l'immagine condivisa della città, di ridurre lo scompensamento fra un Centro Storico ineludibilmente curato e le zone esterne più austere, di far diminuire gli atti vandalici e di disprezzo dei beni pubblici, di favorire un atteggiamento più sensibile e attento verso il patrimonio. In questo senso il "bel" paesaggio urbano dà impulso all'educazione del cittadino, alla sua crescita e alla sua presa di coscienza positiva verso il luogo in cui vive. Un paesaggio svilito asseconda il degrado, per certi versi quasi lo legittima; un paesaggio riconquistato e ben tenuto favorisce l'emulazione e il rispetto.

In buona sostanza, possono essere tre i concetti in grado di soprintendere al recupero dell'apparato scenico in questa parte di città. Primo: la visibilità, intendendo lo spazio dello sguardo secondo un'accezione estetica positiva e rassicurante. Dovrebbe perseguire l'obiettivo di una percezione del bello, inteso come armonica composizione degli spazi e dei volumi, il loro decoro e la cura nel tempo. Tale intento si raggiunge anche attraverso la cultura, un'educazione al "buon gusto" che è la capacità delle Istituzioni, dei "maestri", degli insegnamenti di architettura di esprimere valori formali duraturi nel tempo. Tutto ciò dovrebbe dare come esito una percezione di soddisfazione e non di turbamento, una sensazione in grado di migliorare la qualità della vita nella parte forse più critica di una città moderna. Secondo: l'accessibilità, laddove lo spazio pubblico si allarga, si protegge e si condivide. Ciò contribuisce a una maggior conoscenza del luogo, ad una sua riappropriazione, all'identificazione di *landmarks* riconoscibili. Insomma a scoprire e ad apprezzare da una pluralità di visuali il proprio ambiente di vita e di quartiere. Terzo: la narrazione, ovvero la continuità nel godimento del paesaggio urbano, senza fratture e senza vuoti, senza contesti deteriorati o incombeni ma al contrario secondo uno svolgersi continuo di elementi riconoscibili, confortanti, positivi ed anche esteticamente graditi.

*Tre immagini aeree di settori della città sedimentata dove si evince la classica distribuzione dei lotti edificati: a filo strada, secondo la tradizione pre-moderna; a distribuzione interna, secondo i canoni dell'edilizia contemporanea. Il risultato è incidentale, privo di unitarietà e sovente poco riconoscibile nelle sue parti. Il modello con l'edificato a filo strada favorisce una percezione più rassicurante e identificativa del paesaggio urbano, come nell'evidente e significativo caso dell'asse di via Bergamo (foto 3). Nelle altre situazioni l'immagine è più confusa, priva di regole dove forse una maggior pregnanza di accessi e spazi pubblici e di fruibilità ciclo-pedonale avvantaggerebbe una relazione più assidua e distinguibile del paesaggio.*





# 10.0 Le "Aree Verdi" e le Greenways - Il canale Villoresi

**N**egli ultimi anni il concetto di area verde urbana si è molto modificato e ampliato. Dalla semplice individuazione di spazi pubblici dedicati - parchi o giardini - si è passati alla identificazione e costruzione di veri e propri "sistemi" verdi cittadini e sovracomunali, a rete, che riguardano la connessione di superfici esistenti attraverso percorsi o tracciati consacrati alla mobilità *slow* con esclusione di tracciati veicolari.

La costruzione di questa struttura è spesso avvenuta operando per converso, in "negativo", ovvero con la meticolosa ricerca di quei varchi che, all'interno di un ordito densamente edificato e urbanizzato, potessero ancora costituire delle aperture d'immagine e di sostanza. In questo senso hanno assunto particolare rilievo i lacerti inediti, le aree industriali dismesse, i plessi educativi e sportivi pubblici, la rete viaria secondaria o sottoutilizzata, gli argini e le alzaie di fiumi e canali.

In questa direzione grosse opportunità sono date sia dal fiume Lambro, che dal canale Villoresi. In particolare, questa via d'acqua, di esclusivo uso irriguo, attraversa il territorio comunale da ovest a est, transitando appena a meridione del Centro Storico. Ritenuta per anni un impedimento nell'insieme del tessuto urbanizzato, oggi invece risulta essere una felice opportunità per restituire a una consistente porzione del territorio una sorta di lungo corridoio con funzioni sia ricreative che ecologiche. Tale convincimento si è fatto pure forza a seguito della pro-

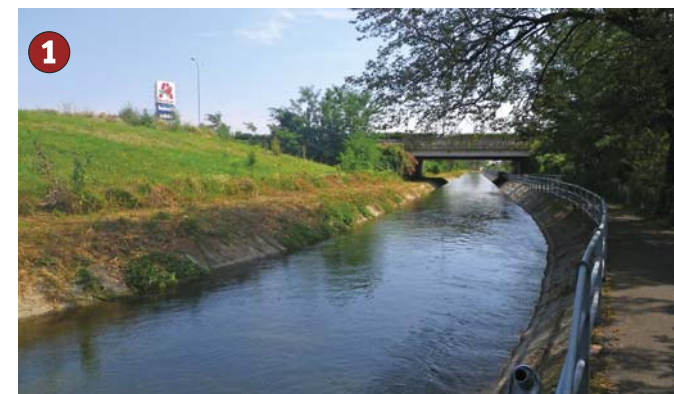
gressiva conversione dell'alzaia da percorrenza di servizio alla manutenzione del canale in percorso ciclabile e pedonale. Trasformazione che, però, proprio all'interno della città, non è stata ancora condotta del tutto a termine.

Alla fine dell'Ottocento, quando nel Milanese l'agricoltura era ritenuta altamente produttiva, si pensò di estendere le coltivazioni irrigue anche nella così designata "pianura asciutta", a nord della città che, per ragioni connesse alla natura del terreno, era sempre stata meno fertile della Bassa solcata dalle acque dei navigli e delle risorgive.

L'ingegner Eugenio Villoresi si applicò a questo problema, studiando un lungo canale che portando le acque dal Ticino all'Adda, attraverso una considerevole fascia di terreni asciutti. La costruzione durò quattro anni, dal 1886 al 1890. Lungo 86 chilometri il canale che oggi porta il suo nome attraversa un comprensorio irriguo di 85 mila ettari con 120 "bocche" di derivazione in grado di alimentare 130 chilometri di canali minori e 1.400 chilometri di rogge. Ma il canale fu pronto a ricevere il flusso vitale dell'acqua giusto nel momento in cui nell'Alto Milanese si stavano gettando le basi per un inarrestabile sviluppo urbano. Strade, ferrovie, fabbriche grandi e piccole, un frenetico accaparramento di aree edificabili posero ben presto l'agricoltura in secondo piano ridimensionando anche l'importanza di quest'opera di ingegneria idraulica. Oggi il canale continua nella sua funzione

irrigua, ma le coltivazioni si sono drasticamente ridotte di quantità. Oggi sembra assumere più un'importanza ricreativa perché costituisce una sorta di "corridoio" verde in un territorio variamente urbanizzato. L'attrattiva del canale - che non è antico come i navigli, ma relativamente recente - diminuisce con il progredire del suo percorso: bello e corposo a Castano Primo, dopo aver copiosamente preso l'acqua dal Ticino; tranquillo e disteso a Lainate, dove lambisce la splendida Villa Litta; ombroso e sinuoso quando attraversa il Parco delle Groane; ma poi man mano sempre più ridotto di portata, per via dei prelievi irrigui, fino a ridursi a un semplice cavo nelle campagne del Vimercatese.

La rilevanza del canale Villoresi in qualità di *greenway* è ribadita in vari recenti documenti pianificatori, sia nel Piano regionale del paesaggio lombardo, sia nel Piano della rete escursionistica regionale, sia nel Piano territoriale di coordinamento della Provincia di Monza e della Brianza. Aveva destato pertanto qualche preoccupazione, anche di ordine paesaggistico, l'ipotesi, formulata nel 2011, di realizzare lungo il canale un sistema di trasporto pubblico (monorotaia) che, secondo i fautori, avrebbe dovuto collegare le parti periferiche della città. Conviene non omettere di ribadire che gli aspetti idraulici e naturalistici di questo tracciato sono condizioni che occorre preservare e incentivare, come del resto risulta confermato negli intenti del progetto "Vie d'Acqua" connesso alla realizzazione di Expo 2015.



1. Il canale Villoresi presso il sottopasso alla S.S. n. 36.
2. Il canale Villoresi presso la "curva" di via G. Verità.
3. Il salto d'acqua in corrispondenza di via G. Borgazzi.
4. Un altro scorcio del canale presso la centralina elettrica di via A. Pacinotti.
5. Infine, un'immagine del rettifilo lungo i quartieri occidentali della città.



# L'itinerario - il canale Villoresi

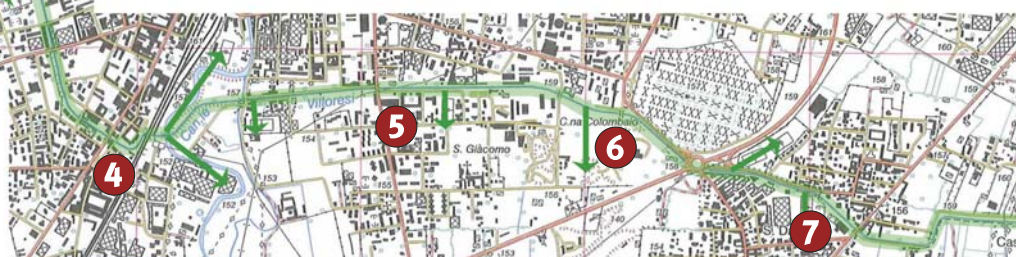
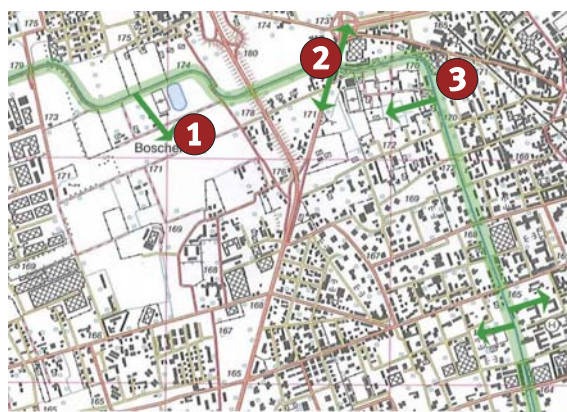
Il canale Villoresi entra nel territorio di Monza, con due sinuosità di 90°, presso l'area Della Boscherona (foto 1), connotata da usi agricoli e dalla presenza di un centro sportivo-ricreativo, collocato in fregio al canale. Sottopassati la S.S. 36 e viale Lombardia presso il Rondò (foto 2), il canale compie un flesso a sud (foto 3) attraversando i quartieri residenziali esterni, con sei pon-

ti a raso, prima di riprendere la normale direzione in corrispondenza del sottopassaggio di via G. Borgazzi (foto 4) dove è presente un salto d'acqua di qualche metro. Sottopassata la ferrovia, il condotto supera con un ponte-canale il fiume Lambro e prosegue in direzione est nel composito tessuto del quartiere S. Giacomo (foto 5). In corrispondenza di via M. Buonarroti si arresta il percorso ciclo-pedonale che aveva scortato il canale, ora su un fianco ora sull'altro, fin dall'ingresso nel territorio comunale. Il tratto successivo, chiuso e in un contesto mortificato oltrepassa via Della Lovera (foto 6) e corre in fregio a via G. Salvadori per sottopassare la rotatoria con il viale Delle Industrie. Nel suo ultimo tratto monzese, il Villoresi presso il borgo S.

Albino (foto 7) fa da confine con il Comune di Brugherio per tornare in un contesto campestre oltre il sottopasso alla provinciale per Imbersago/Adda.

Da un'analisi del tracciato urbano si denotano numerose propagazioni dell'ideale corridoio "verde" del Villoresi in senso trasversale. Si potrebbero, ad esempio, accludere al "sistema canale" le aree sportive (se ne contano almeno sette) che vi si attestano privilegiando il libero accesso e la piantumazione. Tali spunti per un allargamento, un po' a "lisca di pesce", dell'asse del potrebbe coinvolgere alcuni tratti di viabilità di quartiere ove favorire la fruizione pedonale e ciclabile e/o la regolamentazione di "zone 30". Un'attenzione particolare andrebbe posta al tratto compreso fra la ferrovia e la rotatoria di viale Delle Industrie, ovvero il segmento più critico e compromesso a

causa di un tessuto industriale deteriorato, di aree in disuso o di utilizzazioni improprie. Si tratta di completare il tracciato ciclo-pedonale, e di intraprendere un riordino delle attività presenti: dagli orti urbani alle discariche, dai depositi di materiali inerti alle manifatture obsolescenti, dagli spazi a parcheggio alla ridefinizione della trama viaria, ecc. In questa località è presente l'intersezione con il Lambro che, in prospettiva, rappresenta il punto d'incontro fra il sistema del fiume e dei percorsi da e per il Parco di Monza e verso la Brianza (o nell'altra direzione, con i parchi di Sesto S. Giovanni e Milano) con i terminali dello stesso Villoresi (Ticino da una parte, Adda dall'altra). Si tratta di un cardine nevralgico per la realizzazione di una rete di mobilità dolce provinciale e regionale a cui va ovviamente connessa l'intera area agricola della Cascinazza.



Una mappa illustrata del corso del Canale Villoresi nel Comune di Monza. Le frecce verdi indicano i possibili ampliamenti e le connessioni del "sistema verde" del canale all'interno del tessuto edificato della città.

# 10.1 Le "Aree Verdi" e le Greenways - Il Parco reale

«... tutto è tanto naturale, e produce una tale illusione, che ci si dimentica di trovarsi dentro un giardino, e si crede realmente di passeggiare in un luogo di montagne presso una grotta, fra foreste e boschi (guardato da) una bella statua del dio Lambro, che versa le sue acque perché si dividano in torrenti e il piccolo lago navigabile formato da quelle acque conserva l'illusione, e aumenta l'amenità di quel sito montuoso nel mezzo di un piano e fiorito giardino»

(J. Andres, 1791, scrivendo dei giardini reali)

Vista con le mappe satellitari, la conurbazione milanese è una chiazza che con tentacoli e grosse macchie deborda nella pianura. Non ha precisi elementi geografici identificativi, niente grandi fiumi, nessuna monta-



gnà. Una cosa colpisce l'osservatore. Un'ampia area verde, a nord di Monza, che contrasta con il circostante puzzle di strade e insediamenti. Il perimetro compiuto dimostra che la sua esistenza è senza dubbio precedente all'espansione della metropoli e come tale si è conservata. Si tratta del Parco di Monza, racchiuso in una cinta lunga 13 km, il più vasto del genere in Europa. Nel contesto provinciale risulta essere la più grande e relativamente incorrotta area verde, un'eccezione rispetto alla saturazione degli spazi circostanti e un vitale "polmone verde" oltre che un vanto per la città di Monza. Non è un paesaggio naturale, bensì una sorta di "terza natura", progettata e sviluppata nel corso di due secoli. Parco oggi non privo di contraddizioni che identificano i vari modi di interpretare la "natura" e la sua fruizione con il variare delle epoche. Autodromo e campo da golf ne occupano una estensione limitandone la piena disponibilità collettiva e tuttora si discute sull'opportunità di tali localizzazioni. Entrambi gli impianti risalgono a decenni fa, così come ambedue - per gli aspetti paesaggistici - quindi non considerando le positive ricadute d'immagine e di economia locale - non risultano coerenti sia con i valori di memoria culturale che di "disegno" e della creazione paesaggistica primigenia. Il master plan di rilancio del bene storico non potrà tralasciare di confrontarsi con le sorti di tali realtà.

La Villa Reale, dopo anni di disattenzione, si sta riprendendo, nell'ipotesi di trasformarla, almeno in parte, in sede museale e di rappresentanza. La Reggia fu progettata nel 1777, da Giuseppe Piermarini, l'architetto della Milano neoclassica. Era stato Ferdinando d'Asburgo a volerla, nominato dalla madre Maria Teresa governatore della Lombardia austriaca. Si compiacceva del paesaggio e dell'aria salubre che si respirava lungo il Lambro.

Nel 1780 si tenevano sontuose feste. Nel 1801 si davano per completati i giardini quando ormai gli austriaci avevano abbandonato Milano a causa di Napoleone. Fu l'imperatore a decretare la costruzione del Parco per farne riserva di caccia e tenuta agricola. E fu Luigi Canonica a disegnarne l'impianto, come una estensione dei giardini della Reggia. Diversi assi prospettici furono studiati per valorizzare le ville e le cascine,



1. Il Parco di Monza conserva aree agricole, come nel caso dei Molini di S.Giorgio. 2. La cascina S.Fedele, in stile eclettico. 3. Il Lambro attraversa il Parco entro una cornice arborea. 4. Una prospettiva della fronte posteriore della Villa Reale. 5. Uno stralcio del progetto di recupero della Villa Reale e dei giardini, vincitore del concorso 2004 (gruppo Carbonara), tendente alla riproposizione del paesaggio originario e della monumentalità dell'accesso alla Reggia. 6. Una stampa ottocentesca della Villa Reale. Nella mappa accanto uno stralcio della Carta d'Italia dell'Istituto Geografico Militare (45/3 Monza, edizione 1, rilievo 1888).

ne, inglobate nel complesso, o per enfatizzare le montagne prealpine. Si trattò di un progetto studiato dove spazi agricoli aperti, giardini, boschi e zone di caccia trovavano collocazione entro uno schema di percorsi rettilinei e viali alberati. Nel 1834 la Nuovissima Guida dei viaggiatori in Italia, della Casa Artaria, raccomandava «che non debbesi mancar di vedere il grandioso Palazzo Imperiale, circondato da magnifico giardino; come parimenti non si deve trascurare di fare una corsa nel grandissimo parco, unico in Italia tanto per la vastità, come per la di-

stribuzione e l'eleganza delle abitazioni degli agricoltori. Vedesi in questo parco un'immensa quantità di fagiani, di lepri, ed in apposito recinto cervi e daini».

La connessione del Parco reale con il Parco della Valle del Lambro realizza una eloquente "fenditura" che verso sud si avvicina al Centro Storico cittadino e che, con la valorizzazione dei margini fluviali, potrebbe estendersi fino a raggiungere le aree ex industriali sottoutilizzate di Sesto S. Giovanni, in parte destinate a Parco Locale di Interesse Sovracomunale.

# 11.0 I Margini della città

**D**ove finisce la città? Quale è il confine fisico fra urbano e non? Dove cambia il paesaggio? In un'area geografica che si definisce di volta in volta "città diffusa", "città infinita", "spazio metropolitano", una simile questione può restare senza risposte. Spesso però queste letture tipiche delle alte quote avvengono per una scala vasta, per l'appunto da altezze satellitari, senza poter scorgere le seppur esigue discontinuità insediative e i "vuoti" che ancora possono palesarsi ad un rilievo ravvicinato, più attento e di dettaglio, fatto al piano di campagna. Alla scala comunale un interrogativo di questo genere, nonostante l'indiscusso dilagare dell'effetto antropico, ha ancora una ragione d'essere, perché è proprio dal riconoscimento, dall'individuazione di un "limite", di un bordo, che si può partire per ridefinire gli assetti del paesaggio, sia urbano che oppure agricolo o naturale. L'osservazione di questi margini può essere fatta da due e opposti punti di vista: da quello urbano, oltre il quale sussiste ancora un "vuoto", ovvero uno spazio libero, ancorché frastagliato e sostanzialmente "assediato" dalla dilatazione del costruito, appartenente agli estremi urbanizzati di diversi



*Un'attività agricola ordinata e ben condotta predispone per una gradevole transizione fra paesaggio urbano e non urbano.*

enti amministrativi; da quello non urbano, il cui limite è dato da "coaguli" di edificato, spesso sfrangiato e variamente addensato lungo le vie di comunicazione. Naturalmente questo secondo modo di osservare cresce di dimensione e di percezione man mano che ci si allontana dal nocciolo dello spazio metropolitano. Nel caso di Monza, probabilmente anche per il suo rango di polo attrattore storico ed economico, possiamo però asserire di essere di fronte ad un caso dove il "portamento" e l'"incedere" urbano sono più invadenti rispetto all'intorno.

Una seconda modalità di lettura può essere invece ottenuta osservando l'uso del suolo degli spazi extra urbani, o meglio quelli non costruiti, poiché è dalla loro condizione, e di conseguenza dalla loro percezione, che si riesce a stabilire una netta suddivisione fra paesaggi. In passato, fino forse alla fine degli anni Sessanta del secolo scorso, il limite tra urbano e non-urbano era molto più nitido e definito. Ci sono molte immagini di fotografi del periodo che inquadrano palazzoni residenziali o i capolinea circolari delle linee tramviarie più esterne, confinare con campi intensamente coltivati e con filari alberati. Non esisteva, in altre parole, un limbo interposto di aree marginali incerte, utilizzate per le "escrescenze" della città, destinazioni che sono invece progressivamente aumentate a dismisura con il modello di sviluppo consumistico (giacenze di attività di risulta, di accumuli e sedimentazione dei residui in genere, come depositi, magazzini, discariche ma anche attrezzature e impianti tecnologici, ecc.). Si è così determinato un diaframma intermedio ambiguo e vago fra città e non città, incentivato anche da rituali prospettive,



*Esempi di definizione dei margini di città. Nel caso in alto, un buon esempio di demarcazione fra spazio urbano e non (area presso lo stadio comunale). In basso, una confinazione incerta e complicata da più funzioni in difficile convivenza (zona a ovest di viale Lombardia). Nelle quattro immagini aeree a sinistra, altre situazioni di occupazioni di frangia che impediscono una ordinata definizione del limiti della città.*

diffuse, dal progressivo abbandono delle attività rurali nonché di un'attesa edificatoria delle aree esterne. Questo paesaggio intermedio, indistinto, confuso e spesso degradato è quello che oggi rende difficile definire i limiti della città. Da qui l'esigenza e l'opportunità di un riordino, di una riorganizzazione, di un intervento di sutura per questi spazi non meglio definiti. A complicare ulteriormente la questione, in genere, sta poi una rete viaria che nei suoi vari livelli di interesse da una parte parcellizza e divide gli spazi liberi, dall'altra li invade e li penetra senza, poi, trovare una sua logica completezza. Strade senza uscita, episodi di urbanizzazione inconclusa, pavimentazioni sconnesse, parcheggi e calibri

stradali sovradimensionati danno l'impressione di uno scenario d'attesa ma, in realtà, probabilmente senza grandi prospettive. Il paesaggio urbano deve tornare a tragaruardare, senza filtri, quello agricolo, ma con una chiara variazione positiva della dimensione percettiva - dal verticale all'orizzontale - di colori - dal grigio dei toni cittadini ai verdi degli spazi aperti - di chiarezza formale - dall'indecisione delle strade di periferia alla ridefinizione dei margini dei campi, dei filari alberati, delle siepi, dei percorsi campestri. Le aree di indiscriminato sfruttamento, ai margini del territorio, debbono essere circoscritte, raggruppate, integrate e completate di elementi di mitigazione vegetale.



# 12.0 Le Zone Industriali interne alla città sedimentata

Il trasferimento, la conversione e le trasformazioni delle attività produttive industriali originariamente collocate nelle zone centrali della città - e in questo caso Monza è un esempio ordinario - ha reso disponibili considerevoli aree per usi differenti. Il paesaggio industriale delle città dell'*hinterland* milanese, costruito a partire dalla fine dell'Ottocento e ancor più all'inizio del Novecento, assieme a una vitale rete di infrastrutture, si è ormai stemperato in una disarticolata trama di residenze, attività terziarie e direzionali, servizi e attrezzature tecnologiche. I nuovi ambiti industriali sono stati relegati ai margini comunali entro comparti ben identificabili secondo i principi "classici" dello *zoning* funzionale in auge nell'urbanistica italiana nell'ultimo quarto del secolo scorso. Il cospicuo valore dei lotti affrancati dalle industrie nel centro cittadino induce oggi a operazioni immobiliari di vari spessori e quasi sempre di una spiccata "autoreferenzialità" ovvero connotate da

una individualità architettonica sia che si tratti di abitazioni o di attività terziarie e commerciali. Il conferimento degli standard di urbanizzazione assicura una significativa quota di dotazioni riservate all'uso pubblico, sovente destinate a verde.

La cornice urbana ne risulta comunque modificata. E' sufficiente pensare alla capacità di attrazione di un centro commerciale realizzato su una ex-area industriale. In precedenza, in quegli spazi l'accessibilità era contenuta e limitata ai soli addetti alle lavorazioni. In taluni casi, una diversa articolazione dei flussi d'accesso, unita all'abbattimento di muri e recinzioni, la demolizione di edifici obsoleti genera vere e proprie sorprese, sia per la vastità degli spazi sia per la differente percezione dei luoghi. In alcuni casi si verificano degli inaspettati *links* fra quartieri prima disgiunti. In ogni caso è auspicabile non perdere completamente la testimonianza della precedente attività; ciò anche per garantire alla città ed alla sua comunità la facoltà di ricordare.

L'archeologia industriale, negli ultimi decenni, ha introdotto consapevolezza sul valore storico-culturale di questi opifici e sui metodi di selezione fra ciò che merita di essere conservato oppure no. An-

che un semplice reperto, un brano di un apparato produttivo, sia pur isolato, aiuta e perpetua un legame tra il passato e il futuro, al contempo definendo il paesaggio. Non si tratta di discutere sul genere di destinazione da riservare alle ex-aree industriali - laddove il desiderio dei cittadini è spesso quello di favorirne al massimo l'uso pubblico - quanto di essere consapevoli del loro passato e delle vicende che avevano determinato quel paesaggio nel panorama cittadino, caratterizzandone l'evoluzione economica e sociale.

Nel caso di Monza il tema è presente considerando che importanti stabilimenti industriali sono nati alle origini all'interno o in prossimità del centro abitato e dal quale sono stati subito assorbiti: la tessitura Garbagnati (1889), la tessitura Pastori & Casanova (1883), il candeggio Frette, il gasometro in via Bergamo, la ditta Pagnoni, la società Hensenberger (1880), lo stabilimento Frette, il Cappellificio Monzese (1870) e altre ancora. Da non dimenticare, per esempio, l'importanza della manifattura del cappello per l'emancipazione moderna della città. In diversi di questi casi la riconversione è già avvenuta, anche con esiti concreti, in altri se ne attende il compimento non escludendo

anche la riproposizione in forme nuove e futuribili di una stessa destinazione produttiva tenuto conto che le produzioni dannose e nocive che in precedenza generavano incompatibilità con l'ambiente sono ormai un ricordo del passato. Il ruolo progettuale di un contenitore per la produzione di alcuni beni, oggi, non è più, a priori, contrastante con una localizzazione urbana centrale, anzi per molti aspetti ne sottolinea l'etica imprenditoriale e ne esalta l'immagine sui mercati di vendita.



1. Un lotto artigianale, in stato di trascuratezza, alle spalle di viale C. Battisti: il recupero non potrà tralasciare di misurarsi con il valore paesaggistico e monumentale del contesto. 2. L'area dell'ex-mattatoio, in fregio al canale Villoresi: la vicinanza alla greenway cittadina potrebbe agevolare un recupero ricreativo. Si tratta di studiare le relazioni trascorse, presenti e future del contesto in cui si collocano le ex-aree produttive. 3. La zona industriale, ancora per buona parte in attività, anche se con produzioni frazionate e diverse dalle originarie, già delle officine Hensenberger, insediatevi nel 1880. Alcuni elementi di archeologia industriale meritano di essere valorizzati, come il fronte lungo via Mentana. 4. Il comparto industriale di via Monte Grappa, meno qualificato del precedente seppur ancora attivo. 5. Il complesso manifatturiero della tessitura Pastori & Casanova all'angolo fra via T. Grossi e via Dante, insediatosi nel 1883, poco prima del benaccetto gradimento borghese della zona di viale C. Battisti. 6. Un esempio di viabilità interna a una zona industriale di semi-periferia, priva di marciapiedi, dagli orizzonti chiusi e amorfi, spoglia di una apprezzata connotazione.



# 13.0 Le Zone Industriali esterne

Una delle ragioni della disgregazione degli spazi agricoli nel territorio metropolitano riguarda l'ubicazione di estesi comprensori industriali di livello comunale. Il fenomeno è tanto più dilagante quanto maggiore è il dinamismo economico del distretto interessato. Si tratta di lottizzazioni più o meno vaste che occupano porzioni di superfici agrarie in situazioni a distanza dai centri abitati, a causa di produzioni non pienamente compatibili con il contesto popolato o per scongiurare le negative interferenze del traffico pesante, e di solito accostate a un asse viario di interconnessione alla rete stradale regionale. La loro localizzazione è generalmente sempre prevista dagli strumenti urbanistici locali, ma non è quasi mai configurata in un contesto più ampio, di carattere sovra comunale o di "distretto produttivo". La conseguenza è che ogni comune organizza una propria zona industriale, in sé indipendente, che viene a contrassegnare a "macchie di leopardo", assieme a tutte le altre viciniori, in modo indelebile il paesaggio.

Anche Monza, per quanto in misura contenuta ri-

spetto all'estensione del suo territorio comunale, dispone di alcune aree esterne prevalentemente connotate da attività industriali, anche se, nel nostro tempo, l'accezione "industriale" deve essere opportunamente rivista a causa del progressivo abbandono della tradizionale produzione manifatturiera e trasformatrice delle materie prime in altri processi più inclini alla manipolazione, rifinitura e stoccaggio di merci. Prevale in queste aree una notevole polverizzazione delle aziende, non esistendo più la sola grande fabbrica in grado di fagocitare aree vaste ed assorbire un elevato numero di addetti. Ciò determina, ad esempio, un elevato consumo di suolo con un rapporto addetti/superficie coperta generalmente molto basso. Parecchie attività sono limitate al magazzino o alla logistica (spostamento di merci), solo una parte riguarda vere e proprie unità produttive e, in genere, per piccole o medie aziende.

Da rilevare anche l'imperfetto livello di applicazione degli standard urbanistici, spesso ridotti alle sole aree di posteggio. Manca, nei fatti, una compiuta figurazione degli equipaggiamenti

dei tracciati stradali di disimpegno, fanno difetto superfici libere o aree verdi. Ma soprattutto si osserva una generale standardizzazione delle tipologie edilizie mediante modularità prefabbricate manchevoli di espressività estetica e del tutto indifferenti alla costruzione di un disegno di "paesaggio" sia pur di connotato produttivo.

Le misure per ovviare a questi inconvenienti sono in primo luogo di "buon senso". Una certa qualità progettuale e laddove opportuno la mitigazione dell'impatto sono evidentemente la prospettiva più ragionevole amalgamando il tessuto "a placche" e la rete viaria interna con un folto equipaggiamento di alberature "a pronto effetto". Vanno inoltre esaminati i lembi interclusi di superficie o di risulta che spesso sono fonte di uno scadimento ambientale, così come la viabilità a fondo cieco. Andrebbe poi incoraggiata una percorribilità ciclabile e pedonale anche all'interno di tali comparti industriali sia per differenziare una fruizione che al momento è esclusivamente carrabile che per smorzare il senso di preclusione dagli spazi esterni.

1. 2. 3. Queste prime tre immagini profilano alcuni involucri industriali entro un comparto ad essi destinato. Potrebbero anche appartenere a un luogo non meglio identificato tanto la loro produzione in serie rende del tutto indifferenziato il paesaggio di questi comprensori sortiti dal funzionalismo urbanistico degli ultimi decenni. Solo, in qualche caso, come nella foto 3, si osserva il tentativo di una "caratterizzazione" del fabbricato nel reparto adibito a uffici e di un misurato assetto a verde dell'ambito stradale. La ripetitività, attraverso la normalizzazione dei blocchi edilizi - vedasi la foto 6 - riafferma anche la parcellizzazione delle aziende, la dimensione imprenditoriale contenuta, il loro carattere composito e, anche, il loro rapido avvicendamento indotto dalle contingenze economiche. Nelle foto 4 e 5 immagini aree delle due principali zone industriali esistenti nel territorio comunale: lungo viale Sicilia e via M. Buonarroti. Entrambe si impernano sulla rete stradale, a scorrimento veloce, esterna alla città; la seconda, in particolare, si approssima al nastro viario, a servizio dell'ambito produttivo, che si è andato localizzando, per ragioni di convenienze logistiche oltre che di visibilità anche promozionale, presso il percorso dell'autostrada A4 Milano-Venezia.



# 14.0 I Grandi Impianti Urbani e dotazioni tecnologiche



Il fabbisogno di superficie per gli "impianti urbani" genera conflittualità per i profili paesaggistici. In queste immagini, da sinistra a destra: il parcheggio del Palazzetto dello Sport, dallo sparuto impianto vegetativo; il piazzale di un centro commerciale; il profilo del Palazzetto dello Sport. Si tratta di aree rese quasi del tutto impermeabili e dove il corredo verde appare un magro ornamento invece di realizzare un efficace effetto paesaggistico.

La crescita degli agglomerati urbani in questi ultimi decenni non ha riguardato soltanto l'espansione residenziale o industriale. In realtà, specie negli ultimi anni, l'equipaggiamento di ogni città si è dotato di vaste e complesse attrezzature, servizi di grandi dimensioni, reti e impianti tecnologici. Si pensi da un lato alle strutture sportive, ai raggruppamenti dell'istruzione o della sanità pubblica e dall'altro agli spazi della grande distribuzione o alle cabine elettriche di trasformazione, agli inceneritori, agli impianti per le telecomunicazioni, per la distribuzione del gas metano e via dicendo. È l'insieme di queste dotazioni che ha generato la maggior occupazione di suolo incentivata anche dalla rete di infrastrutture, specie stradali, necessarie per il loro disimpegno. E' sufficiente pensare alle superfici a parcheggio che

circondano l'Ospedale San Gerardo o lo Stadio Brianteo, o ai raccordi viari all'interno di un'area di un grande ipermercato. Si tratta di un notevole impatto urbanistico, che ha interessato soprattutto i settori più esterni del territorio comunale, sia per una maggior disponibilità di aree libere sia per un ragionevole calcolo sulle possibili interferenze o sulla non idoneità di collocare tali impianti in zone più centrali. Eppure, per alcune di queste funzioni, una eventuale collocazione negli spazi ex industriali che via via, e proprio in questi stessi anni, si rendevano utilizzabili nel cuore della città avrebbe forse agevolato un più razionale e contenuto consumo di suolo. È noto come, in genere, la localizzazione di un centro commerciale muova flussi di traffico eccezionali oltre che stabilire un nuovo nodo di relazioni sociali, sovente, estranee alla

*La soluzione adottata per il parcheggio di un centro di ricerca al confine est della città, con la copertura degli spazi mediante pannelli fotovoltaici, mostra un'efficace soluzione per l'uso plurimo di questi spazi scongiurando l'occupazione di suoli agricoli produttivi.*



storia ed alla tradizione di un luogo. La perturbazione è manifestata anche sotto il profilo paesaggistico. Al di là di qualche raro caso di particolare segno estetico, questi impianti, concepiti con il fine della migliore funzionalità, hanno saputo raramente dialogare con il paesaggio circostante e, anche nella migliore delle ipotesi, ogni soluzione non è mai andata al di là di un eventuale e scarsa mitigazione dell'impatto. Mitigare significa, in altre parole, nascondere e resta il dubbio se effettivamente, per talune di queste strutture ciò sia la risposta giusta o se, al contrario, non lo sia la ricerca di un inserimento più corretto nel contesto paesaggistico subordinato alla scelta dei

materiali, delle dimensioni e della morfologia, della localizzazione. Si tratta di questioni certamente complesse che, quasi mai, pongono il tema "paesaggio" fra le variabili da osservare ed è francamente difficile, se solo si considera la tipologia di un edificio per la grande distribuzione, far prevalere la "soluzione paesaggistica" rispetto alla necessità di una localizzazione prossima a grandi snodi stradali o all'esigenza di enfatizzare il marchio e il suo potere attrattivo nei confronti dei consumatori.

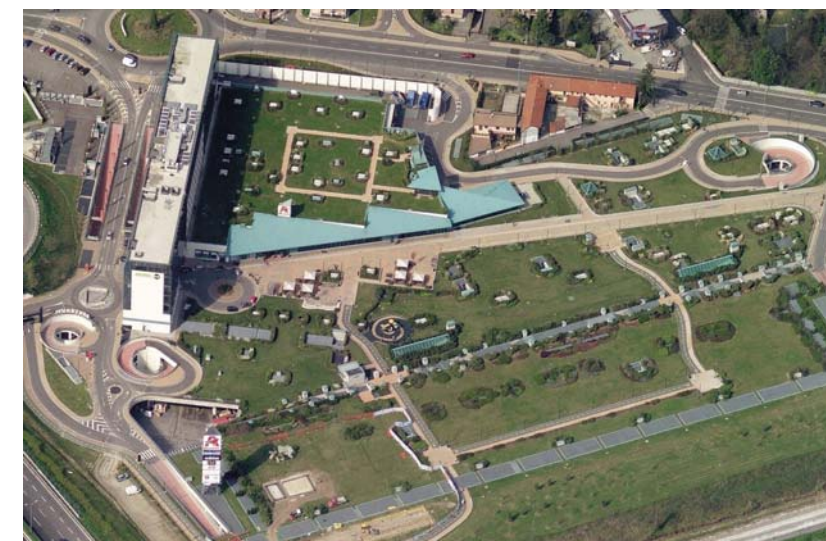
In ogni caso si può ovunque lamentare la diffusa insufficiente progettazione degli spazi di servizio di tali strutture, specie per quanto riguarda la contestualizzazione paesaggistica. È legittimo pensare che possano esistere soluzioni intermedie e più sostenibili rispetto alla totale impermeabilizzazione degli spazi di parcheggio che, contrappongono febbrili frequentazioni a orari di non utilizzo durante i quali risultano essere solo degli ambiti deserti di isolamento e in qualche caso di degrado. Anche in questo senso l'approccio paesaggistico potrebbe risultare utile nel presentare la questione nei suoi termini opposti, ovvero non nel "dipingere" di verde un parcheggio, bensì nell'inserire un'area per la sosta dei veicoli all'interno di una zona ri-forestata.

Si provi a immaginare l'esito di questa operazione sia nello spazio antistante l'Ospedale San Gerardo, sia attorno al plesso sportivo dello Stadio e del Palazzetto dello Sport. La soluzione adottata per il parking

dell'ipermercato lungo via Lario va, in parte, in questa direzione celando il parcheggio nel sottosuolo e rigenerando il verde di superficie pur con i tempi lunghi che i cicli della natura richiedono.

L'estrema eterogeneità di tali allestimenti non rende possibile soluzioni univoche sia per le precondizioni che gli stessi impianti pongono - di servizi, di sicurezza, di distribuzione interna, ecc. - sia per le loro caratteristiche dimensionali, spesso "fuori scala" - rispetto non solo allo spazio aperto ma anche all'interno o nelle vicinanze di un tessuto edificato. Si tratta di agire con grande attenzione, valutando da un lato il posizionamento degli impianti, dall'altro nel contemplare fin da subito la componente "paesaggistica" in fase di ideazione della struttura e di assetto degli spazi circostanti.

*La soluzione green adottata per il posteggio, sotterraneo, di un ipermercato alla periferia ovest. L'effetto paesaggistico viene però affievolito dall'eccessiva frammentarietà delle aree in superficie e dallo stentato equipaggiamento arboreo.*



# 15.0 I Borghi Antichi extraurbani

Le profonde trasformazioni del territorio metropolitano non hanno scalfito completamente l'originario palinsesto insediativo. Non solo i centri storici, ma anche i più deboli nuclei di antica tradizione sparsi in ciò che in passato era campagna hanno, in molti casi, saputo serbare una loro precisa identità. In altre parole non sono stati del tutto soffocati dal dilagare dell'urbanizzazione. Ciò dimostra come



A sinistra S. Fruttuoso come appariva nel 1936; a destra, la situazione attuale.

sia grande la forza degli insediamenti remoti, e come, a volte, sia coesa, la compagine dei suoi abitanti nel preservare incorrotto il carattere e l'ambiente di un antico nucleo urbano. Nel territorio monzese la matrice antropica primigena era ordinata su una notevole quantità di cascinali - almeno una cinquantina a osservare le vecchie levate dell'Istituto Geografico Militare - ciò era dovuto probabilmente al fatto che la proprietà delle terre era fortemente concentrata: si rammenta, nel 1530, il possesso del 30% del territorio monzese da parte di soli sei possidenti. Vi erano poi alcuni piccoli borghi posizionati, sempre strutturati sul sistema del-

Due scenari di borghi e nuclei rimasti conservati nel tessuto contemporaneo della città: a sinistra la piazza della chiesa di S. Rocco con la recente sistemazione di arredo; a destra uno scorcio del borgo di S. Albino.



le corti rurali, lungo i più importanti itinerari stradali (ad esempio S. Lorenzo, S. Rocco, S. Alessandro su una delle forse più antiche strade dirette verso Milano parallele al Lambro) e rapidamente assorbiti dal tessuto edilizio cittadino, e infine, da un paio di veri nuclei extraurbani, ovvero Sant'Albino a est e San Fruttuoso a ovest. Dei due quest'ultimo, citato nelle fonti storiche dal 1537 come "Cascine Bovati" ed elevato a parrocchia autonoma nel 1578, è quello che meglio ha saputo conservare un certo carattere indipendente favorito non soltanto dall'originaria aggregazione di alcuni cascinali a corte, ma anche dalla giustapposizione di alcune ville (collegio Della Guastalla, già villa Pallavicini Barbò) con i relativi giardini. La vivace identità del luogo è avvalorata anche dallo spirito associazionistico dei suoi abitanti.

Il paesaggio di questi vecchi nuclei evidenzia caratteri del tutto singolari rispetto all'urbanizzazione circostante: una diversa e più frammentata rete viaria che dà vita a scorci e visuali più ristrette, una composizione edilizia a blocchi filo strada, molti con corti interne, con volumi e altezze contenute. A parte qualche indebita intromissione moderna, San Fruttuoso svela al visitatore un aspetto retrò, che non deve essere interpretato come svantaggioso ma, al contrario, in una rinvigorita coscienza di una dimensione civica più domestica e sostenibile. La chiesa con lo spiazzo antistante, la cornice delle piccole attività commerciali, il circolo sociale, tutti raccolti in un breve spazio, forniscono alla località la vitalità necessaria che i, più recenti, consueti quartieri un po' periferici non hanno. Nonostante le esigue



Cinque immagini attuali del borgo di S. Fruttuoso, all'estremo occidentale della città. Esse evidenziano bene il carattere ancora "di paese" e a misura d'uomo del contesto. Le basse volumetrie, il decoro dei prospetti, gli esercizi commerciali, la piazza con i luoghi di ritrovo confermano l'efficacia e la persistenza di un insediamento storico.

larghezze delle strade, la fruibilità locale pedonale e ciclabile è spontanea e contribuisce ad affermare una rete di relazioni collettive da mantenere e valorizzare. Meno caratterizzato il borgo di Sant'Albino, di cui sopravvive la sola piazzetta con la chiesuola e alcuni bassi edifici "a corte" con qualche singolare inflessione "rustica" tuttora visibile (affreschi murali ed edicole votive). La frazione è attorniata da

edifici relativamente moderni con ingombranti volumi, o da lottizzazioni di villette, mentre la cadenza della viabilità locale ha affievolito il suo tramandato carattere.

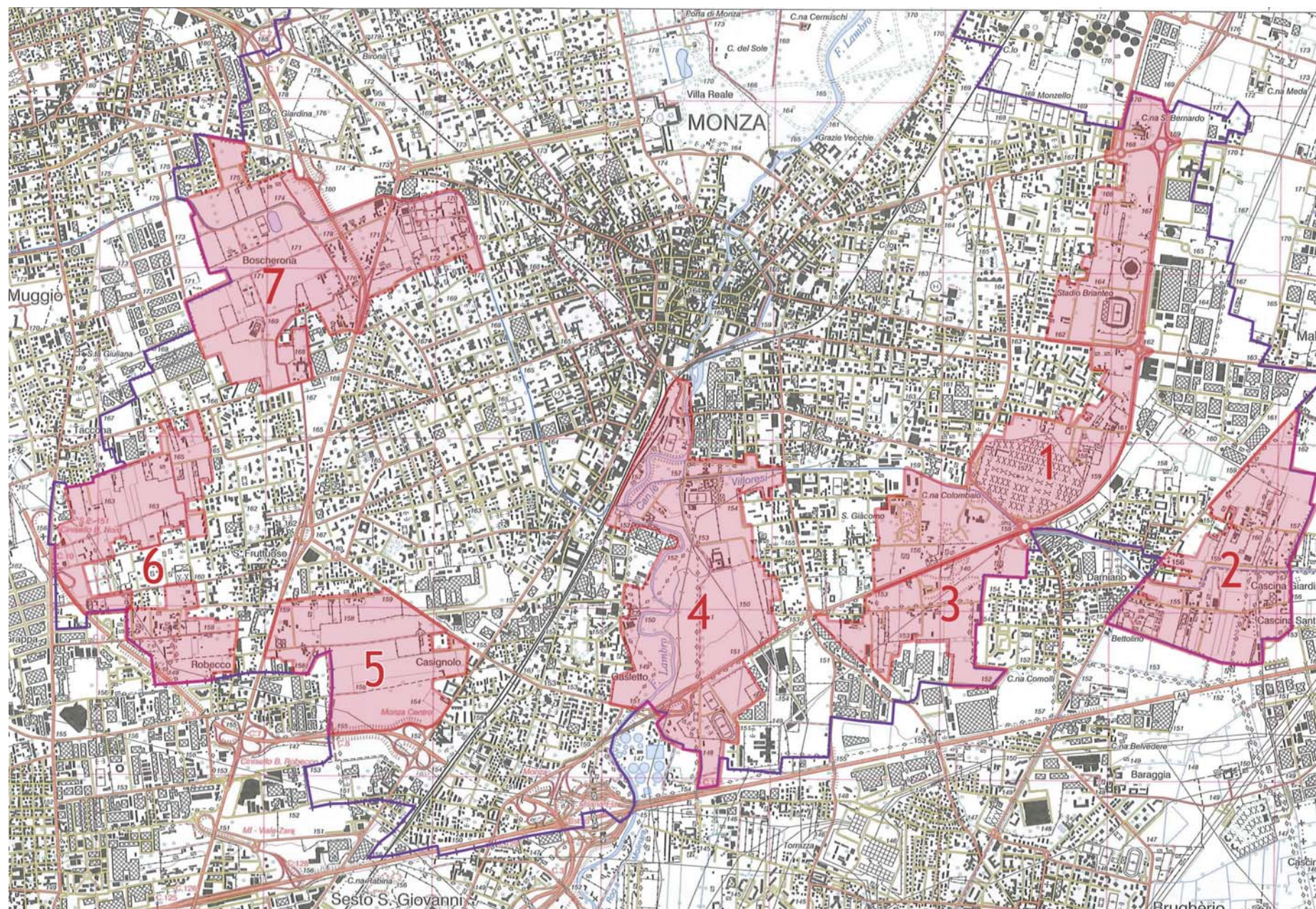
La abusata definizione di "piccolo è bello" trova forse in questi contesti una sua esatta riconoscibilità e fornisce un possibile modello di sviluppo e di ricomposizione di quegli spazi meno centrali della città.



# 16.0 Approfondimenti ed osservazioni

In fase conclusiva di indagine si è ritenuto opportuno accludere alla ricerca svolta alcuni approfondimenti che in un'ottica di sviluppo sostenibile, in parte, avanzano anche talune possibili ipotesi operative o, semplicemente, di riflessione sulle politiche e le strategie comunali di riequilibrio tra aree urbanizzate e non, e per il paesaggio. Tali convinzioni riguardano la definizione di alcune "aree di attenzione paesaggistica", l'indicazione di linee guida per un valido approccio degli interventi di ricomposizione del paesaggio nonché differenti, già presentati, itinerari per l'"esercizio del leggere" la scena urbana.

Per le "aree di attenzione paesaggistica" si sono voluti identificare, senza alcuna pretesa di cogenti restrizioni o limitazioni normative, ma bensì di spontanea avvedutezza, certi ambiti che, conseguentemente all'analisi condotta, propongono alcune situazioni di effetti stridenti e di un panorama paesaggistico da riscattare o da fare aumentare di valore. Si sa come sia urgente ripristinare un sano rapporto con la natura, ricostruire la bio-diversità, la costruzione di una nuova relazione "città-campagna" fondata sulla complementarietà delle due dimensioni urbana e rurale e sulla promozione dei transiti di connessione. Si tratta, in particolar modo, di alcuni "spazi aperti" residuali del territorio per i quali si consiglia una salvaguardia o quanto meno una attiva gestione amministrativa nel caso di eventuali ipotesi di trasformazione urbanistica. Ciò anche per rispondere adeguatamente alle spinte culturali e ai contenuti del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale per gli aspetti che riguardano la tutela del paesaggio e laddove si sollecita una serrata collaborazione fra Enti protagonisti della programmazione del territorio. Va rimarcato che il perimetro di tali aree ha un semplice significato indicativo sebbene possa anche costituire primo elemento di apprezzamento per le succes-

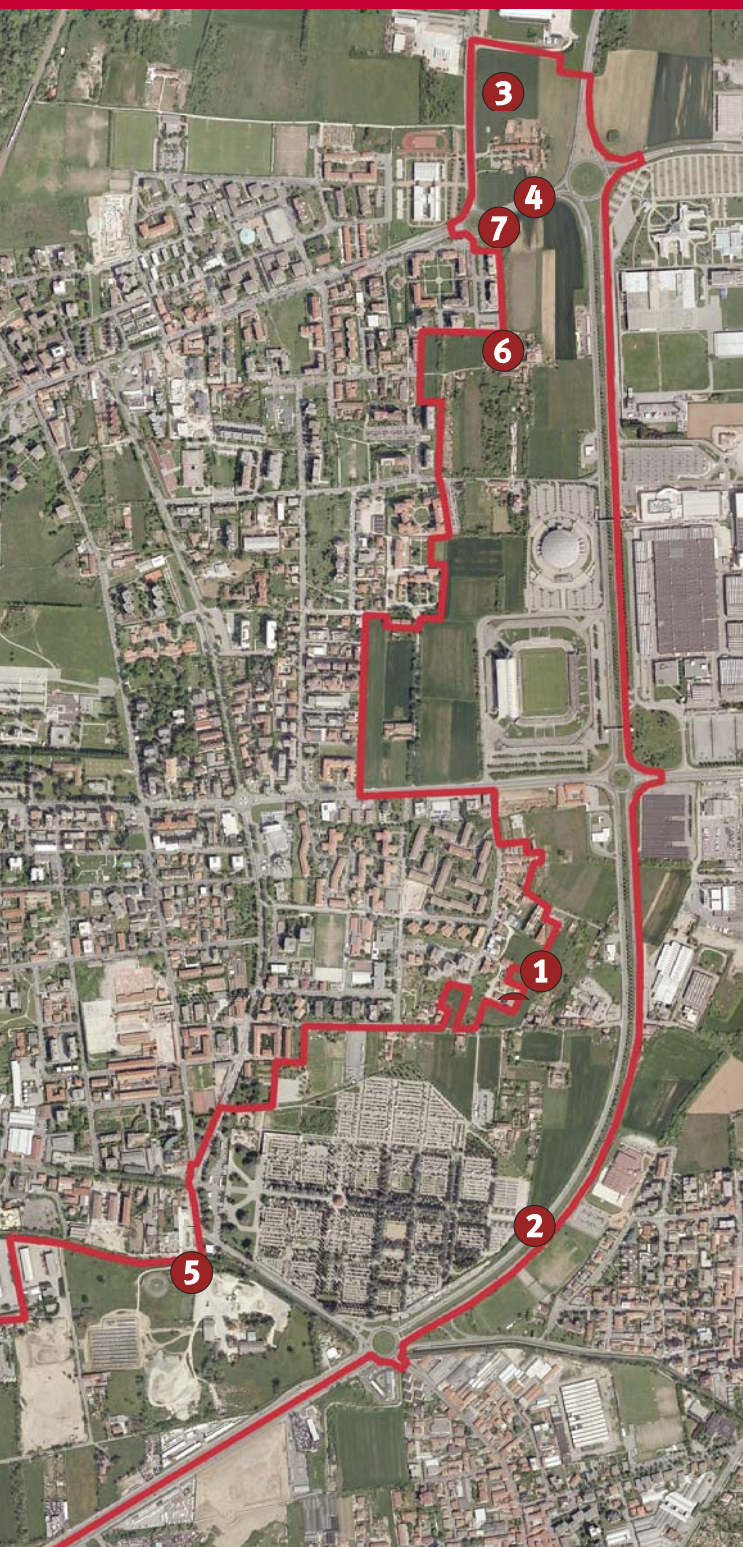


sive valutazioni di (ri)definizione comunale della Rete Verde di ricomposizione paesaggistica. In qualche situazione il contorno non si è limitato a inscrivere le sole zone libere ma anche l'immediato contesto urbanizzato al fine di prevedere un'appropriata integrazione fra gli elementi paesaggistici del costruito e non. Gli ambiti iden-

tificati ed ai quali corrisponde una descrizione analitica sono i seguenti: 1. Monza Est (area compresa fra il perimetro edificato e l'asse della circoscrizione); 2. via Adda (area compresa fra le espansioni periferiche di Monza, frazione S. Albino, e le zone industriali di Agrate Brianza e Concorezzo verso il PLIS Della c.na Cavallera);

3. San Damiano; 4. Lambro; 5. Monza Sud (area compresa a nord dal viale Campania, fra S. Fruttuoso e Casignolo, a est dalla via G. Borgazzi, a sud dal recente tracciato della Tangenziale Nord, a ovest dalle zone industriali e commerciali che si attestano lungo viale Lombardia); 6. San Fruttuoso; 7. La Boscherona.

# Aree di attenzione paesaggistica - 1. Monza est



## IDENTIFICAZIONE

L'estensione situata a est fra il limitare del costruito e il nastro stradale della circosollazione esterna riguarda una vasta superficie periurbana. Come è noto, i margini di frangia sono le parti di territorio dove alcune funzioni urbane, in genere di servizio o di supporto, esercitano un più prepotente contatto ambientale sullo spazio adiacente ancora libero. Il paesaggio periurbano è configurato da scampoli di superstiti terreni coltivati o anche di aree lasciate in abbandono assediata da infrastrutture e da costruzioni che non hanno attinenza con l'attività agricola o, comunque, l'hanno progressivamente smarrita.

Questo disfacimento della maglie del *hinterland*, che spesso si propaga a dismisura nella mucillagine della "città diffusa",

costituisce la forma più preoccupante di effetto antropico sul paesaggio agrario. In particolare, trovandosi racchiusa dall'espansione periferica della città e, verso levante, dalla fascia della circosollazione esterna, quest'area, può diventare - se non governata - un quasi scontato ambito di prossima saturazione urbanistica.

## CARATTERI

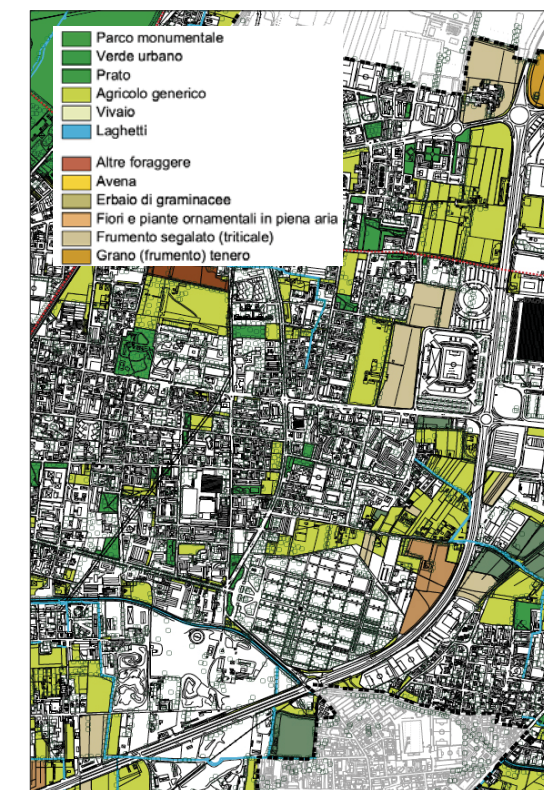
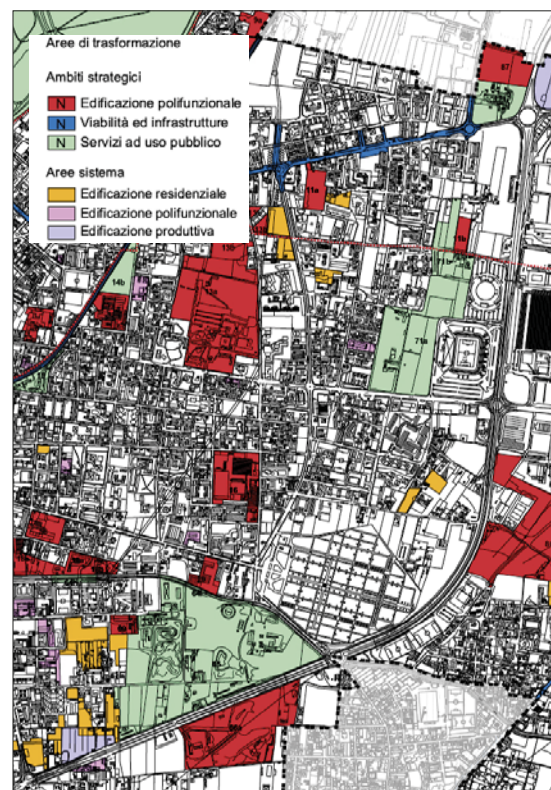
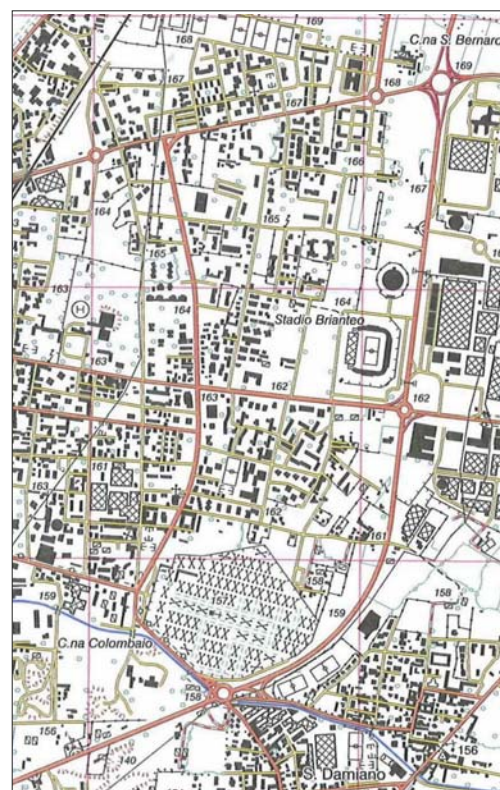
Diversi grandi impianti a servizi - sportivi e cimiteriali - oltre che i relativi spazi di posteggio si attestano già come possibili capisaldi di un eventuale protendersi urbano. All'interno di questa variegata compagine di edilizia abitativa e di attrezzature pubbliche si rinvengono ancora alcuni brani di paesaggio agricolo (specie nella porzione a nord) ed altre aree connotate da usi di-

sordinati, come depositi di materiali edili, magazzini, rovine di fabbricati industriali, orti, un campo fotovoltaico (in via Della Lovera). Ma la compromissione della trama agricola passa anche attraverso la spinta riconversione residenziale di vecchi cascinali, come nel caso della cascina S. Bernardo. Altri casolari invece attendono in una situazione di marginalità (es. via Della Gera). Evidente anche l'impatto architettonico delle due strutture sportive già esistenti (Stadio e Palazzetto dello Sport) non ancora efficacemente inserite con l'ambiente circostante.

## PREVISIONI URBANISTICHE ATTUALI

Il P.G.T. riserva gran parte delle spazi ancora liberi agli utilizzi per servizi collettivi

Qui a fianco, l'immagine satellitare del contesto. Sotto, a sinistra lo stralcio della Carta d'Italia 1:25.000 (IGM); al centro le previsioni del P.G.T. per l'ambito considerato con l'individuazione delle Aree di Trasformazione; a destra la tavola grafica dell'uso del suolo.



attraverso la delimitazione di relative aree di trasformazione. La maggiore di queste si trova ubicata a sud dell'asse del canale Villoresi e in fregio al viale Delle Industrie, dove è prevista la realizzazione del "Parco delle Cave" (308.000 mq). Una seconda è invece posta accanto allo Stadio Brianteo e al Palazzetto dello Sport facendo da congiunzione con il fronte edificato della città. Qui è prevista la realizzazione di un "Parco dello Sport" con aree verdi e impianti sportivi pubblici o privati. Un lotto edificabile è infine localizzato all'estremo nord di questo comprensorio nell'unico lembo dell'ambito incluso nella prevista Rete Verde provinciale di ricomposizione paesaggistica.

#### MOTIVAZIONI DI ATTENZIONE

Per quanto sopra evidenziato il contesto ha una rilevanza determinante nell'assetto paesaggistico dell'intero settore sud-orientale del territorio comunale. Va riconosciuta la sua funzione di diaframma e di collegamento sia in senso nord-sud, fra la valle del Lambro e il corridoio verde della Pianura Est, sia in direzione est-ovest attraverso i varchi costituiti dal canale Villoresi e dai campi agricoli che ancora separano le varie unità edilizie industriali sul lato orientale della circonvallazione stradale. L'ambito in parola non è incluso nella Rete Verde Regionale, mentre compare in qualità di area di riqualificazione paesaggistica (ex-art. 33) nelle proposte del P.T.C.P. Tale inserimento presuppone un'iniziativa condivisa tra Amministrazioni comunale e provinciale.

#### INDIRIZZI DI TUTELA

- mantenimento dell'effetto filtro verde paesaggistico fra le parti costruite della città;
- coordinamento per i profili paesaggistici degli interventi ed euristiche delle composizioni edilizie;
- conservazione delle aree agricole residuali e recupero degli edifici di origine rurale;
- inserimento paesaggistico e mitigazione delle attrezzature e infrastrutture tangenti o intersecanti l'ambito considerato;
- intensificare le percorrenze pedonali e ciclabili da, per e attraverso la zona.

#### DIDASCALIE DELLE IMMAGINI

1. Frangia periurbana di via I. Nievo.
2. Il Viale delle Industrie.
3. La cascina San Bernardo.
4. V.le Libertà all'intersezione con la circonvallazione esterna.

5. Un deposito di materiali edili nell'area del Parco delle Cave.
6. Orti (via Della Gera).
7. Il lotto agricolo a nord del Palazzetto dello Sport.



# Aree di attenzione paesaggistica - 2. via Adda



## IDENTIFICAZIONE

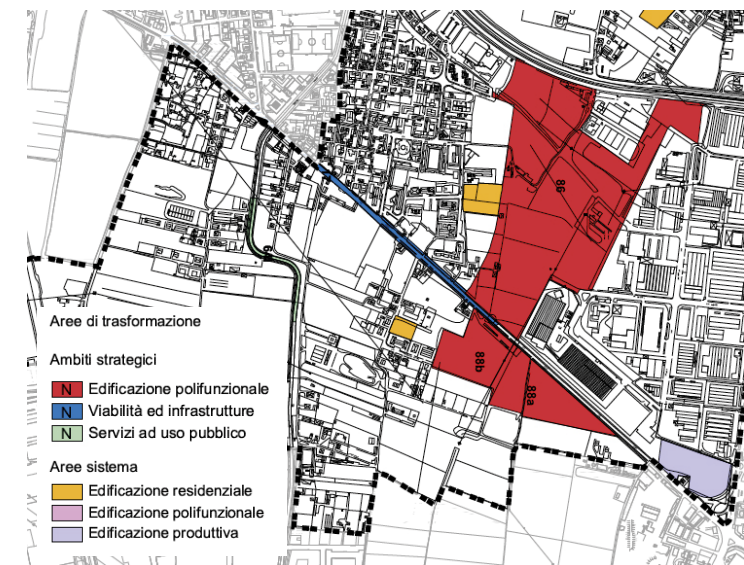
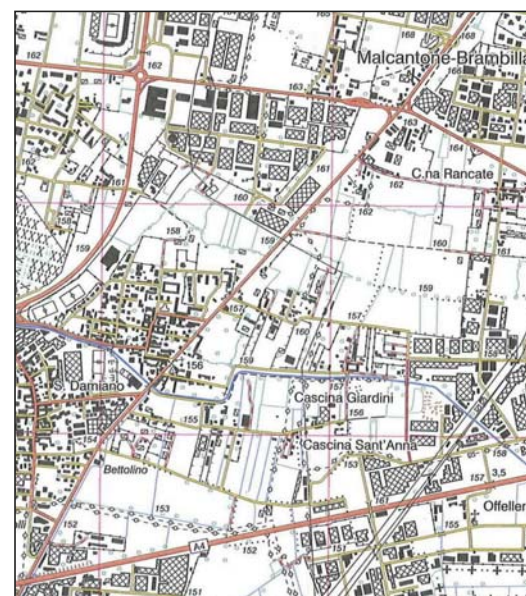
Il comprensorio abbraccia un'estensione agricola stretta tra le espansioni periferiche di Monza (località S. Albino) e le fasce industriali di Agrate B.za e Concorezzo. Il limite occidentale dell'ambito si appoggia sulla direttrice della strada provinciale n. 3 (via Adda); a meridione sull'asse dell'autostrada A4 e a settentrione sul limite della S. P. n. 13 Monza-Melzo.

## CARATTERI

Si tratta di un contesto di alta pianura abbastanza

rimaneggiato e in parte intaccato nella sua natura agricola per la pressione degli insediamenti circostanti. Solo a sprazzi, fra gli impedimenti degli usi sconvenienti tipici delle fasce marginali urbane, si riesce a leggere la tradizionale tessitura dei coltivi. Al suo interno si riscontrano anche capillari episodi di piccole residenze con annessi ortaglie o depositi. L'area è solcata in senso est-ovest dal canale Villoresi per il quale è previsto un progetto di riqualificazione come *greenway* intercomunale.

## PREVISIONI URBANISTICHE ATTUALI



Qui accanto, il riquadro dell'ambito dalla Carta d'Italia IGM (2004). Nella colonna di destra, dall'alto in basso: l'estratto dalla tavola delle aree di trasformazione del PGT; lo stralcio della tavola delle previsioni di piano del Comune di Brugherio relativa all'area di trasformazione "Porta Nord"; veduta aerea del medesimo sito.

Il Comune individua con il suo strumento di pianificazione almeno due zone di trasformazione su terreni agricoli con destinazioni di tipo edificazione polifunzionale e un'area sistema, di modeste dimensioni, di edificazione residenziale. Vi sono interventi di lottizzazione di carattere produttivo, anche di iniziativa pubblica, che si sorreggono al lato orientale dell'asse di via Adda.

Va inoltre segnalata, come intervento che potrebbe avere riflessi anche per la parte relativa a Monza, l'area di trasformazione prevista dal Comune di Brugherio, cui attiene la porzione sud-occidentale dell'area attestata su viale Lombardia. Si tratta della cosiddetta "Porta Nord" (140.000 mq), destinata a «tecno-polo per la produzione strategica e tecnologicamente avanzata, per la ricerca, l'innovazione e il trasferimento tecnologico», parte a insediamenti produttivi e a verde pubblico.

Nel P.T.C.P. il settore centrale dell'ambito in esame è ricompreso nel corridoio ecologico del Margine Pianura Est della Rete Verde di ricomposizione regionale. Una larga parte del territorio considerato è classificata fra le aree agricole di interesse strategico.

#### MOTIVAZIONI DI ATTENZIONE

La località risulta per la parte esterna orientale nella Rete Verde provinciale di ricomposizione paesaggistica. Nella porzione più interna lasciava escluse alcune superfici di frangia che si ritengono invece meritevoli di attenzione al fine di non restringere eccessivamente la dimensione del relativo passaggio ecologico. Per questa ragione il P.T.C.P. ha ritenuto opportuno includere tali zone fra le aree di interesse provinciale (ex art. 34) per



la salvaguardia delle componenti paesaggistiche.

#### INDIRIZZI DI TUTELA

- propensione per interventi di conservazione degli assetti agricolo e paesaggistico dell'area e maggior strutturazione di un collegamento della Rete Verde di ricomposizione paesaggistica;
- coordinamento sovra comunale delle destinazio-

- ni previste sull'ambito;
- miglior definizione dei bordi urbani con ricomposizione dell'assetto vegetale e consolidamento della funzione agricola;
- riordino degli utilizzi all'interno dell'ambito (depositi, magazzini a cielo aperto, ecc.).

#### DIDASCALIE DELLE IMMAGINI

1. Deposito di inerti in via Caprera.

- 2. Recinzioni di ortaglie lungo via Dell'Offelera.
- 3. Alcuni brani di territorio serbano un rilevante aspetto agricolo.
- 4. Altro assetto agricolo, quasi, nei pressi del protrarsi del PLIS Della Cavallera.
- 5. Uno scorcio del canale Villorosi.
- 6. Altro sguardo dell'assetto agricolo visto dalla strada provinciale n. 13.

# Aree di attenzione paesaggistica - 3. San Damiano



## IDENTIFICAZIONE

La zona di attenzione paesaggistica San Damiano comprende gli spazi liberi al limite sud-orientale comunale, di frastagliata perimetrazione fra i confini con il Comune di Brugherio, il viale Delle Industrie e via M. Buonarroti.

## CARATTERI

L'integrità dell'area agricola preesistente è stata man mano contagiata da occupazioni del suolo con estromesse destinazioni quali depositi di materiale edile, autodemolitori, orti spontanei e altri usi imprecisati. Tali compromissioni risultano distribuite in modo episodico e aggravano ancor più una percezione in senso non confacente degli spazi e del mantenimento del paesaggio agricolo residuale con anche sopravvissuti margini boschivi. Sugli orli dell'area prospettano affacci residenziali (verso il Comune di Brugherio) o industriali.

## PREVISIONI URBANISTICHE ATTUALI

Il Piano urbanistico contempla, in parte, (vedi inserto in alto, a sinistra) su area già interessata da attività estrattiva, una zona con destinazioni di servizi privati (108.000 mq con una s.l.p. di 21.747 mq) nella porzione di affaccio al viale Delle Industrie presso la rotatoria di via Sant'Albino; al termi-

ne dell'attuale funzione temporanea tale superficie è destinata ad essere recuperata a verde e rimboschita. Nel P.T.C.P. l'ambito è ritenuto "di interesse provinciale" (ex-art.34) e concorre a ridefinire la parte mediana del corridoio verde del vimeratese nel complesso della Rete Verde provinciale di ricomposizione paesaggistica.

## MOTIVAZIONI DI ATTENZIONE

L'estensione si configura come uno degli ultimi interstizi liberi all'interno di un dilatato fenomeno di urbanizzazione frammentata. Se interpretata in diretta connessione con le altre limitrofe aree di attenzione, essa viene a assumere un cospicuo valore di riequilibrio paesaggistico. Tale finalità è ovviamente realizzabile previo un generale riordino degli attuali usi non del tutto compatibili dell'ambito.

## INDIRIZZI DI TUTELA

- preferenza ad interventi finalizzati alla conservazione dell'assetto agricolo e paesaggistico dell'area;
- riordino degli usi marginali presenti (depositi, magazzini a cielo aperto, ecc.);
- definizione di una possibile quinta di elementi vegetali lungo il tracciato di viale Delle Industrie e ricomposizione delle smarginature edilizie lungo il contorno dell'ambito.

## DIDASCALIE DELLE IMMAGINI

1-2. Vedute aeree della zona di San Damiano.

3. Vista da terra da via San Damiano.



# Aree di attenzione paesaggistica - 4. Lambro



## IDENTIFICAZIONE

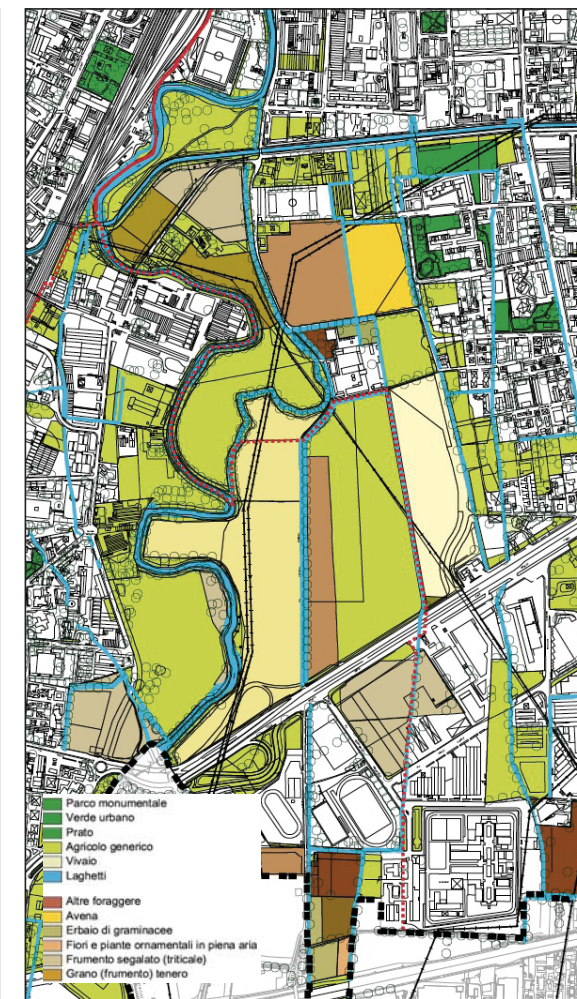
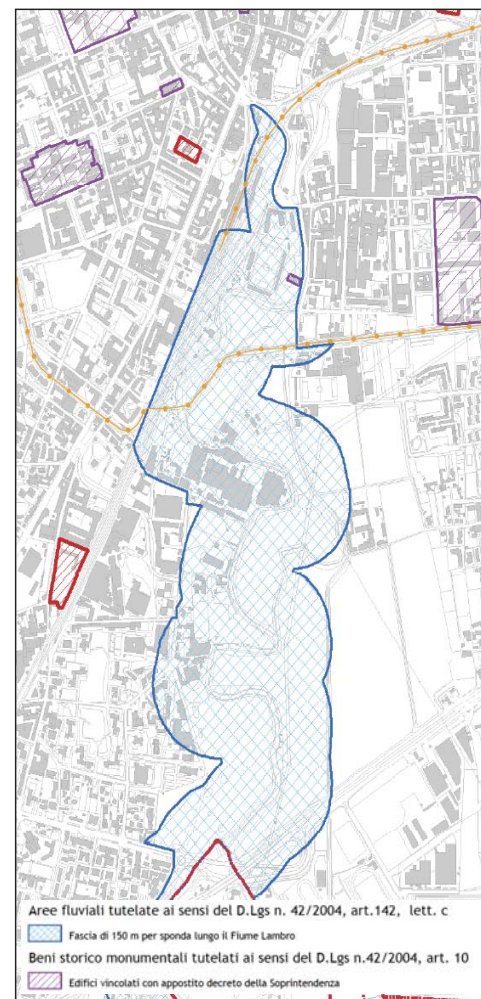
L'area di attenzione paesaggistica contrassegnata dal n. 4, con elevata qualità ambientale e suggestione scenografica, riguarda l'incisione del fiume Lambro a sud della città, fino al limite dell'autostrada A4 MI-VE.

Ai lati est e ovest l'area è definita dalla bordura dell'edificato e da tracciati stradali e ferroviari.

## CARATTERI

L'ambito è parzialmente assoggettato a condizioni di tutela. Oltre a quelle paesaggistiche per la presenza del fiume Lambro (art.142 lett. c) D. Lgs. n. 42/04) o di natura idraulica estese anche alle rogge connesse, l'area ricade in parte all'interno della Rete Verde di ricomposizione paesaggistica e, secondo le prospettive, per la porzione a sud

della circonvallazione esterna nel PLIS della Media Valle del Lambro. Nel suo insieme il contesto mostra un vero valore strategico per la conservazione di ampi spazi aperti. Basti accennare al fatto che dall'estremità sud dell'area, lungo il viale Delle Industrie, è ben riconoscibile, a oltre 2 km di distanza, il campanile del Duomo fortunatamente senza alcuna interposizione ostruttiva. Il cuneo della valle fluviale arriva a lambire il perimetro del Centro Storico presso lo scalo ferroviario e, in questo senso, si configura quasi come una "porta verde" d'accesso alla città, riflettendo, sul versante opposto, l'invito dei Boschetti verso il Parco Reale. Ovviamente senza un eguale effetto trionfale. E' attuale la necessità di provvedere a un riordino urbanistico e paesaggistico dell'area circostante la stazione FS e il terminal degli autobus (via F. Turati) anche in relazione ai rapporti con l'area verde sottostante e alle sue presenze. La tessitura dei campi è ancor ben connotata nel contorno dei possedimenti agricoli della Cascinazza nonostante la depauperazione delle presenze



# Aree di attenzione paesaggistica - 4. Lambro

arboree.

All'organizzazione dell'impianto agrario si contrappone la sinuosità del corso fluviale qui scortato da una minuta cortina vegetale. Esistono tracce dei segni legati alla precedente strutturazione del paesaggio che possono e devono concorrere a ricostruire l'identità e a guidare conseguentemente le trasformazioni. Il viale Delle Industrie infrange l'unitarietà degli appezzamenti restringendola anche ai lati con interferenze di uso produttivo, zone sportive e snodi stradali. Inoltre al di là da questo asse sussiste l'estesa area dell'impianto di depurazione di S. Rocco. La dismissione di alcuni insediamenti industriali limitrofi propone ulteriori occasioni per la reimpostazione del futuro dell'area.

Un corridoio ecologico e fruitivo, per quanto assottigliato, è costituito dal canale Villoresi che attraversa longitudinalmente l'area. E' così che l'ambito risulta tuttora sufficientemente fruibile, senza particolari perturbazioni.

## PREVISIONI URBANISTICHE ATTUALI

Il P.G.T. individua alcune aree di trasformazione ai bordi dell'area. Attengono ad ambiti residenziali esistenti da riorganizzare, zone di espansione edilizia, fabbricati industriali dismessi e da riconvertire, nuovi spazi di servizi a uso pubblico. La parte centrale, più consistente, e la fascia fluviale conservano il carattere agricolo e di residua naturalità. Da rilevare un'area di trasformazione

attinente al Comune di Brugherio (AT-IP4. via Ca' Secca), limitrofa all'autostrada A4 della quale si prevede una destinazione a verde ed a servizi.

## MOTIVAZIONI

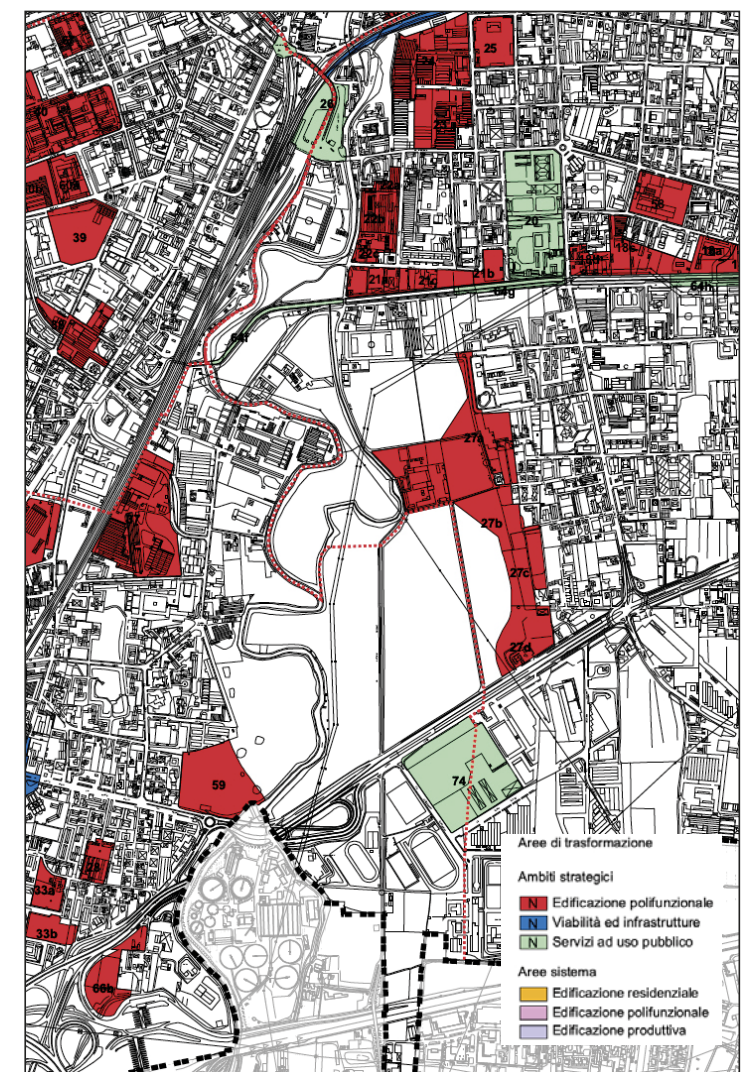
La compresenza, sulle frange dell'area, di previsioni modificative e la necessità di salvaguardare l'intero corso fluviale del Lambro da nord a sud sono le ragioni che determinano l'individuazione.

## INDIRIZZI DI TUTELA

- garantire la persistenza degli spazi aperti e delle funzioni ecologiche ed agricole;
- ricomporre le fasce di percezione limitrofe agli assi infrastrutturali e attutire l'impatto degli stessi e di altri impianti tecnologici;
- integrare gli spazi destinati a servizi (parcheggi, autostazione, ecc.) con l'attitudine paesaggistica e fruitiva dell'area ;
- recuperare gli spazi a verde lungo il fiume Lambro nell'ipotesi di ricomposizione del suo corridoio ecologico.

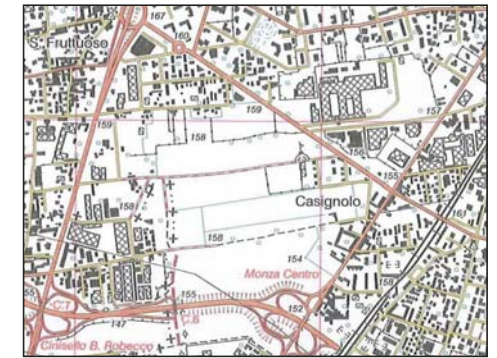
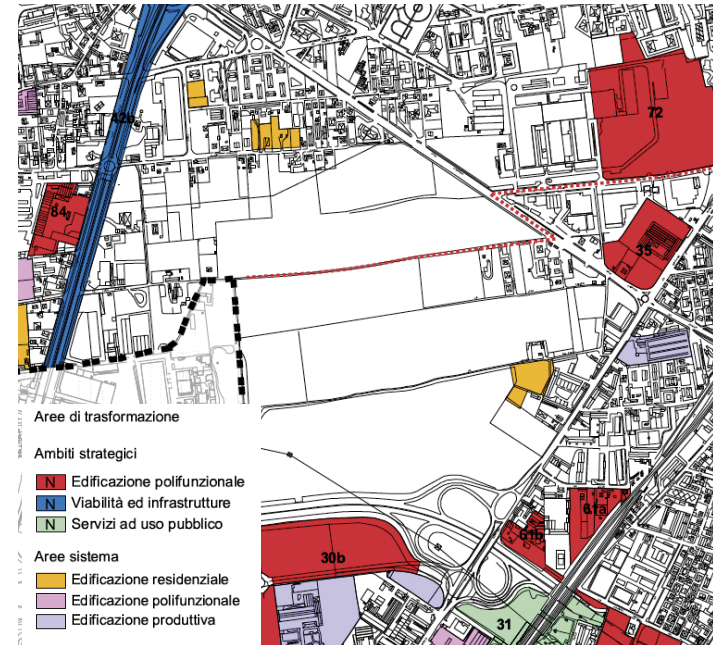
## DIDASCALIE DELLE IMMAGINI

1. Il Lambro da via Timavo.
2. Gli spazi aperti attorno alla Cascinazza.
3. Orti urbani lungo il canale Villoresi
4. Il terminal degli autobus visto dal ponte di via Turati, sulla ferrovia.





# Aree di attenzione paesaggistica - 5. Monza sud



## IDENTIFICAZIONE

L'area comprende una radura agricola interclusa fra importanti percorsi stradali, zone industriali ed abitative nel settore di sud-ovest del territorio comunale. In particolare è racchiusa a nord dal viale Campania, a est dalla via G. Borgazzi (itinerario storico di connessione tra Monza e Milano), a sud dall'odierno tracciato della Tangenziale Nord (A 52), a ovest dai complessi produttivi che si attestano su viale Lombardia (S.S. n. 36).

## CARATTERI

Si tratta di un'area di pianura votata all'attività agricola con appezzamenti di notevoli superfici a coltivi, solo in piccola misura intaccate, ai suoi margini, da insediamenti micro-residenziali (villini con giardini). Il perimetro è per larga parte delimitato dagli assi stradali sopra descritti.

## PREVISIONI URBANISTICHE ATTUALI

Lo strumento urbanistico locale conferma la destinazione agricola dell'area. Sotto il profilo

della pianificazione di livello provinciale, per la sua particolare localizzazione, l'ambito resta escluso da possibili connessioni sia con la Rete ecologica Regionale, sia con la Rete Verde di ricomposizione paesaggistica. Ne viene però riconosciuto il valore di ambito agricolo strategico. Una eventuale possibile congiunzione potrebbe essere studiata, superando i confini comunali e provinciali, con il Parco della media Valle del Lambro nel Comune di Sesto S. Giovanni.

## MOTIVAZIONI DI ATTENZIONE

L'ambito determina, sotto il profilo paesaggistico una sorta di "tregua", una specie di pausa nel denso contesto urbanizzato contiguo. Ciò si avverte in modo particolare percorrendo via G. Borgazzi, dopo il cavalcavia della Tangenziale A 52, oppure lungo v.le Campania. Per i caratteri succitati, secondo il P.T.C.P., la zona rientra in parte nelle aree agricole di interesse strategico e in parte in quelle di interesse provinciale per la riqualificazione paesaggistica.

## INDIRIZZI DI TUTELA

- interventi finalizzati alla conservazione



dell'assetto agricolo e paesaggistico anche con la ricomposizione delle dotazioni arboree d'alto fusto; - riordino di eventuali usi marginali intervenuti (depositi, stock a cielo aperto ecc.).

## DIDASCALIE DELLE IMMAGINI

In alto, a sinistra l'estratto della tavola delle aree di trasformazione del P.G.T.; a destra lo stralcio della Carta d'Italia IGM (2006).

1. Un'azienda agricola ancora attiva nell'ambito considerato.
2. Panorama d'insieme del comprensorio da via Lago Trasimeno verso nord.
3. Altra veduta parziale dell'ambito, sempre da via Lago Trasimeno.



# Aree di attenzione paesaggistica - 6. San Fruttuoso



## IDENTIFICAZIONE

Il comprensorio include un vasto e alquanto frammentato spazio a ovest dell'insediamento di San Fruttuoso, definito dallo sfrangiare del perimetro edificato della località stessa, dalla Tangenziale Nord e dai termini comunali.

## CARATTERI

Vi sono presenti tutti gli elementi emblematici dei margini periurbani: insediamenti a bassa e bassissima densità volumetrica, piccoli comparti industriali, aree per deposito merci, orti o aree dismesse, contesti agricoli tuttora ben connotati. Nell'insieme si legge ancora sufficientemente la maglia dei percorsi a carattere reticolare secondo l'orientamento consueto dell'alta pianura entro la quale, quasi a scacchiera, si sono collocati vari fenomeni d'urbanizzazione. Ma la stessa perimetrazione dell'ambito risulta difficile proprio per l'incerta definizione degli usi e delle attività presenti e per il loro rapido divenire.

## PREVISIONI URBANISTICHE ATTUALI

Il Comune conferma con il suo strumento di programmazione del territorio la destinazione agricola dell'area senza sostanziali interventi di trasformazione (salvo un'esigua porzione presso lo svincolo Taccona della Tangenziale Nord). Anche a livello provinciale, in larga misura, ne viene riconosciuta la qualità di ambito agricolo strategico e, per intero, il valore di area di riqualificazione paesaggistica (ex-art.33). Un'eventuale possi-

bile connessione potrebbe essere esplorata, al di fuori della sfera comunale, con il Corridoio Verde della Valassina.

## MOTIVAZIONI DI ATTENZIONE

Si tratta di un'area, che probabilmente più ancora di altre, richiede una particolare attenzione per il carattere e l'aspetto composito, dove interventi di ricucitura e di contenimento appaiono i più appropriati per evitare i ricorrenti fenomeni di compromissione e degrado diffuso. Si deve operare anche sul reticolo stradale dei quartieri o sui passati tracciati vicinali con adeguati interventi di riassetto, come pure sull'infittimento delle alberature, la dissimulazione (o anche il trasferimento) delle attività inadatte, la conservazione delle restanti attività agricole.

## INDIRIZZI DI TUTELA

- azioni finalizzate al mantenimento dell'assetto agricolo e paesaggistico dell'area anche con la ricomposizione dei filari alberati;
- riordino e/o ricollocazione delle attività marginali ed improprie;
- definizione della maglia stradale locale ed implementazione dei percorsi pedonali e ciclabili;
- interventi significativi di riforestazione e consolidamento arboreo lungo la fascia *buffer* della Tangenziale Nord.

## DIDASCALIE DELLE IMMAGINI

*In alto, l'accesso a Monza lungo via Serio. Al centro, via A. Marelli al margine esterno di San Fruttuoso. Sotto, una veduta area dei caratteri compositi del paesaggio periurbano dell'area.*



# Aree di attenzione paesaggistica - 7. La Boscherona



ubicati nella porzione est della superficie, oltre il viale Lombardia. Alcuni spazi sono stati adibiti ad attività ludiche e ricreative. Inoltre il margine alto dell'ambito è attraversato dal canale Villorosi con il suo percorso ciclo-pedonale.

## PREVISIONI URBANISTICHE ATTUALI

Lo strumento di pianificazione oltre ad avvalorare la connotazione bucolica contempla due aree di trasformazione (vedasi stralcio in basso a sinistra): una all'estremo nord per il verde e lo sport e un'altra più a sud dedicata al possibile centro sportivo di S. Fruttuoso. Il P.T.C.P. identifica l'attenzione paesaggistica per il contesto definendo non solo un nucleo centrale come "area agricola di interesse strategico" attinente alla rete Verde provinciale di ricomposizione paesaggistica, ma anche più nel complesso un ambito più allargato di interesse provinciale e di riqualificazione paesaggistica.

## MOTIVAZIONI DI ATTENZIONE

È un'estensione che mantiene buoni connotati agricoli e in generale di spazio "verde" aperto, con una buona riconoscibilità della trama viaria di remoto impianto, sebbene in alcuni tratti fortemente svilita. L'immediata prossimità a quartieri residenziali cittadini la propongono quale funzionale area ricreativa presupponendo però la definitiva risoluzione di alcuni evidenti contrasti, come ad esempio l'effetto sbarramento della condizione di v.le Lombardia. Nel progetto della valorizzazione del Villorosi, come *greenway*, l'ambito assume ulteriore rilievo.

## INDIRIZZI DI TUTELA

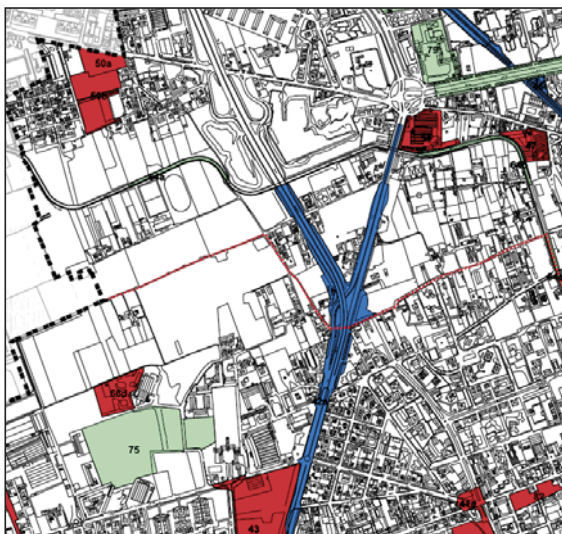
- interventi finalizzati al miglioramento delle relazioni con il contesto urbano ed alla conservazione degli assetti agricolo e paesaggisti-

co dell'area anche con la ricomposizione del disegno dell'equipaggiamento arboreo;

- riordino e trasferimento delle attività marginali o non appropriate;
- conservazione di quelle agresti (serre, orti) seppur in una cornice non conflittuale con il paesaggio;
- ridefinizione della maglia stradale locale e arricchimento dei percorsi della rete ciclabile e pedonale;
- progetti di forestazione e consolidamento arboreo lungo la fascia *buffer* del viale Lombardia e della bretella della S.S. n. 36.

## DIDASCALIE DELLE IMMAGINI

1-2 Due immagini dell'area Della Boscherona. Nella n. 1 la porzione a oriente di viale Lombardia. Nella n. 2, la parte più centrale e maggiormente connotata dell'ambito.



## IDENTIFICAZIONE

Ampia zona libera, in direzione ovest, che viene in parte anche a interessare il margine più periferico della città nei quartieri delle vie Gondar e Massaua. A occidente confina con il Comune di Muggiò.

## CARATTERI

Insieme all'area della Cascinazza è quella che presenta la migliore organizzazione agraria fra tutte quelle annoverate nel territorio comunale. Si riconosce una certa integrità del contesto rurale e, anche le attività secondarie conservano per larga parte una connotazione agricola, come ad esempio il complesso delle serre, del vivaio e degli orti



# Linee guida per la considerazione del paesaggio urbano



Un'immagine dall'alto del cuore cittadino, con piazza del Duomo, via Italia e piazza Trento Trieste. Sotto, un'altra foto di uno dei luoghi "simbolo" della città: l'Arenario.

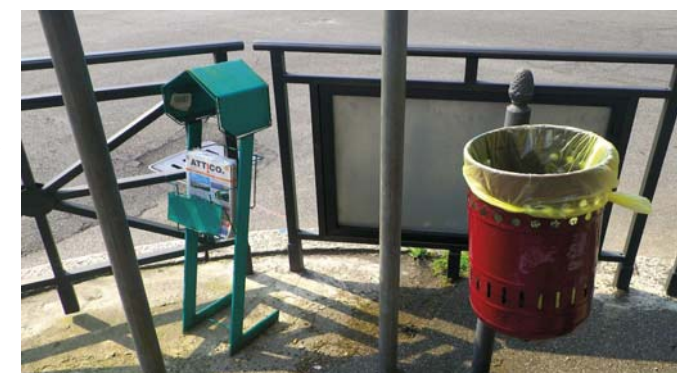
Questi indirizzi rappresentano un riepilogo dell'analisi paesaggistica condotta sul territorio comunale ed illustrata nelle 15 sezioni delle connotazioni tipologiche. Ancorché già trattate nelle pagine precedenti vengono, per l'appunto, di seguito riannotate per unitarietà espositiva e comodità di lettura. Di detto approfondimento le linee guida riassumono ed esplicitano le considerazioni propositive già accennate. Naturalmente esse esulano da scelte urbanistiche più generali circa le politiche insediative, della riqualificazione e del rinnovamento edilizio, valutazioni che, comunque, hanno un determinante riflesso sul genere di paesaggio urbano. Potrebbe essere adeguato esporre anche delle considerazioni sulle "espressioni" e sulle maniere del "fare" architetture urbane, dalle più usuali a quelle "non comuni" per composizione e funzione, ma si tratta di argomentazioni che si estendono inevitabilmente alla ricerca di linguaggi di architettura, agli insegnamenti ed alla sensibilità dei progettisti nel saper intendere ed interpretare il *genius loci*, sempre differente, di ogni circostanza. Un processo certo non facile, di profonda maturazione che si può esigere grazie anche



dell'edilizia corrente, un'assunzione di linearità formale, di semplicità, di limpidezza che siano molto lontane dall'imitazione della ten-

denza del momento o di "ordini" effimeri. L'e-suberanza, la voglia di una distinzione senza un preciso contenuto, il desiderio di primeggiare e di restituire ad ogni costo un "segno" della propria intuizione progettuale spesso produce più danni che benefici nel quadro d'insieme di uno scenario urbano dove i messaggi e le pratiche comunicative, anche nelle "fisionomie" di nuovi edifici, si sovrappongono distanti da una logica di persistere nel tempo. Vengono pertanto considerate le "buone pratiche" che in particolare contemplan la gestione ordinaria dello spazio pubblico e di tutto ciò che in qualche misura inerisce, secondo una frase abituale ma sempre efficace, "l'esteriore aspetto dei luoghi". In altre parole uno studio di questo tipo non potrà consigliare se una tale infrastruttura meriti di essere realizzata oppure no, o se un lotto attualmente libero possa essere edificato o meno (anche se l'altissimo tasso di territorio urbanizzato sia a Monza che nella Brianza induce un'oculata ponderazione), bensì suggerire delle soluzioni o degli interventi di ragionevolezza nella cura e nella valorizzazione del panorama cittadino.

Si tratta di uno scenario fatto di strade, piazze ed edifici che viene sottoposto a infinite pressioni, a modificazioni, ad usi e consumi quotidiani fino al punto di non riuscire quasi mai a riconoscerlo come tale, cioè quale elemento in positivo, ma semplicemente si tende a catalogarlo in modo indifferente, a ridurlo cioè al "posto in cui si vive" tralasciando di attribuirgli un valore oltre che un significato, fosse anche solo estetico, particolare. Sarebbe invece bene che la città, nel suo insieme, anche al di fuori dal Centro Sto-



Spesso anche manufatti di una non consistente presenza concorrono ad appannare l'immagine complessiva del paesaggio civico. In questi casi sono sufficienti una maggior coerenza nella scelta degli elementi, una maggiore cura e una normale manutenzione.

rico, dove di norma la cura è ineludibilmente maggiore, potesse significare per i suoi abitanti un vantaggio e un'opportunità da cogliere per accrescere la qualità della vita, per infondere valori positivi di attrattiva, sostenibilità e benessere. Il paesaggio serve a questo, e anche nelle città più densamente abitate, non solo nei contesti generalmente soggetti a salvaguardia come quelli delle "cartoline" dei laghi lombardi o delle amabili colline della Toscana.

L'arredo urbano del Centro Storico.

In questo senso una parte dei consigli qui proposti riguarda la gestione degli spazi collettivi. Si ha infatti l'impressione che non sia un particolare stile dei complementi d'arredo a



La duplicazione della toponomastica cittadina dimostra un intento di codificazione razionale che non sempre però concorda appieno con l'immagine dei luoghi. L'intrusione dei veicoli in determinati spazi collettivi ha l'effetto di complicare e banalizzare la fruizione del paesaggio urbano quando andrebbero ricercate possibili soluzioni alternative, quali ad esempio parcheggi "chiusi" in lotti ineditati.

generare soddisfazione ma è la sua costante manutenzione a farlo ed è invece la trascuratezza a renderlo antipatico e opinabile dalla cittadinanza. Un lastricato stradale malfermo, per quanto concepito con un criterio estetico, appare come una pavimentazione sconnessa e non un'opera di arredo, così come, per ampliare il concetto, non fanno arredo un dissuasore divelto oppure i fiori appassiti di una fioriera, una pensilina imbrattata o una transenna arrugginita, ecc. Occorrerebbe valutare con attenzione questo aspetto evitando, ad esempio, di considerare come un toccasana contro le insidie del tempo e della cattiva educazione semplicemente l'utilizzo di materiali "duraturi", che alla prova dei fatti non risultano esserlo mai. Il tempo è un enorme divoratore di mode e stili e può anche essere che soluzioni di arredo dapprima impattanti vengano gradualmente assimilate dal contesto cittadino. Più discutibile è il susseguirsi di interventi di giustapposizione che non hanno alcuna coerenza con i precedenti, che mostrano, a volte con intenzione, un deci-

so distacco non tanto dalla tradizione quanto dal linguaggio e dalla consuetudine per forma e modalità di impiego dei materiali. Nel Centro Antico si rinviene a volte un lessico non privo di contraddizioni dove, ad esempio, accanto al rigoroso rispetto dei parapetti in granito lungo il Lambro si contrappongono poi panchine in ferro e alluminio. Il medesimo discorso potrebbe dirsi per la pavimentazione delle vie centrali dove al corretto richiamo dei corsi in granito delle trottoie si alternano, nei crocicchi, meno comprensibili composizioni geometriche. Eterogeneità di materiali, colori e modalità di realizzazione, gli esempi potrebbero continuare ma, come anzidetto, in definitiva non sono le scelte praticate da porre in discussione, che vedranno sempre sostenitori o detrattori, bensì un adeguato mantenimento e la conservazione dei manufatti.

L' icona commerciale della città.

Un altro aspetto, decisamente delicato, riguar-

da l'immagine resa dalla *reclame* commerciale. Se nel Centro Storico il gusto per l'insegna vagamente *retro* può sembrare la soluzione che concilia i differenti accenti degli edifici con le esigenze di effigie, diverso è quel che accade per le zone più esterne laddove una dose di modestia, soprattutto, la misura dell'orgoglio di prevalere quanto a dimensioni e visibilità d'immagine diventa un'esigenza irrinunciabile. Una ridda di insegne ridondanti e di scadente impostazione grafica, a volte discutibili anche nel contenuto che vorrebbero esprimere, non migliorano la componente estetica di una strada urbana al contrario ne offuscano il lustro e la nitidezza, moltiplicando all'infinito i motivi di attenzione percettiva fino a confonderli e senza stabilire un ordine tra ciò che è davvero utile avere in evidenza e ciò che non lo è. Così come si dovrebbe porre un limite alle occupazioni all'esterno con le merci esposte (è il caso, molto evidente, di c.so Milano).

Una considerazione va fatta anche a proposito delle "strade commerciali" che risultano essere forti catalizzatori del via vai cittadino. Sotto il profilo della percezione dello scenario il Centro Storico appare fortemente gerarchizzato da alcune "vivaci" direttrici (via Italia, via Vittorio Emanuele II, via Carlo Alberto), agevolate anche dalla pedonalizzazione, a tutto discapito di altri quadri e panorami urbani che risultano così, poco valorizzati. Occorrerebbe favorire, e quanto meno incentivare l'attività commerciale, anche su percorsi trasversali e secondari quale collante per allargare la fruizione degli spazi centrali specialmente per le finalità di conoscenza della città o turistiche.

Segnaletiche e installazioni.

Un altro segno di attenzione al paesaggio urbano riguarda le segnalazioni stradali e, in generale, il proliferare dei pali e sostegno. Si avverte un infittimento che, a volte, non trova giustificazioni ed è provocato dalla mancata rimozione di installazioni non più in uso, dalla duplicazione di indicazioni con standard differenti (è il caso, del raddoppio della toponomastica stradale ancorché in linea con la disciplina del Codice della Strada con un cartello metallico in giustapposizione alla passata targa lapidea), da un eccesso di segnalamento che perlopiù potrebbe essere compendiato con una attività di raziona-

lizzazione. Si tratta di elementi che, seppur di dimensioni contenute, poiché reiterati costituiscono nell'insieme un evidente ingombro senza che poi risultino efficaci proprio a causa della loro sovrapposizione.

Ambiti pedonali e parcheggi.

Il rapporto tra circolazione veicolare e centri urbani genera spesso episodi di conflittualità, in questi ultimi anni sempre in aumento, per ragioni fin troppo note. La limitazione del transito nel Centro Antico ha restituito a queste parti di città a una dimensione umana e ben più disponibile e schiusa rispetto alla percezione e ai limiti oggettivi di un automobilista confinato nei limiti interni del suo abitacolo.

Il maggior deterrente alla comprensione ed alla piacevolezza del paesaggio urbano, dei suoi monumenti e delle sue architetture, degli scorci seducenti e delle prospettive, specie negli spazi



I grandi svincoli stradali respingono l'utente "debole". Quando essi sono collocati in ambito urbano risultano essere delle vere barriere per la comunicabilità fra le parti risultanti.

più centrali e nei nuclei storici, è spesso costituito dallo spazio occupato dagli autoveicoli, sia in manovra che parcheggiati. Una situazione paradossale si riscontra, ad esempio, in piazza G. Garibaldi, dove la concentrazione di moto e auto in sosta, cancella l'effetto scenico del suo perimetro edificato. Ridurre la pressione della circolazione veicolare implica determinazioni composite e non certo affrontabili in questa sede, ma, in ogni caso, l'individuazione di una pluralità di micro-parcheggi accentrati in situazioni circoscritte (siti dismessi, spazi interclusi,

ecc.) potrebbe essere una delle soluzioni per decongestionare alcune contingenze cittadine.

#### La presenza del verde nel Centro Storico.

La sussistenza arborea è essenziale nel panorama urbano, anche nei centri storici, ambiti dove essa è spesso sacrificata a causa dell'esiguità degli spazi. In questo senso la creazione di "oasi verdi" nei contesti pubblici, in particolare se pedonali, dovrebbe essere fortemente privilegiata. Alcune di queste situazioni risultano oggi disadornate e spoglie di un'identità. Un più ricco corredo vegetale, oltre a offrire una linfa ecologica, darebbe maggior tono, carattere e colorazione all'ambiente cittadino. Basti ricordare gli effetti suggestivi del *foliage* autunnale. Il Lambro si pone, almeno potenzialmente, come elemento di qualità ambientale e paesaggistica. Si tratta di trasformare lo stretto alveo del fiume in un luogo di naturalità urbana. Si può agire con una significativa presenza di alberi, con la esplicitazione di nuovi tragitti pedonali nei tratti tuttora non accessibili, con la valorizzazione dei manufatti legati al fiume (dighe, mulini, ecc.). Un'analoga ipotesi può valere pure per il Lambretto, anzi in misura maggiore poiché si tratta di un corso d'acqua canalizzato costretto tra tracciati veicolari e prospetti edilizi "impersonali" non certo come quelli del Lambro interno. Per il Lambretto l'operazione di una virtuosa restituzione paesaggistica deve essere più vigorosa per attribuirvi una proporzione più umana e pedonale con spazi verdi, percorsi protetti, nuove visuali prospettiche.

#### La cerchia stradale attorno al Centro Storico.

In determinate ore del giorno il Centro Storico appare come assediato, lungo le vie della circonvallazione interna delle ex-mura, da una persistente colonna di autoveicoli. Soluzioni viabilistiche efficaci non sono di immediata individuazione ma, per i profili paesaggistici, si osserva una evidente spaccatura tra "sostenibilità" e vivibilità del Centro e la cerchia urbana subito circostante. Forse è pensabile che un *trait d'union* fra questi due brani di città sia possibile attraverso il dilatarsi degli spazi pedonali e ciclabili, ad esempio lungo il perimetro più esterno dei segmenti del recinto (vie M. Bianchi, G. F. Parravicini). Si verrebbe ad at-



*Il paesaggio composito e spesso contrastante della città contemporanea merita interventi diffusi e capacità persuasive, anche sul patrimonio privato, che sono però pregiudiziali al buon assetto del paesaggio urbano.*

tenuare la frattura percettiva e fruitiva fra il Centro Antico e un intorno ravvicinato dove la dimensione pedonale risulta ancora poco realizzata e decisamente subordinata alla circolazione veicolare (alcuni tratti delle strade citate sono tuttora mancanti dei marciapiedi o la percorribilità pedonale è, comunque, alquanto arduamentosa).

#### Gli assi radiali della città.

Nelle città radiocentriche e anulari gli assi radiali che convergono verso il Centro sono la parte strutturante del disegno urbano e una delle maggiori occasioni di percezione del paesaggio sia per il loro ruolo viabilistico, e dunque di elevata percorrenza, sia per la loro consequenzialità, sia infine per le sovrapposizioni storiche che si sono addossate ed accavallate lungo di essi. Il caso di Monza convalida questa considerazione. Un paesaggio largamente da (ri)com-

porre per mezzo di uno sviluppo dei caratteri più cittadini, simili alla porzione più prossima al Centro Antico. Una cornice che si consegue attraverso la continuità dei percorsi pedonali e ciclabili, gli alberi, la ridefinizione degli accessi e la frammentazione dei fronti cintati, l'apertura di "ambienti" verdi adiacenti al tracciato, l'attenuazione delle esuberanze dei manufatti pubblicitari, la condivisione "passante e biciclette" degli incroci stradali, la destituzione delle improprie utilizzazioni, l'equilibrio delle dotazioni (dagli impianti di illuminazione ai contenitori per la raccolta dei rifiuti, dagli armadi dei servizi tecnologici alla sistemazione del verde).

#### Le principali infrastrutture stradali.

Le grandi infrastrutture viarie hanno un eviden-

*Lo "stile" di una città si evidenzia nelle sue architetture, nei prospetti edilizi, nei decori esterni. Monza in questo senso avrebbe un vero patrimonio da mettere in evidenza come costitutivo e qualificativo del suo paesaggio.*



te impatto ambientale. Anche se ormai strade a doppie o triple corsie, svincoli, sopra e sottopassi sono elementi ordinari del paesaggio urbanizzato essi, nondimeno, rappresentano dei dissidi, delle cesure nel contesto abitato e nella possibilità di intendimento degli spazi. Il reinserimento di queste opere nell'ambiente urbano può avvenire mediante un concreto disegno di "rivisitazione" della sistemazione paesaggistica dell'infrastruttura, senza peraltro indebolire la sua finalità viabilistica. Le possibili ipotesi d'intervento si aprono a ventaglio con: a) un risoluto incremento della piantumazione arborea compatibilmente con la sicurezza delle visuali stradali; b) un preciso intervento di riordino dei margini viari tendente alla regolarizzazione, all'uso omogeneo di materiali e di pavimentazioni, all'allestimento delle zone interstiziali, all'ottimizzazione delle reti tecnologiche ae-

ree e di superficie; c) una essenziale riduzione delle insegne e dei cartelli pubblicitari; d) una severa difesa delle aree agricole limitrofe all'asse, mediante la messa a dimora di siepi e filari piantumati; e) la realizzazione di percorsi ciclo-pedonali; f) l'eventuale inserimento, con l'obiettivo di un riordino degli accessi diretti, di percorsi veicolari complanari a velocità ridotta.

#### Le barriere ferroviarie e il panorama urbano.

Apprezzare una città vista dal treno significa mostrarne una porzione, sia pure ai margini, priva di evidenti elementi di degrado, con prospetti edilizi decorosi, con un ordine distributivo della viabilità parallela rapportato e in dialogo con il tracciato dei binari. In quest'ultimo caso, ad esempio, l'individuazione di percorsi ciclo-pedonali lungo la linea ferroviaria è una condizione che eleva la qualità del contesto così come il riutilizzo *green* dei frammenti di superficie di risulta, non di rado luogo di inadatte utilizzazioni, ovvero il rinnovo e l'eliminazione dei sottopassi pedonali, talvolta scuri e disagiati, a favore di sovrappassi che, in alcune situazioni, possono anche essere occasioni per la valorizzazione di un ambito sottovalutato, oppure come il riordino e l'organizzazione degli orti lungo le massicciate, o invece la messa a dimora di alberi. Avvicinare alla città la ferro-



*Nella foto qui in alto, contrasti tipici nelle periferie urbane fra reti tecnologiche e tipologie edilizie. In basso, uno spaccato di un tratto di 'margine' urbano.*

via può significare, nei limiti della sicurezza, rimodulare gli ostacoli che la separano da essa. Restituire, in maniera più condivisa, l'accessibilità degli spazi secondari e di disimpegno degli scali ferroviari, senza barriere architettoniche, sull'esempio delle stazioni elvetiche, dove i marciapiedi sono alla quota delle strade e dei parcheggi. Aumentare la prossimità degli spazi limitrofi alla ferrovia, renderli accessibili con percorsi pedonali e ciclabili, sistemati con un verde adeguato, moltiplicare i possibili *bypass*

da un lato all'altro della linea. Infine, nel caso dei tratti in trincea, provvedere a un idoneo allestimento verdeggianti delle scarpate.

#### La città consolidata.

L'esteso settore della città contemporanea, cresciuto a ridosso del Centro Storico senza però ritrasmetterne le qualità di socialità, di affabilità, di riconoscibilità costituisce un tema di grande interesse per la restituzione del paesaggio urbano. La giustapposizione delle "liriche" dei linguaggi architettonici, dell'articolazione dei volumi, degli effetti materici e dei cromatismi e delle suppellettili forma uno scenario assai composito, a volte di difficile lettura e di ancor più ardua decodificazione. Sovente, anche il solo camminare lungo una strada della città può diventare un'esperienza non del tutto esemplare per la serialità dei moduli stradali, per la non compiuta ottimizzazione degli spazi pubblici, per la debole attrattiva sia pur di indole commerciale. Evidentemente non è possibile suggerire, come talvolta alcuni vorrebbero, un risolutivo ridisegno di questo brano di città, con interventi finanche di demolizione e ricostruzione se non all'interno di un vasto programma organico.

Pur senza smentire la legittimità di nuovi progetti urbani di grosso calibro, si può comunque affermare che nella normale gestione del quotidiano siano altrettanto credibili interventi "minimalisti" che ricuciono le piccole ferite del paesaggio nel restauro degli edifici degradati, riordinano gli spazi pubblici esausti, che normalizzano e soprattutto mantengano nelle migliori condizioni d'uso gli equipaggiamenti civici: dall'illuminazione cittadina alle insegne commerciali, dalla segnaletica stradale alle pavimentazioni, dal verde ai parcheggi pubblici, dalle recinzioni alle affissioni civiche, dall'eliminazione di tutto ciò che è ridondante e superfluo all'uniformità delle tipologie degli arredi collettivi.

Non si tratta di superficiali operazioni di ritocco d'immagine o di *make-up* urbano. Se esse vengono effettuate in maniera sistematica e coordinata, durevole nel tempo, e non invece come apporti episodici, hanno il grosso vantaggio di far apprezzare ed allargare l'immagine condivisa della città, di ridurre lo scompensamento fra il "salotto" del Centro Storico più cura-



*L'attenzione verso gli "ingressi" della città riflette il senso di appartenenza e di identificazione collettiva. In basso, un'evidente situazione di collisione provocata da un "residuo" tecnologico, difficilmente sopprimibile.*





to e le zone esterne disadornate, di diminuire i vandalismi e il disprezzo del bene pubblico, di agevolare un atteggiamento positivo ed attento per il patrimonio collettivo. In questo senso un paesaggio urbano gradevole spinge alla creazione del senso civico, ad una presa di coscienza costruttiva verso il luogo in cui vive. Nel caso specifico del capoluogo briantero poi si dovrebbe puntare anche al recupero di certe attitudini stilistiche che, in alcuni frangenti della sua storia urbana, hanno sfarzosamente connotato l'architettura (si fa riferimento allo stile "Margherita" e più genericamente al Liberty fiorentino). In questa direzione si potrebbe procedere verso il censimento, la tutela e la rivalutazione degli apparati decorativi originari - recinzioni, cancelli, balconi, infissi, mensole - cui avvicinare forse un arredo urbano più ricercato e, in qualche misura, in armonia con quel *cliché* stilistico tralasciando l'ipotesi di un'ingenua imitazione. Potrebbe anche essere l'occasione per la sperimentazione di una progettazione di nuove forme artistiche applicate, in questo caso, all'arredo pubblico sulle tracce di una tradizione decorativa che vide all'inizio del Novecento protagonista la città di Monza.

Sono, in buona sostanza, tre i concetti che dovrebbero sovrintendere al recupero del paesaggio urbano in questa parte di città. Primo: la visibilità, intendendo lo spazio dello sguardo



*Un classico e banalissimo esempio di recupero della memoria storica di un luogo urbano.*

secondo un'accezione estetica concreta e rassicurante. Dovrebbe perseguire l'obiettivo di una percezione del bello, inteso come armonica composizione degli spazi e dei volumi, il loro decoro e la loro cura nel tempo. Tale traguardo si raggiunge anche attraverso una cultura alla qualità estetica che è la capacità dei "maestri-artisti" e dei movimenti formativi di esprimere valori formali prolungati nel tempo. Tutto ciò dovrebbe dare come esito le emozioni di allietare, di suscitare sensazioni in grado di cambiare in meglio la qualità della vita nella parte forse più complicata di una città moderna. Secondo: l'accessibilità, laddove lo spazio pubblico si amplia, si protegge e viene condiviso. Ciò contribuisce a una maggior conoscenza del

sito, ad una migliore partecipazione, all'individuazione di *landmarks* riconoscibili. Insomma a scoprire e ad apprezzare da una pluralità di visuali il proprio *habitat* di vita e di quartiere. Terzo: la narrazione, ovvero la continuità nella percezione del paesaggio urbano, senza interruzioni e senza sospensioni, senza ambienti depauperati o incombenti ma al contrario secondo un dipanarsi continuo di situazioni identificate, confortanti, favorevoli ed anche armonicamente attraenti.

#### Gli spazi verdi e la "greenway" urbana.

Da un'analisi attenta del tragitto urbano del canale Villoresi si denotano numerose possibili propaggini del presupposto varco "verde" in senso trasversale. Ad esempio, si potrebbe considerare di incorporare nel "sistema canale" le aree sportive che vi si aggrappano privilegiando il libero accesso e la piantumazione delle superfici. Tali spunti per un allargamento, quasi a "lisca di pesce", dell'asse del Villoresi potrebbe poi interessare anche alcuni tratti di viabilità di quartiere ove favorire la fruizione pedonale e ciclabile e/o la regolamentazione di nuove "zone 30". Un'attenzione particolare andrebbe infine posta al tratto compreso fra la linea ferroviaria e la rotatoria del v.le Delle Industrie, ovvero quello attualmente più proble-

matico ed avvilto per la presenza di una trama industriale obsoleta, di aree sottoutilizzate o per utilizzi non compatibili. Si tratta non solo di prolungare e completare il collegamento ciclo-pedonale, ma anche di contemplare un riordino delle multiformi attività presenti: dagli orti urbani alle piccole discariche, dai depositi di materiali inerti alle fabbriche un po' malridotte, dai parcheggi alla ridefinizione della rete viaria, ecc. In questo tratto è pure presente l'intersezione con il Lambro che, in un'ottica lungimirante, può definire il cardine d'incontro tra il sistema verde del fiume e dei suoi percorsi da e per il Parco di Monza e la Brianza (o nell'altra direzione, con i parchi urbani di Sesto S. Giovanni e Milano) con i terminali dello stesso Villoresi (Ticino da una parte, Adda dall'altra). Si tratta di un perno strategico nel quadro della realizzazione di una rete di mobilità dolce di livello provinciale e regionale a cui va ovviamente collegata con l'estensione agricola della Cascinazza.

#### I limiti della città.

Al di là e ai margini delle periferie si estende spesso un territorio "inconsistente" che non è precisamente agricolo perché, comunque, aggredito da limitrofe espansioni edilizie e non è neppure cittadino perché privo delle necessarie

*La Villa Reale, luogo dell'identità lombarda, e la Cascinazza, a sud del Centro Storico, potenziale ganglio vitale di una "green infrastructure" sovralocale e di una riutilizzazione delle aree agricole in ambito urbano.*



urbanizzazioni, di infrastrutture e dei servizi e reti di supporto. Spesso è il territorio dell'incucia, più in generale dell'aspettativa di una esplicitazione a costruire, di un completamento o di una progressiva saturazione ma con modalità e tempi allungati o lunghissimi.

Questo paesaggio intermedio, incerto, e spesso in stato di degrado impedisce di delimitare i contorni della città. Da qui l'esigenza di un riordino, di una ridefinizione, di una cucitura di questi spazi vaghi ed indistinti. A confondere ulteriormente la questione vi è poi una maglia viaria che secondo una sua gerarchia da una parte parcellizza e fraziona gli spazi liberi, dall'altra li occupa e vi si addentra, spesso, senza poi trovare una logica completezza. Esempi di urbanizzazioni inconcluse, strade senza uscita, parcheggi e sezioni stradali sovradimensionate danno l'impressione di un paesaggio che attende invano.

Le visuali del panorama urbano devono tornare a sconfinare senza filtri in quello agricolo, ma con una evidente differenza della dimensione percettiva - dal verticale all'orizzontale - di colori - dal grigio dei toni cittadini ai verdi degli spazi aperti - di definizione formale - dall'indecisione delle strade di periferia alla designazione dei bordi dei campi, dei filari alberati, delle siepi, dei sentieri campestri. Le aree "equivocche" ai margini del territorio devono essere delimitate ed integrate e fornite di dissimulazioni arboree. Così come, all'opposto, le visuali "in campo aperto", di percezione profonda verso elementi lontani dello scenario (es. la cornice dei rilievi prealpini), andrebbero tutelate, o anche ricreate, per dare evidenza a quinte sorprendenti di un panorama distante incastonato nell'ambiente cittadino. In questi casi la collocazione degli elettrodotti, dei tralicci della telefonia mobile o delle Tv, passerelle aeree e impianti pubblicitari dovrebbe essere accuratamente meditata.

Una politica per il paesaggio urbano, priva di contraddizioni, dovrebbe poi tendere alla reiterazione di modelli risolutivi per ogni tipo di situazione: dall'area stradale interstiziale al lotto non edificato, dal deposito in abbandono al terreno agricolo incolto, ecc. L'uso e il riuso preciso e codificato, di tali ambiti darebbe una notevole spinta al riordino del paesaggio e soprattutto alla riappropriazione collettiva di parti della città forse un po' dimenticate. La realizzazione di orti urbani programmati potrebbe essere, per alcune situazioni, una buona soluzione, così

come iniziative di riforestazione o volte alla produzione di biomassa. Una più fitta e distribuita rete di percorsi pedonali e ciclabili, dedicati e protetti, potrebbe infine ampliare l'accessibilità e il presidio pubblico delle aree di frangia, al di fuori e oltre la limitata percorribilità veicolare.

### Gli ingressi della città.

Così come in passato e ancor più oggi in un tessuto metropolitano, globalizzato, l'importanza di identificare l'"ingresso" in città risulta significativo sia per riconoscere il transito dell'avvicinamento, che per affermare la propria identità urbana e le relative peculiarità. Ciò dovrebbe però avvenire senza installazioni posticce o discutibili, ma semplicemente con il riconoscimento di un luogo come "tramite", sito di mediazione della transizione. Dunque con la restituzione di una dignità di carattere urbanistico a settori di territorio esterno, situato in prossimità degli assi stradali. Si tratta di interventi di riorganizzazione degli affacci edilizi, di maggior rigore dei margini stradali, di connotazione delle pavimentazioni, di arredo verde e, anche, dell'interposizione di un punto di attrattiva architettonica e percettiva nel paesaggio locale. Un iconema, un "manufatto" che identifichi l'ingresso nel contesto civico. Tale oggetto deve affiorare non tanto per l'imponenza o per la sua solennità, quanto per la riduzione dei "messaggi" ostruttivi circostanti (cartellonistica stradale, pubblicità commerciali, ecc). Così come nel contempo si potrebbero riscattare quelle eventuali tracce storiche, ancora rinvenibili, che hanno delineato in passato tale funzione: un particolare edificio, un'edicola votiva, il capolinea di un mezzo di trasporto pubblico, ecc.

### I territori agricoli.

Gli spazi che Monza riserva ancora all'agricoltura sono limitati ma, per quanto singolare, ancora ben caratterizzati. Si tratta di aree tipicamente "periurbane", cioè significativamente accostate, a volte confinate dal costruito. Questo contrasto, per quanto avulso, dovrebbe diventare una componente rilevante a beneficio sia della città che della salvaguardia di appezzamenti con vocazione produttiva agreste che, in questo senso, non possono più essere ritenuti "giacenza" per future urbanizzazioni. In tali contesti deve



*I contesti industriali, sorti per un bisogno di razionalizzazione degli spazi produttivi, quasi mai sono riusciti ad esprimere un coerente assetto e un confacente inserimento nel paesaggio.*

prevalere l'integrale conservazione dell'ambito rurale evitando la frammentazione ulteriore con iniziative infrastrutturali o edilizie anche a favore della ricostruzione delle connessioni e dei varchi "ecologici" richiamati dalle discipline regionale e provinciale. Occorre poi promuovere azioni tendenti al recupero e alla riproposizione, anche attraverso differenti politiche di incentivazione rivolte ai conduttori dei fondi, di elementi del paesaggio rurale tradizionale e storico: filari, siepi, rete irrigua minore, trama dei sentieri campestri, coltivazioni tipiche del territorio in concordanza con il mantenimento dei caratteri di biodiversità della Pianura padana. Importante anche la conservazione della maglia interpodereale e del suo originario orientamento cardinale così come la riqualificazione, non in senso folkloristico o pseudo-rurale, delle cascine ancora esistenti e dei rustici accessori. Infine utilizzare un sapiente equipaggiamento arboreo e le macchie boschive anche come condizione, seppur stagionale, di attenuazione dei fronti urbani irrisolti. Non ultima poi un'attenzione decisa al riuso o, eventualmente, ad eliminare le strutture non utilizzate.

### I comprensori industriali.

Le aree industriali intese dagli urbanisti come

aree riservate a una specifica funzione e dunque, in teoria, con un'immagine paesaggistica coerente, in realtà ovunque non hanno, quasi mai, ottenuto il risultato sperato. Ciò che dovrebbe essere una sorta di *service* settoriale, progettato e contestualizzato, il più delle volte risulta essere un accostamento variegato di contenitori industriali, sprovvisti di attrattiva, ripetitivi e monotoni nella loro fisionomia, incapaci di un dialogo reciproco sia in termini di linguaggio che di opportunità sinergiche. La suddivisione stradale a supporto di queste zone produttive sovente manca degli elementi di corredo che la renderebbero soddisfacente a percorrerla così come, del tutto manchevoli, sono le attrezzature di appoggio non solo per visitatori e *buyers* ma anche per gli stessi operatori (segnaletica interna, luoghi di ritrovo, verde ecc.). I rimedi per ovviare a questi inconvenienti possono essere soltanto di ragionevole opportunità alleviare l'impatto sono evidentemente le prospettive per fondere il tessuto "a placche" e la mobilità interna completa di un denso e rapido sviluppo arboreo. Dovrebbe essere incoraggiata la percorrenza ciclabile e pedonale anche i questi comprensori per ridurre certe sensazioni esterne di *off limits*.

Comune di Monza  
Settore Governo del Territorio  
Direzione Città Consolidata  
Ufficio Paesaggio e Innovazione Edilizia

Assessore alle Politiche del Territorio  
Claudio Colombo

Dirigente Direzione Città Consolidata  
Carlo Maria Nizzola

Responsabile operativo, coordinamento progetto, testi  
Marco Magni

Progetto, ricognizione scientifica, testi ed immagini  
Albano Marcarini

hanno collaborato  
Cristiano Altafin  
Elena Colombo  
Gabriele Giancane  
Patrizia Lamperti (fotografia di pag. 31 C.na Boschetto)

Stampato presso l'azienda grafica  
Trassini Printing Srl - Vimercate (MB)



Monza, gennaio 2014

