

ASCOM - Busto Arsizio  
Dipartimento di Scienze del Territorio - Politecnico di Milano

## La città che cambia

### Commercio flussi e mobilità nel centro storico di BUSTO ARSIZIO

#### Team di lavoro

##### Laboratorio SAT

prof. Sergio Bertolini

arch. Laura Bonetti

arch. Laura Cova

arch. Marco Mereggi

La collazione Maria Giovanna, laureanda presso la facoltà di Architettura del Politecnico di Milano

##### Laboratorio Trasporti

prof. Giulio Lorenzi

arch. Paolo Vitari

arch. collaboratore Giovanni Fiorangeli, Sergio Spacchia

#### Dossier a cura di:

Lab. S.A.T. (analisi e progettazione di sistemi ad architettura temporale), afferente al laboratorio di Progettazione urbana del Dipartimento di Scienze del Territorio del Politecnico di Milano

Laboratorio Trasporti del Dipartimento di Scienze del Territorio del Politecnico di Milano

Paola Villani

### **Team di lavoro**

#### **Laboratorio SAT**

*prof. Sandra Bonfiglioli*

arch. Laura Brioschi

arch. Laura Canzi

arch. Marco Mareggi

Ha collaborato Maria Giovanardi, laureanda presso la facoltà di Architettura del Politecnico di Milano

#### **Laboratorio Trasporti**

*prof. Anna Moretti*

arch. Paola Villani

Hanno collaborato gli architetti Pierangelo Arosio e Sandro Specchia

**Responsabile del progetto:** arch. Laura Brioschi

## BIBLIOGRAFIA

Boeri S., Lanzani A., Marini E., *Il territorio che cambia. Paesaggi e immagini della regione milanese*, Abitare Segesta Cataloghi, Milano 1993

Lanzani A., *Il territorio al plurale*, F. Angeli, Milano 1991

Moretti A. (a cura di), *Le strade. Un progetto a molte dimensioni*, F. Angeli, Milano 1995

AA.VV., a cura di Bonfiglioli S., *Tempi della natura e tempi della storia nel progetto urbano*, in "Territorio" n°2/1996 F. Angeli, Milano

AA.VV., a cura di P. C. Palermo, *Temi e orientamenti della ricerca urbanistica*, in "Territorio" n°3/1996 F. Angeli, Milano

Brambilla A., Magni C., *Un borgo assai commerciante e popolato*, ASCOM Busto A. 1995

Grampa A., *Busto Arsizio e la storia dell'aviazione*, Macchine Editore 1994

Beloni L. (a cura di), *La storia di Busto e le relazioni*, 1927 (P.A. Crespi Castoldi)

Brambilla A., Magni C., *Busto Arsizio. Un secolo di cooperazione e vita sociale*, ASCOM Busto A. 1987

Clementi A., Dematteis G., Palermo P. C., *Le forme del territorio italiano. Temi e immagini del mutamento*, Laterza, Bari 1996

Premoli F., *Busto Arsizio: ancora l'urban renewal*, in 'Anatkh, settembre 1995

Rigotti G., Moro E., *Dossier sicurezza: contributi ed esemplificazioni per il miglioramento della sicurezza stradale nelle intersezioni extraurbane e negli attraversamenti di piccole e medie località* Assessorato alla Pianificazione territoriale e alla Viabilità, Provincia di Novara, luglio 1996

Corda G. P., *Disegno di strade urbane e controllo del traffico: la riqualificazione ambientale nei piani urbani del traffico*, Hoepli, Milano 1992

Moretti A. (a cura di), *Le strade. Un progetto a molte dimensioni*, Franco Angeli, Milano, 1996

Moretti A., *I Piani Urbani del Traffico*, su Urbanistica Informazioni n° 147/96, 1996

Moretti Anna, Santambrogio G., Villani P., *Trasporto pubblico su gomma: metodologie per un progetto territoriale*, in "Trasporti e Trazione. Rivista di tecnica, economia e pianificazione dei trasporti" n° 3 Ed. Masson, Milano 1995

Piani e progetti

Progetto Malpensa 2000: piano territoriale esecutivo d'area, marzo 1990

Piano del Commercio 1982, norme e criteri post piano

Variante Generale P.R.G. 92/93, ufficio tecnico comune di Busto Arsizio

P.R.G. del 1974: relazione tecnica (progettisti: arch. Ing. Castiglioni E., Ciapparella L., Magni G., Tintori S.)

Variante al P.R.G. del 1975: relazione tecnica

P.R.G. del 1960: relazione tecnica

Progetto del P.R.G. del 1948: relazione tecnica

Progetto di P.R.G. e di ampliamento redatto nel 1934-35 dall'ing. Albertini C.

Piano di ampliamento con R.D. 22.06.1911

Ricerche

ITATEN *Indagini sulle trasformazioni degli assetti del territorio nazionale. Atlante degli ambienti insediativi (parte prima). Geografia degli ambienti e delle situazioni insediative della Lombardia. Schede descrittive e interpretative (parte seconda)*, Ministero dei Lavori Pubblici, Unità di ricerca del Politecnico di Milano, Dipartimento di Scienze del Territorio

Patrizio A. (a cura di), *Grande distribuzione in Lombardia. Dallo stato di fatto allo sviluppo compatibile*, in "Quaderni di gestione del territorio" n. 3 giugno 1996, UNIONE del Commercio del Turismo e dei Servizi della Provincia di Milano

Consonni D. I., *Busto Arsizio. Area dell'ex cotonificio bustese da luogo di lavoro a luogo per abitare*, Tesi di Laurea, Facoltà di Architettura, Politecnico di Milano, a.a. 86-87, relatore prof. C. Gavinelli

Legnani A., Lualdi A., Proverbio S., *Il sistema delle corti a Busto Arsizio (VA). Un progetto nelle preesistenze*, Tesi di Laurea, Facoltà di Architettura, Politecnico di Milano, a.a. 93-94, relatore prof. M. Boriani

Pinna M.G., *Busto Arsizio in un sistema territoriale complesso*, Tesi di Laurea, Facoltà di Architettura, Politecnico di Milano, a.a. 94-95, relatore prof. M. Fumagalli

Cozzi M., Ghiacci S., Martini M., *Per un manuale sul progetto di strade a partire dalla moderazione del traffico*, Tesi di Laurea, Facoltà di Architettura, Politecnico di Milano, a.a. 94/95, relatore prof. A. Moretti

**La città che cambia**

*a cura del Lab. SAT*

L'ambiente insediativo.  
 Da città industriale a nodo di reti.  
 Le aree della trasformazione. Il Prg.  
 Il centro storico di Busto Arsizio cuore di una relazione multiscalare.  
 SCHEDA: Il centro storico. La costruzione della città e le vicende urbanistiche.

**Viabilità e flussi di traffico**

*a cura del Lab. Trasporti*

Le condizioni dell'inefficienza urbana.  
 La città invisibile  
 I parcheggi inaccessibili  
 Le porte pubbliche inesistenti  
 il trasporto pubblico iriconoscibile  
 Le aree ciclopedonali irraggiungibili

**Cronografie**

*a cura del Lab. SAT*

Residenti e abitanti temporanei. Stili di vita e tempi della città.  
 Cicli di frequentazione e modalità d'uso dell'area pedonale.  
 Tipologie e orari del commercio.

**Casi studio**

*a cura di Lab. SAT e Lab. Trasporti*

Bolzano: via Claudia Augusta.  
 Reggio Emilia: il centro storico.  
 Odense  
 Clermont Ferrand

**Carta delle idee**

*a cura di Lab. SAT e Lab. Trasporti*

Aspetti spazio-temporali  
 Riorganizzazione dell'accessibilità e recupero ambientale: due processi coordinati e contemporanei

**Bibliografia**

## **Viabilità e flussi di traffico**

a cura del Laboratorio Trasporti

Le condizioni dell'inefficienza urbana.

- La città invisibile.
- I parcheggi inaccessibili.
- Le porte pubbliche inesistenti.
- Il trasporto pubblico irriconoscibile.
- Le aree ciclopedonali irraggiungibili.

*Viabilità e flussi di traffico.* **LE CONDIZIONI DELL'INEFFICIENZA  
DELL'ACCESSIBILITÀ URBANA**

La città di Busto Arsizio è dotata di un'ottima accessibilità infrastrutturale sia per i mezzi di trasporto privati (SS 33 del Sempione e Autostrada A9 Milano-Varese, Milano-Sempione) sia per il sistema del trasporto pubblico a medio e lungo raggio (F.N.M., FS, Aeroporto Intercontinentale di Malpensa) eppure non è riuscita a configurarsi decisamente come polo attrattore dell'area nel sistema lineare dell'Olonà.

Se attrae dal punto di vista commerciale gli abitanti dei comuni limitrofi minori (Cassano, Gorla, Lonate Pozzolo ed altri<sup>1</sup>) non esercita la stessa funzione nei confronti dei tre grandi comuni vicini, Castellanza, Gallarate e Legnano, che sono comunque per estensione e numero di abitanti più piccoli del comune di Busto (30, 27 kmq di superficie e 80.000 abitanti contro i 17,72 kmq e i 49.000 di Legnano, i 46.000 ab. di Gallarate e i 16.000 ab. di Castellanza).

Bisognerebbe allora che fossero presenti le condizioni per favorire l'attrattività della città nel suo complesso e del centro in particolare. Invece le condizioni di fatto sono tali da creare difficoltà relativamente al raggiungimento di questo obiettivo.

<sup>1</sup> Questa osservazione proviene da dati ANCCM.

## Tavola 1 - I flussi di attraversamento della città

I maggiori flussi di traffico veicolare lambiscono il centro storico di Busto Arsizio:

- a Est i viali Diaz, Duca D'Aosta, e Cadorna raccolgono il traffico proveniente da Sud-Est (Legnano e Hinterland dell'alto milanese);

- a Ovest, Corso Italia, Via Magenta, Via Palestro, Via Rimembranze raccolgono i flussi provenienti

da Samarate e Lonate Pozzolo.

Importante per la portata del flusso intercomunale, lo storico asse del Sempione collocato a Nord dell'abitato di Busto Arsizio.

## Tavola 2 - La rete dei trasporti pubblici urbani

La rete dei trasporti pubblici è composta da 3 linee principali, che raddoppiano la loro linea a secondo del senso di marcia. Collegano tra loro i principali servizi della città (cimitero, ospedale, stazioni FFSS e FNM)

## Tavola 3 - Le fermate degli autobus e i parcheggi nel centro storico

Il rilievo dello stato di fatto del centro storico evidenzia la zona pavimentata pedonale, il sistema della viabilità interna e dei parcheggi, i fronti commerciali e le fermate del trasporto pubblico cittadino.

## **Centro Storico di Busto Arsizio (Va) Ridisegno di un'"Area ambientale"**

**Riorganizzazione dell'accessibilità e recupero ambientale:  
Due processi coordinati e contemporanei**

- 1) **Visibilità del centro storico**: introdurre primariamente nuovi comportamenti sociale dei cittadini-utenti dello spazio della circolazione
  
- 2) **Ridefinizione dell'attuale zona a traffico limitato**: evitare un possibile ampliamento (individuato nel P.R.G.1992/93) per non desertificare ulteriormente l'area
  
- 3) **Istituzione di zone a traffico moderato**: costruzione di un ambiente urbano adatto ad ospitare funzioni diverse (passeggio, incontro, gioco, circolazione e sosta veicolare)

*2+3) Limitare il traffico, moderare il traffico: due filosofie a confronto*

- 4) **Progettazione dello spazio pubblico aperto** per ricreare un'immagine urbana nuovamente vivibile ed appetibile
  
- 5) **Ridefinizione degli attuali sensi unici nell'intorno dell'area ambientale**; attrezzandoli si aumenta il livello di servizio all'utenza
  
- 6) **Chiara identificazione degli spazi parcheggio** e riqualificazione delle attuali zone per la sosta dei mezzi privati per attrarre la potenziale clientela
  
- 7) **Modificazione delle linee e delle fermate del trasporto pubblico di corrispondenza** per potenziare l'accessibilità all'area ambientale

*4+5+6+7) L'articolazione degli spazi del movimento: spazi del transito, spazi pubblici, spazi parcheggio, spazi dell'interscambio*

## ***Casi studio:***

### **Zona a Traffico Limitato**

Lubijana - Slovenia  
Norimberga - Germania

### **Zona a Traffico Moderato**

Lubijana - Slovenia  
Bourges - Francia  
Chartres - Francia  
Rothenburg ob der Tauber - Germania

### **Segnaletica**

Santa Maria Maggiore (VB) - Italia

### **Spazi per la sosta**

Dijon - Francia

## **1) Visibilità del centro storico**

La percezione del centro storico, nel tessuto urbano esistente, risulta attualmente scarsa.

E' innanzitutto indispensabile rendere leggibile gli accessi "all'area ambientale" attraverso una serie integrata di proposte progettuali rivolte ai potenziali fruitori della stessa:

- **conducenti veicoli** (segnaletica verticale, parcheggi)  
per incentivare i flussi di traffico tangenti al centro storico
  
- **pedoni** (isola pedonale, percorsi, attraversamenti)
  
- **ciclisti** (rastrelliera)
  
- **motociclisti** (area sosta)

La segnaletica, collocata sia al cordone sia all'interno dell'area, è una valida e necessaria componente degli arredi funzionali dello spazio pubblico, soprattutto:

- **la segnaletica di orientamento** (veicolare, pedonale)
  
- **la segnaletica turistico commerciale**
  
- **la toponomastica stradale**

Altri elementi di "qualificazione ambientale" sono:

- **i corpi illuminanti**
  
- **l'arredo fisso**
  
- **gli elementi vegetali**

### **3) Istituzione di zone a traffico moderato**

Gli interventi proponibili si basano su orientamenti e pratiche ormai largamente sperimentate e collaudate in Paesi europei come Germania, Olanda e Svizzera, che hanno puntato a definire una complessa strumentazione tecnico-normativa nel campo della moderazione della circolazione.

Il principio base cui si ispira la nuova generazione di spazi pubblici è quello di tentare un recupero urbanistico della strada, con una redistribuzione degli spazi a vantaggio di tutte le varie funzioni urbane.

- **diminuzione diffusa della velocità di transito** (30 Km/h)
  
- **sistemazione accurata della scena urbana** (vie e piazze) in modo da garantire la polifunzionalità:
  - *eliminazione dei marciapiedi*
  - *regolamentazione della sosta veicolare*
  - *arredo urbano*
  - *presenza del verde*
  
- **separazione dell'uso funzionale della strada**
  
- **creazione di percorsi svincolati ed autonomi per il passeggio**
  
- **aree sosta dei pedoni e gioco per i bambini**
  
- **eliminazione totale delle barriere architettoniche**

## **4) Progettazione dello spazio pubblico aperto**

Le principali voci per la trasformazione paesaggistica dello spazio a uso esclusivo di pedoni, carrozzine e ciclisti, sono:

### **A) Trattamento pedonale dell'ambiente**

#### **opere al cordone**

- segnaletica informativa:  
uniformare e regolamentare la pubblicità su spazio pubblico e privato
- eliminazione delle barriere architettoniche
- pavimentazione

#### **opere nel centro**

- illuminazione
- opere d'arte (sculture, fontane, giochi d'acqua)
- arredo fisso utilitario (sedili, panchine, cabine telefoniche)
- elementi vegetali

### **B) Uso pedonale dell'ambiente**

- spazi per mostre temporanee
- spazi per edicole, chioschi di fiori, esposizioni esterne dei negozi
- spazi pubblici di libero uso della collettività

## **5) Ridefinizione degli attuali sensi unici nell'intorno dell'area ambientale**

All'interno dell'area potrà accedere, attraverso punti definiti, soltanto il traffico puramente locale e attivo per l'area ambientale stessa da attuarsi con un articolato insieme di idee, quali:

- **pavimentazioni** differenziate in prossimità dell'accesso al centro storico per evidenziare spazi promiscui
  
- **modalità di separazione delle fasce pedonali dalla fascia veicolare**
  
- **strozzatura dell'ingresso stradale** (Choker) con gli attraversamenti pedonali rialzati e diversamente pavimentati
  
- **percorsi protetti a livello stradale**  
recupera un antico rapporto di differenziazione di ambiti col solo uso di diverse qualità materiche di rivestimento nel manto di pavimentazione
  
- **disegno degli elementi illuminanti**  
(distribuzione dell'intensità della luce, luce notturna, rapporto luce-colore)
  
- **arredo urbano fisso** (panchine, cestini rifiuti, segnaletica turistico-commerciale)
  
- **elementi vegetali** (piante e arbusti di varie essenze, vasche di fiori)

## **6) Chiara identificazione degli spazi parcheggio**

Per la sosta e il parcheggio nell'area ambientale, gli orientamenti, sono diretti complessivamente a ridefinire l'attuale dotazione di posti auto.

**- ridisegno degli spazi ad uso parcheggio**

**- ridisegno e aumento degli spazi di parcheggio lungo le strade di accesso al centro**

**- organizzazione dello stazionamento temporaneo nell'area a margine del centro e colonnina di chiamata taxi**

## **7) Modificazione delle linee e delle fermate del trasporto pubblico**

La rete del trasporto pubblico deve oggi rappresentare la principale risorsa disponibile per risolvere quei problemi della congestione, della mobilità e accessibilità urbana quanto meno nei centri di medie e grandi dimensioni.

Tutti gli sforzi tesi a migliorare il livello di servizio sono da considerare fondamentali.

Le caratteristiche che consentono una migliore qualità del servizio sono le seguenti:

- **rapidità**
- **affidabilità**
- **sicurezza**
- **economicità**

Per incentivare l'uso da parte dei cittadini si propongono diverse misure, quali:

- **migliore percezione e fruizione delle fermate di corrispondenza**
- **modificazione nella distribuzione territoriale delle frequenze delle fermate del trasporto pubblico** (raggio del bacino di utenza 250 mt.)
- **maggiore frequenza del servizio**
- **messaggio variabile relativo al tempo previsto di attesa**
- **integrazione modale**
- **creazione di abbonamenti integrati**