

Territorio e produzione

a cura di
Cristina Bianchetti

Quodlibet

Prima edizione: luglio 2019
© 2019 Quodlibet srl
via Giuseppe e Bartolomeo Mozzi, 23
62100 Macerata
www.quodlibet.it
Stampa: Industria Grafica Bieffe, Recanati (MC)
ISBN 978-88-229-0353-2

Quodlibet Studio. Città e paesaggio
Collana a cura di Manuel Orazi

Comitato scientifico:
Sara Marini (Università Iuav di Venezia)
Gabriele Mastigli (Università degli Studi di Camerino)
Stefano Catucci (Sapienza Università di Roma)
Luca Emanuelli (Università degli Studi di Ferrara)

Progetto grafico dell'interno: 46xy
Progetto grafico della copertina: Francesco Nicoletti

Coordinamento testi: Elisabetta Bello
Rielaborazioni immagini: Cristiana Bertone

City&Production Lab - 2018-2019
City&Production Joint Project 2017-2020

La ricerca ha coinvolto studenti e studiosi di diverse istituzioni grazie alla rete *City & Production* del Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio del Politecnico di Torino (DIST) e del Lab-U di EPFL. Il volume è stato finanziato con fondi DIST.



Indice

Prima parte

Itinerari, lasciti, transiti

- 10** Il grande mistero. Verso una ricerca su Appalachia
Paola Viganò
- 22** Dall'autosufficienza alla sicurezza alimentare: una transizione per l'urbanistica svizzera
Elena Cogato Lanza, Marine Villaret
- 30** Oltre lo scarto. Il paesaggio post industriale della Val di Sambre
Cecilia Furlan, Giulio Gonella
- 38** Le Alpi: una catena produttiva
Federica Corrado, Roberto Segà
- 48** Urbanizzazione pedemontana lombarda: un progetto di territorio
Arturo Lanzani, Cristiana Mattioli, Giulia Setti
- 58** L'Italia di mezzo dei territori distrettuali. Casi estremi di trasformazione
Michele Cerruti But, Cristiana Mattioli
- 66** Metamorfosi produttive. Il carattere resiliente dell'impresa torinese
Ianira Vassallo
- 72** Produzione. Protezione
Matilde Porcari
- 76** *Hidden Territories*. Nuove polarizzazioni dell'Italia produttiva
Luis Antonio Martin Sanchez
- 84** Produzione, predazione, periferie nei territori andini ecuadoriani
Antonio di Campli
- 94** Innovazioni incrementali,
Andrea Bocca, Michele Cerruti But
- 102** Produzione addomesticata
Luis Antonio Martin Sanchez, Lorenza Manfredi

Seconda parte

Economie, genealogie, processi

- 108** Nuove forme di valorizzazione del Capitale. Dalla città del Capitale alla città del Consumo
Francesco Indovina
- 114** Macchine produttive
Cristiana Bertone
- 118** Deindustrializzazione. Reindustrializzazione
Angelo Pichierri
- 124** Imprese pubbliche locali tra neoliberalismo ed eredità keynesiane
Luciano Vettoretto
- 132** Economie urbane, spazio e struttura produttiva: il caso milanese
Gabriele Pasqui, Valentina Cappelletti
- 138** Processi economici in contesti di polarizzazione spaziale. Parkdale Sud a Toronto
Elena Ostanel
- 144** Gli insegnamenti di Hirschman sullo sviluppo territoriale
Gioacchino Garofoli
- 150** Un collasso in sospenso. Il dibattito scientifico sulla produzione
Eloy Llevat Soy
- 156** L'immagine della fabbrica
Agim Kërçuku

Conclusioni

- 162** *À rebours*
Cristina Bianchetti
- 168** Fabbriche
Laura Cantarella
- 193** Bibliografia
- 207** Profilo degli autori

Territorio e produzione

Prima parte
Itinerari, lasciti,
transiti

La produzione non costruisce lo scenario che crediamo: un ambiente profondamente elaborato, razionale, efficiente e accuratamente acconciato. Ma una sovrapposizione di processi poco ordinati che hanno implicazioni spaziali multiple e spesso contraddittorie. È sempre stato così. E lo è ancora oggi.

Urbanizzazione pedemontana lombarda: un progetto di territorio

Arturo Lanzani, Cristiana Mattioli, Giulia Setti

Si narra che Gottmann, il grande geografo franco-americano, chiamato negli anni Settanta a discutere di una possibile megalopoli padana, abbia riconosciuto in Ivrea e Treviso i suoi estremi, intuendo forse il ruolo costitutivo del complesso sistema pedemontano. In effetti, questa urbanizzazione diffusa presenta caratteri originali, che ne hanno evidenziato la formazione nella lunga durata e il carattere irriducibile allo *sprawl* e all'immaginario suburbano. Si tratta di una conurbazione incernierata su una fitta rete di insediamenti urbani e rurali preesistenti, risultato non tanto di dinamiche esogene di espulsione urbana, quanto di dinamiche endogene di urbanizzazione dal carattere pulviscolare, frutto della mobilitazione individualistica di migliaia di famiglie e imprese. Un'urbanizzazione dove si evidenzia la tendenza a riutilizzare in maniera incrementalista il capitale fisso sociale ereditato, il reticolo infrastrutturale e di campagne densamente costruite dall'uomo, dando origine a forme di razionalità minimali¹. Un'urbanizzazione che, tuttavia, presenta anche connotati propriamente urbano-metropolitani, nelle sue componenti socio-economiche, insediativo-paesistiche e, in particolar modo, in alcune sezioni geografiche.

L'industria ha sempre costituito una componente fondamentale del territorio pedemontano, rappresentandone il motore di sviluppo e ponendo le basi di questo modello insediativo. Dapprima, come protoindustria rurale che, dal XVI all'inizio del XIX secolo, ha consentito il raggiungimento di più alti livelli di densità di popolazione, diventando competitiva rispetto a quella urbana di matrice medievale-rinascimentale. Poi, come sede di imprese propriamente industriali, presto aggregate nei primi storici distretti che, per tutto il XIX secolo, hanno alimentato la crescita dei suoi borghi (affiancandosi a essi) e territori (localizzandosi linearmente lungo i principali corsi d'acqua). In seguito, con l'insediamento degli impianti di medie e grandi imprese, sia in molte città pedemontane (fra cui Varese, Como, Lecco, Bergamo, Brescia in ambito lombardo), sia nei comuni di più ridotte dimensioni, dove la manifattura si è insediata in nuove localizzazioni dipendenti dagli assi stradali. Infine, con un più sostenuto processo di industrializzazione diffusa, composto da sistemi di piccola e media impresa inseriti nella stessa filiera produttiva (di antica o nuova specializzazione), ma anche da attività e settori più diversificati,

come nel territorio varesino e nella Brianza, oggetto delle nostre esplorazioni progettuali².

Oggi, il territorio pedemontano tra resilienza e fragilizzazione

Il nuovo secolo e la recente crisi del 2008 segnano un'ulteriore svolta nella storia economico-sociale e insediativa del territorio pedemontano, come in quello di tutto il paese³. Già dagli anni Novanta, l'urbanizzazione pedemontana assume tratti suburbani, risultando sempre meno legata alle dinamiche insediative pulviscolari, autopromosse e decentrate. Essa si connette piuttosto a operazioni immobiliari di medi promotori che riempiono di placche, isole e nodi residenziali, industriali e commerciali un territorio in via di congestionamento, ormai espressione di razionalità settoriali tra loro non comunicanti. Con il successivo arresto delle dinamiche di crescita, il consumo di suolo si lega a due nuovi processi di trasformazione: da un lato, alle scelte insediative di pochi grandi operatori – soggetti commerciali, logistici e (più raramente) industriali che decidono, in modo autonomo e con l'avallo delle municipalità, dove e come insediarsi; dall'altro, ai numerosi interventi infrastrutturali sovralocali che fanno *tabula rasa* della scrittura naturale e antropica preesistente, indebolendo ogni potenziale segno di struttura del territorio. A questi processi di crescita dell'urbanizzato si affiancano, inoltre, crescenti forme di abbandono e sottoutilizzo che, non riuscendo a rientrare nel ciclo del riuso, generano ruderi e macerie, accanto alle già citate nuove espansioni urbane⁴.

La natura complessa di questo territorio continua comunque a offrire inaspettate opportunità di vita, attivando nuove e diverse componenti: il ritorno di interesse verso laghi e fiumi, un tempo dimenticati e oggi valorizzati in senso ecologico e fruitivo; una parziale riscoperta del patrimonio di ville e nuclei storici (dentro una timida, ma non inesistente, economia culturale); la trasformazione di vecchi opifici

e mulini in potenti *landmark* paesaggistici; la presenza di brandelli di paesaggio agrario e di un bosco di ritorno che inizia a destare qualche interesse economico, sociale ed ecologico; una certa flessibilità d'uso di parte del patrimonio ordinario che perde valore, ma non risulta totalmente degradato; le connessioni interne e la vicinanza a frammenti metropolitani, più o meno diffusi nel territorio. In questo complesso quadro insediativo in cambiamento, la manifattura si ridimensiona, ma non scompare, conoscendo il combinarsi di due dinamiche. Molti territori manifatturieri faticano a reggere, sia per la concorrenza “verso il basso” di contesti dal più contenuto costo del lavoro, ma con crescenti capacità produttive, sia per quella “verso l'alto” di territori con più elevati livelli di innovazione, dove è più forte l'integrazione tra ricerca e produzione. Tuttavia, la maggior parte delle realtà pedemontane di alta pianura e prima collina – tra le quali quelle coinvolte dalle nostre esplorazioni didattiche – conoscono una tenuta del sistema manifatturiero. A cambiare è però la morfologia delle imprese. Dapprima, si segnala una dicotomia tra imprese “trivella” tradizionali, che entrano in crisi e chiudono, e imprese “molla” che innovano, aprendosi a nuovi mercati e registrando crescenti successi⁵. Emerge un sistema di imprese medie e *leader* internazionalizzate e avanzate che trovano ancora importanti fattori di crescita nel *milieu* distrettuale (manodopera specializzata, componenti industriali, attitudini sociali), ma basano sempre più il loro successo su relazioni globali, sulla capacità di agganciare reti lunghe di tipo finanziario, commerciale, di ricerca e di subfornitura⁶. Tali imprese esprimono nuove esigenze di rappresentazione che si riverberano nelle scelte architettoniche e, in casi più rari, in una diversa relazione con il contesto circostante⁷. L'ambiente uniforme segnato dal trinomio casa di famiglia-capannone-servizi si differenzia. L'area industriale, talvolta poco accessibile, con i fabbricati modulari e banali delle tante piccole imprese, non è più il tratto distintivo del paesaggio industriale pedemontano. Accessibilità e qualità ambientale sembrano, infatti, contare di più per le imprese e le popolazioni più dinamiche. Nel complesso, dunque, emerge un territorio non di crisi – perlomeno in riferimento al panorama nazionale –, ma con livelli crescenti di fragilità e di frammentazione socio-economica e insediativo-paesistica, che richiede qualche forma di ripensamento.

Gli autori hanno condiviso i contenuti e l'impianto generale del saggio. Tuttavia, ad Arturo Lanzani vanno attribuiti il primo e terzo paragrafo, a Giulia Setti il quarto, a Cristiana Mattioli il quinto, e ai tre autori insieme il secondo e quello conclusivo.

- ¹ Lorenzo Bellicini, *La campagna urbanizzata. Fattorie e case coloniche nell'Italia centrale e nordorientale*, in Piero Bevilacqua (a cura di), *Storia dell'agricoltura italiana in età contemporanea*, Marsilio, Venezia 1989-1991: vol. 1, *Spazi e paesaggi*, 1989, pp. 77-130; Bernardo Secchi, *Un'interpretazione delle fasi più recenti dello sviluppo italiano: la formazione della “città diffusa” e il ruolo delle infrastrutture*, in Alberto Clementi (a cura di), *Infrastrutture e piani urbanistici*, Fratelli Palombi Editori, Roma 1996, pp. 27-36; Eugenio Turri, *La megalopoli padana*, Marsilio, Venezia 2000; Arturo Lanzani, *I paesaggi italiani*, Meltemi, Roma 2003; Francesco Indovina, *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano*, FrancoAngeli, Milano 2009.

- ² Le sperimentazioni progettuali descritte in questo saggio sono state condotte all'interno del Laboratorio tematico (2018-2019, proff. Lanzani, Mattioli, Setti), del Laboratorio di urbanistica (2017-2018, proff. Lanzani e Mattioli), del Laboratorio di progettazione urbanistica (2016-2017, proff. Lanzani, Merlini, Zanfi - tutor Mattioli), tenuti presso la Facoltà di Architettura del Politecnico di Milano. Per gli spunti offerti e le riflessioni sollevate, si ringraziano tutti gli studenti partecipanti.
- ³ Cfr. «il Mulino», 6 (*Viaggio in Italia*, a cura di Gianfranco Viesti e Bruno Simili), 2017.
- ⁴ Martina Pertoldi, Maria Chiara Tosi, *Avete detto Nordest? Tra produzione, delocalizzazione e globalizzazione*, Università luav di Venezia, Venezia 2012; Arturo Lanzani, *Città territorio urbanistica tra crisi e contrazione*, FrancoAngeli, Milano 2015; CRCS, *Rapporto 2016*, Inu edizioni 2015; Alessandro Balducci, Valeria Fedeli, Francesco Curci (a cura di), *Ripensare la questione urbana. Regionalizzazione dell'urbano in Italia e scenari di innovazione*, Guerini e Associati, Milano 2017; Lorenzo Fabian, Stefano Munarin (a cura di), *Re-cycle Italy*, LetteraVentidue, Siracusa 2017; Giulia Setti, *Oltre la dismissione. Strategie di recupero per tessuti e manufatti industriali*, LetteraVentidue, Siracusa 2017.

- ⁵ Aldo Bonomi, Alberto Abruzzese (a cura di), *La città infinita*, Bruno Mondadori, Milano 2004.
- ⁶ Paolo Perulli, Angelo Pichierrri (a cura di), *La crisi italiana nel mondo globale. Economia e società del Nord*, Einaudi, Torino 2010; Marco Bellandi, Annalisa Caloffi (a cura di), *I nuovi distretti industriali. Rapporto di Artimino sullo sviluppo locale 2012-2013*, il Mulino, Bologna 2014; Valentina De Marchi, Gary Gereffi, Roberto Grandinetti, *Distretti che evolvono nelle catene globali del valore: lezioni di resilienza dal Veneto*, «economia e società regionale», 35, 2, 2017.
- ⁷ Cristiana Mattioli, *Emergenti, ma non isolate. Medie imprese e territorio nella metamorfosi del distretto di Sassuolo*, «Territorio», 81, 2017, pp. 105-110.

Governo del territorio pedemontano, tra rappresentazione e rappresentanza

Nel corso degli anni Ottanta e Novanta, i territori dell'urbanizzazione e dell'industrializzazione diffusa, in particolare quelli pedemontani, sono stati oggetto di numerosi studi. In pochi casi, tuttavia, questo impegno è riuscito ad alimentare opportune politiche di cambiamento e un'adeguata visione progettuale, capace di rafforzare alcuni deboli segni di struttura, di promuovere una ridefinizione del sistema insediativo, alla scala locale e sovralocale, integrando reti infrastrutturali, verdi e blu e modulando l'offerta reticolare dei servizi secondo criteri di sinergia e complementarità. Contro questa evoluzione progettuale hanno certo giocato diversi fattori, tra cui il taglio eccessivamente descrittivo-interpretativo di molte ricerche⁸, la forza di politiche e progetti urbanistici esogeni e poco appropriati, ma anche, e soprattutto, un governo del territorio ancorato all'agire locale delle municipalità e all'azione iper-settoriale di istituzioni sovralocali, agenzie pubbliche e collettive.

In tempi recenti, questi territori sembrano, inoltre, essere usciti dall'agenda della ricerca e delle politiche. I lavori di indagine delle trasformazioni in corso diminuiscono, a vantaggio di una coprente – e molto diffusa – attenzione a nuovi processi di ricentralizzazione. Con l'espressione "ritorno alla città" si segnala, da un lato, il rinnovato ruolo economico e demografico di alcune grandi e medie città che assumono crescente rilevanza nell'economia della conoscenza e nella gestione dei flussi globali, attirando ingenti capitali immobiliari pubblici e privati. Dall'altro, si propone una nuova narrazione urbano-centrica dei processi di innovazione sociale e sviluppo sostenibile, con la quale la città si rappresenta – e solo in taluni casi tende realmente a essere – sempre più *smart*, *green*, creativa, inclusiva e cosmopolita. Così, proprio mentre attraversano una metamorfosi sociale, economica e insediativa non meno radicale di quella urbana, l'urbanizzazione e l'industrializzazione del territorio pedemontano escono anche dalle azioni di governo del territorio, dentro le quali, invero, non erano mai totalmente entrate, se non come "spazio-superficie" a livello settoriale.

L'esito politico di questa condizione è noto a tutti. Le popolazioni di questa "Italia di mezzo" – collocata tra nodi metropolitani e/o turistici e le cosiddette aree interne (terre alte) – conquistano una rappresentanza dominante nelle regioni e nel governo nazionale. Tuttavia, se il territorio pedemontano trova una rappresentanza vincente nelle istituzioni, al contempo, rimane pericolosamente privo di rappresentazioni, di uno sguardo al futuro. Ciò avviene in una fase in cui la mobilitazione individualistica non basta – neppure

quella dei soggetti forti emergenti – e in cui sarebbe necessaria una più complessa costruzione collettiva, una messa in relazione di soggetti, luoghi e processi differenti da realizzarsi sia attraverso scelte economiche, industriali e socio-culturali, sia con politiche urbane, infrastrutturali, ambientali e paesaggistiche. Per queste realtà insediative ibride (con più difficoltà di altri contesti), allora, occorre immaginare un progetto di territorio, come si inizia a proporre nelle pagine seguenti, con riferimento al rapporto tra industrie, spazi aperti, infrastrutture e insediamenti.

Il pedemonte varesino: un sistema produttivo post-distrettuale

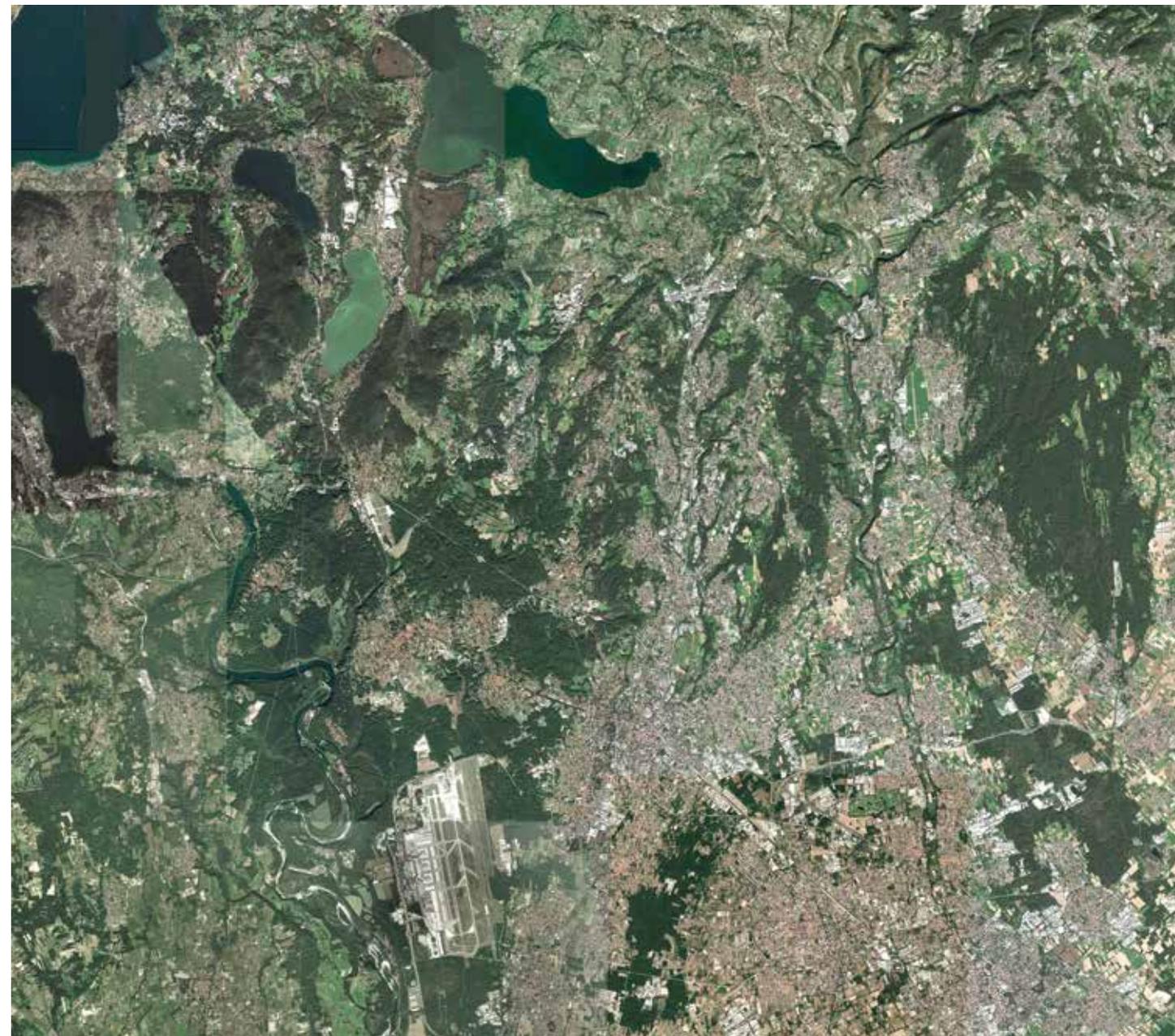
Il primo contesto preso in esame rappresenta un'ampia porzione di territorio che si estende a sud di Varese e a nord di Gallarate e Busto Arsizio, tra l'altopiano boscato di Appiano Gentile e il lago Maggiore⁹. Assai più che nei principali poli urbani (Varese, Gallarate, Busto Arsizio e Saronno), segnati da forti contrazioni degli addetti nell'industria e dalla presenza di significative aree dismesse, le imprese manifatturiere attive continuano qui a segnare il paesaggio e l'economia locale. In questo territorio, infatti, hanno sede alcune eccellenze che definiscono un articolato sistema produttivo ben inserito nell'economia internazionale¹⁰. Si tratta di imprese di medie e grandi dimensioni, alle quali si affiancano realtà minori integrate all'interno di una filiera locale che non sembra venuta meno, nonostante i crescenti livelli di internazionalizzazione delle imprese *leader*. Il sistema produttivo presenta una buona specializzazione nelle materie plastiche (si segnala la Mazzucchelli 1849) e nel settore meccanico-strumentale¹¹ – con presenze storiche come la Argo e la Ignis, ora Whirlpool, e imprese a loro intrecciate, anche di recente formazione (quali la NAU) – ed è caratterizzato da due altri ispessimenti importanti: la presenza di un polo farmaceutico a sud di Varese e la concentrazione del più importante polo aeronautico italiano (con le aziende Augusta e AerMacchi, ora Leonardo). A ciò si affiancano alcune importanti industrie tessili (tra le quali la Missoni) che, invero, connotano più fortemente l'area di Gallarate e Busto Arsizio e hanno conosciuto le più vistose contrazioni, ma anche il centro di ricerca europeo Ispra e un diffuso indotto logistico legato agli scambi internazionali.

⁹ Matteo Alessandro Bolocan Goldstein, Susy Botto, Gabriele Pasqui, *Nord Ovest Milano. Uno studio di geografia operativa*, Electa, Milano 2011.

¹⁰ Gioacchino Garofoli (a cura di), *Sistemi produttivi locali in Lombardia*, FrancoAngeli, Milano 2011; Camera di Commercio di Varese, *Rapporto Varese 2017*, 2017.

¹¹ Nell'intera provincia di Varese si contano circa 1.000 imprese che si occupano di produzione di materie plastiche, per un totale di 16.000-17.000 addetti circa; mentre nel comparto meccanico strumentale le imprese sono 1.000, con 18.000 addetti (*Progetto Varese 2020. Rapporto finale*, Università Insubria, Università Carlo Cattaneo, 2011).

⁸ Cristina Bianchetti, *Il Novecento è davvero finito. Considerazioni sull'urbanistica*, Donzelli, Roma 2011.



1. Il territorio della provincia di Varese, oggetto di studio. Elaborazione Marco Zanini.

Questo sistema manifatturiero si insedia diffusamente in tutte le aree urbanizzate del territorio analizzato, generando ambienti insediativi molto diversi tra loro: diffusi e a placche lungo l'urbanizzazione lineare della strada delle Varesine, tra Milano e Varese; lungo lo storico e naturale sistema della valle dell'Olona dove, a fianco di monumenti e ruderi di archeologia industriale dismessi e importanti riusi (tra i quali spicca quello dell'Università di Castellanza), permangono importanti realtà produttive nei punti più accessibili; per grandi e spontanee agglomerazioni lungo il sistema ferroviario-autostradale che collega Gallarate a Varese; linearmente lungo alcune strade secondarie; in piccole agglomerazioni e in forme più puntuali nel territorio collinare, vallivo e lacustre che va dalla valle dell'Arnetta al lago Maggiore. Il tutto entro un contesto frattale e ricco di continue sorprese, segnato dalla presenza di siti archeologici, antichi nuclei storici, mulini, tessuti della dispersione insediativa, poli commerciali, vecchie ferrovie e nuovi segni infrastrutturali, frammenti di paesaggio agrario e un *continuum* boschivo rinato nel corso del Novecento, nonché un sistema orografico complesso e articolato.

In questo territorio, gli esercizi di riforma dello spazio del lavoro proposti partono, dunque, dall'identificazione di temi e strategie spaziali differenti a seconda degli ambiti studiati.

Si tratta, da un lato, di rendere meglio accessibili, dotate di nuove infrastrutture e meglio riconoscibili alcune consistenti agglomerazioni produttive lungo i sistemi lineari della valle dell'Arnetta e delle Varesine; dall'altro, di riconnettere a un paesaggio di qualità e a un ambiente multifunzionale i più puntuali insediamenti produttivi localizzati in collina, a ridosso dei laghi e nella ripensata valle dell'Olona.

Il sistema industriale che si dispone nella valle dell'Arnetta è caratterizzato dalla presenza di grandi cluster della produzione, stratificatisi in tempi diversi, che consentono di immaginare una nuova relazione con l'asse ferroviario – visto come una linea metropolitana a scala sovralocale – e con gli spazi aperti fluviali. In questo contesto, il progetto propone la costruzione di due nuove stazioni, rafforza tali nodi con l'introduzione di nuove attrezzature pubbliche (per lo sport, il tempo libero, l'aggregazione sociale) e lavora su una maggiore integrazione paesaggistica, portando urbanità e spazi aperti permeabili anche all'interno dei tessuti produttivi.

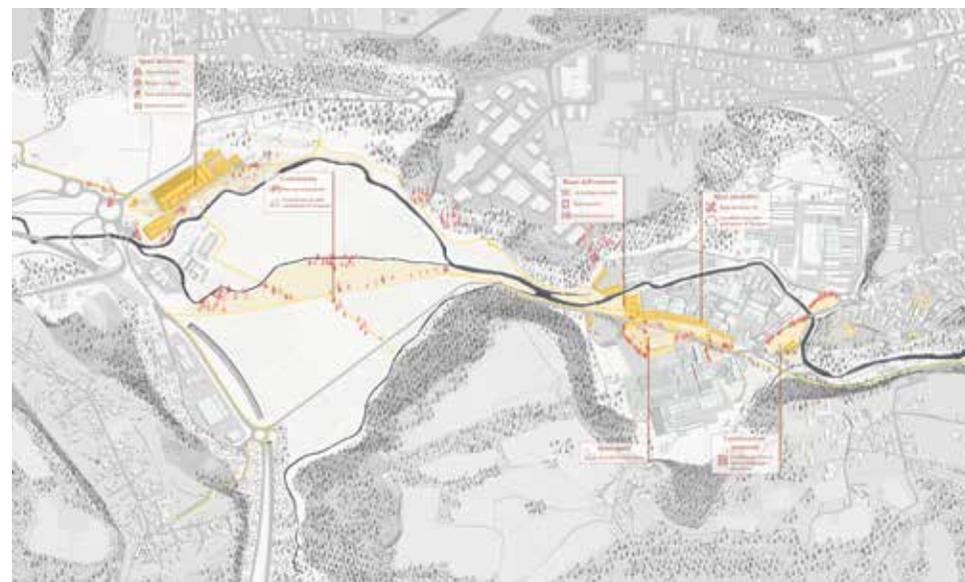
Lo spazio della manifattura è integrato ad assi stradali profondamente ripensati oppure, entro un sistema di doppia urbanità, all'ambito ferroviario e alla struttura degli spazi aperti che potenzia i corsi d'acqua come corridoi ecologici. L'identità delle placche produttive è dunque rafforzata attraverso il loro inserimento in sistemi di parchi o di natura fruibile, favorendo la connessione a forme di accessibilità metropolitana, come il sistema ferroviario regionale o la rete di strade veloci; oppure proponendo l'integrazione in più complessi tessuti urbani e, in particolare, con il sistema degli spazi sportivi e scolastici localizzati ai loro margini.



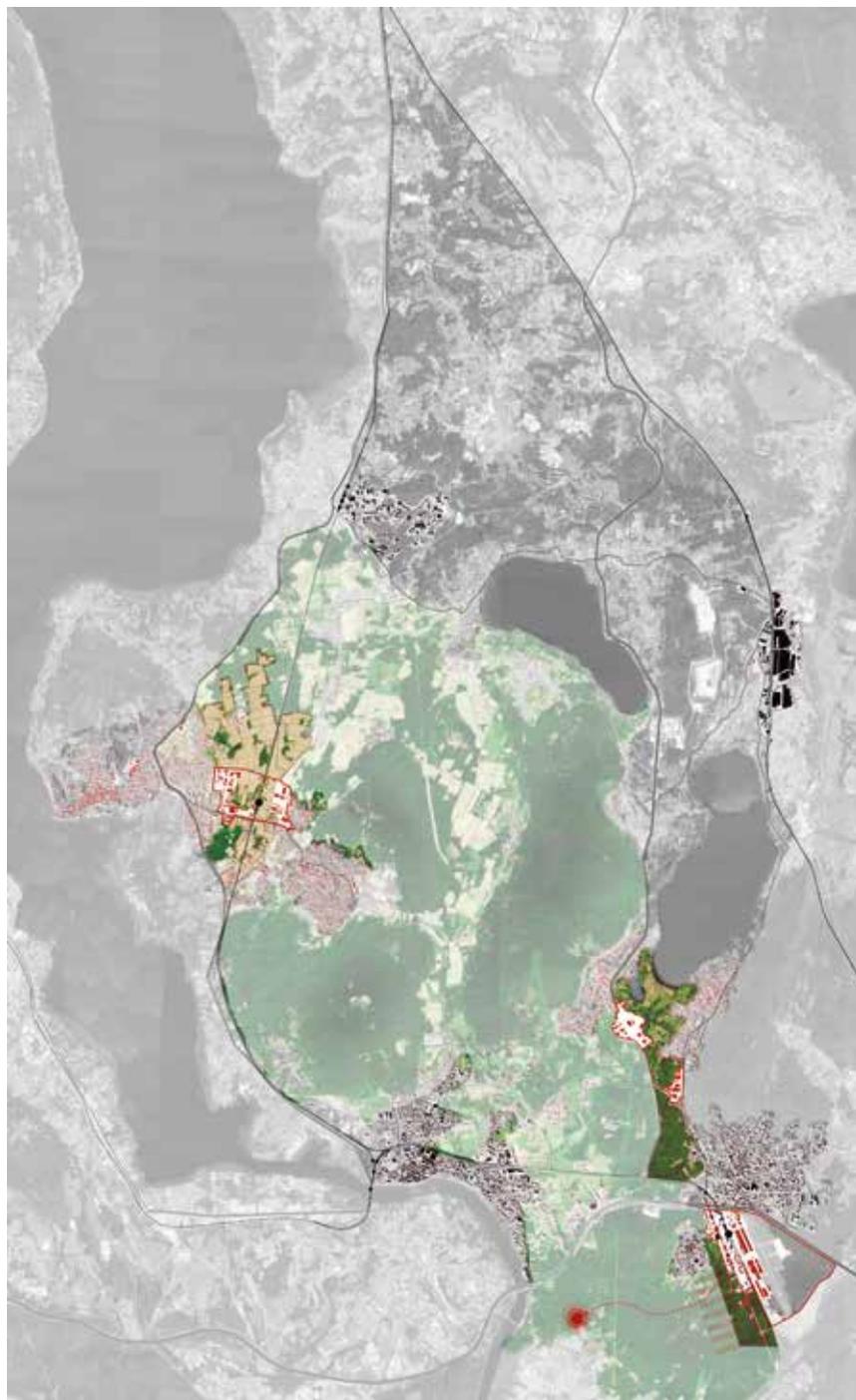
2. Il sistema insediativo lineare continuo della strada delle Varesine, attraversato da esili filamenti di natura lungo i corsi d'acqua. Tre le tipologie di aree produttive presenti: il pulviscolo all'interno dei nuclei urbani; gli addensamenti a cerniera stratificatisi sui confini comunali; le grandi placche pianificate, isolate e introverse. Elaborazione Sara Crotta, Eleonora Delpino, Caterina Lucia Guarneri.

3. Una porzione del sistema insediativo lungo il torrente Arnetta, dove le aree produttive a cavallo dell'autostrada sono riformate e inserite all'interno di sistemi di accessibilità, urbanità e naturalità. Elaborazione Martina Busatta, Capelli Kalashnikov Bella, Marco Di Dodo, Sara Vitale.

4. Riqualificazione e riattivazione di aree industriali in attività (Mazzucchelli spa) e dismesse nella valle del fiume Olona. Elaborazione Ludovica Gammaitoni, Kevin Santus, Stefano Sartorio, Arianna Scaioli.



5. Consolidamento e riforma di aree manifatturiere di ridotte dimensioni nell'area dei laghi. A differenza dei grandi recinti produttivi esistenti, i nuovi eco-parchi industriali si aprono al territorio, relazionandosi alla strada e allo spazio aperto (boschivo o agricolo) circostante. Elaborazione Veronica Anelli, Giada Napolione, Luca Negri, Lorenzo Poggetti.



Il contesto vallivo del fiume Olona ha portato, invece, a ripensare il rapporto tra i diversi spazi della manifattura – gli stabilimenti della prima industrializzazione dismessi e i quartieri produttivi più recenti – e la conformazione naturale del luogo, caratterizzata dalla relazione tra spazio “alto” e “basso” della valle. Una relazione, oggi assente, che può essere rafforzata sia attraverso percorsi ciclopedonali, sia attraverso il ripensamento e la valorizzazione paesistica degli spazi dell’industria. Nel caso dell’azienda Mazzucchelli I 849 spa, a valle di alcuni colloqui con la proprietà – che ha espresso la volontà di concentrare l’attività produttiva, demolendo e sostituendo alcuni manufatti di interesse storico –, il progetto immagina di conservare i manufatti di maggior pregio, collocando le attività di ricerca in un fabbricato dismesso prossimo, ma più visibile e accessibile, e inserendo negli edifici esistenti attività di coworking, servizi di welfare e spazi pubblici capaci di aprire il recinto della fabbrica alla città, nonché ospitare un programma di attività culturali e ricreative in grado di far vivere lo spazio dell’industria oltre il tempo del lavoro. La presenza di elementi naturali di pregio (quali le colline e i laghi) ha portato a riflettere sul rapporto tra paesaggio e industria: si immagina la creazione di un sistema di eco-parchi industriali, condomini di imprese che riconoscono ed enfatizzano le peculiarità del contesto, caratterizzato dalla presenza di grandi *enclaves* della produzione e della ricerca (quali Whirlpool, Aermacchi e Ispra), inserite in un contesto fortemente connotato dal punto di vista paesaggistico e collegate dal sistema ferroviario. La strategia di intervento lavora sui manufatti esistenti, ma ne integra gli spazi attraverso differenti declinazioni progettuali: potenziando i nodi ferroviari esistenti; qualificando l’asta del Sempione come strada industriale, porta di accesso al sistema produttivo complessivo e al Parco del Ticino; riorganizzando placche poste sul confine amministrativo comunale, oggi separate e indipendenti, attraverso un diverso trattamento dello spazio aperto – boschivo in un caso, agricolo nell’altro. Anche in altri contesti il territorio varesino si connota per la presenza di un denso sistema boschivo che ingloba o si accosta all’industria. Nel progetto i luoghi della produzione instaurano nuove relazioni con il bosco, inteso come massa che si modifica per disegnare nuovi spazi: costruisce schermature, oppure modella spazi aperti o ancora definisce il confine degli ambiti produttivi.

Brianza ovest e valle del Seveso: una manifattura plurispecializzata tra contrazione e integrazione ambientale

La seconda area di indagine riguarda la porzione di territorio attraversata dal Seveso, un corso d’acqua legato alla genesi di Milano e della sua urbanizzazione regionale, negato e occultato nel corso del Novecento, nonché teatro di uno dei più drammatici incidenti industrial-ambientali¹².

¹² Si fa riferimento all’incidente che il 10 luglio 1976 causò la fuoriuscita e la dispersione di una nube di diossina dall’azienda ICMESSA di Meda.

Tale ambito si colloca al margine occidentale della Brianza centrale, con propaggini nelle province di Como a nord e Milano a sud, tra due differenti ambienti insediativi. Sul lato est, una struttura territoriale con elevati livelli di urbanizzazione (circa il 75%), che delimita spazi aperti interclusi; sul lato ovest, un sistema meno denso, organizzato su un’orografia più complessa e caratterizzato dalla presenza del Parco delle Groane (paesaggio boschivo tutelato e valorizzato) e da più estesi ambiti a vocazione agricola. I processi di urbanizzazione e industrializzazione si sono qui appoggiati a sistemi infrastrutturali paralleli: prima al fiume Seveso e agli assi viari principali (la via dei Giovi e la strada Comasina, su cui sorgono i nuclei storici), poi al sistema ferroviario – che oggi collega Milano a Como e alla Svizzera – e alle infrastrutture autostradali. Accanto al tema ambientale, che riveste qui un ruolo cruciale per l’intensificarsi di episodi di rischio idraulico, nonché per la stessa presenza del Seveso, importante (e potenziale) infrastruttura ecologica a supporto di una più estesa riqualificazione territoriale, le azioni di riforma e qualificazione delle tante aree produttive esistenti sono poste al centro della riflessione progettuale. Nonostante un certo ridimensionamento conseguente alla crisi¹³, la Brianza, infatti, è un territorio ancora a forte vocazione manifatturiera¹⁴, uno dei principali distretti industriali d’Europa. Circa il 50% del territorio urbanizzato è utilizzato a fini industriali¹⁵ e l’area ovest concentra in particolare il 33% delle oltre 9.000 aziende manifatturiere esistenti e il 27% del fatturato¹⁶. Al suo interno, coesistono e interagiscono tessuti produttivi di diversa natura: alcuni distretti industriali di tipo tradizionale, basati sul modello della piccola e media impresa di tipo artigianale (come quelli del legno-arredo e della meccanica); settori produttivi di più recente formazione, quali le filiere *green* e *high-tech*; un sistema emergente di medie imprese in forte espansione per *export* e fatturato. Anche a livello settoriale, il sistema produttivo si presenta diversificato, con specializzazioni locali predominanti. Mentre Cesano Maderno si caratterizza per la presenza di aziende attive nel settore chimico, con alcune eccellenze come BASF Italia ed EuroChem Agro, a Lentate sul Seveso si trova un cluster

¹³ Dal 2010, l’andamento delle principali attività industriali è stato peggiore di quelle dei servizi. Se tutte le attività industriali mostrano un calo, il manifatturiero e il metalmeccanico perdono circa il 9% della propria base imprenditoriale, mentre nel comparto del legno-mobile si arriva addirittura al 16% (Camera di Commercio Monza e Brianza, 2018).

¹⁴ In provincia, il comparto industriale occupa il 34,1% degli addetti, una quota superiore sia al dato regionale (32,2%) sia a quello nazionale (26,1%) (Camera di Commercio Monza e Brianza, 2018).

¹⁵ Arturo Lanzani, Alessandro Ali, Daniela Gambino, Antonio Longo, Anna Moro, Christian Novak, Federico Zanfi, *Quando l’autostrada non basta. Infrastrutture, paesaggio e urbanistica nel territorio pedemontano lombardo*, Quodlibet, Macerata 2013.

¹⁶ Assolombarda, *Top 500+. Le eccellenze di Monza e Brianza*, 2018.

di imprese rinomate nel settore della moda e del legno-arredo, quali Chateau d’Ax, Boffi, Cassina e Giorgetti. Macchinari e farmaceutica si localizzano, invece, a Varedo; la storica azienda alimentare Motta mantiene le sue radici a Barlassina, mentre a Grandate la Chicco affianca al suo stabilimento un outlet e un museo aziendale. La manifattura convive inoltre con piattaforme logistico-distributive di dimensioni anche rilevanti, com’è quella di Carimate – utilizzata dall’industria dell’automobile per il trasporto su ferro verso l’Europa –, e con quote crescenti di servizi alle imprese.

Dal punto di vista insediativo e tipologico, le imprese attive si organizzano in sistemi pulviscolari di case-capannone, inserite nei tessuti residenziali dei centri urbani; in grandi piastre pianificate sorte accanto alle maggiori infrastrutture o in aree marginali (sui confini comunali o lungo il corso del Seveso) e caratterizzate dalla ripetizione di banali edifici prefabbricati; o ancora in filamenti lungo le storiche provinciali, oggi strade-mercato per la commistione di produzione, servizi e commercio.

La porzione di territorio analizzata è particolarmente ricca di situazioni insediativo-paesistiche dello spazio della produzione, per le quali si propongono approcci diversificati che, tuttavia, si fondano sull’ipotesi di realizzare *nuovi, qualificati e attrattivi spazi del lavoro* facilmente accessibili – *in primis* dal trasporto collettivo – e collocati all’interno di un parco lineare continuo, come potrebbe essere il Seveso.

Una prima condizione è legata alla formazione di *grandi piastre e filamenti* addensati intorno a nodi viabilistici e lungo importanti infrastrutture di rango sovralocale. Questa condizione si riconosce, in particolare, intorno allo svincolo dell’autostrada A9 con la tangenziale di Como e lungo la strada provinciale Novedratese, in prossimità del raccordo con l’autostrada Pedemontana.

Le estese aree industriali composte da capannoni di taglio medio-grande e spazi logistico-commerciali formano un paesaggio suburbano vocato all’auto, che salda/separa i tessuti urbani circostanti, producendo spazi aperti residuali, dalla scarsa qualità paesistica. Per superare l’attuale frammentazione tra ambiti funzionali, oggi prossimi ma non dialoganti, il progetto lavora su spazi diversi: le strade industriali principali sono ridisegnate attraverso *landmark*, elementi di arredo urbano e il *restyling* delle facciate, per definire un’immagine coerente e riconoscibile del “condominio produttivo”, riorganizzato anche nelle diverse forme di mobilità (logistica, carrabile, lenta); nelle aree industriali, potenziate con servizi e spazi collettivi, la rimozione delle recinzioni trasforma i parcheggi di pertinenza in spazi permeabili e unitari, riqualificati a partire da elementi vegetazionali e di drenaggio urbano; gli spazi aperti sono inseriti in sistemi ambientali di scala vasta e resi fruibili, in un’ottica di integrazione e qualificazione paesistico-ambientale; le stazioni ferroviarie, infine, sono potenziate come nodi di interscambio e urbanità, con l’inserimento di attività commerciali e terziarie.

Un analogo approccio guida anche la riforma di numerose aree produttive di più ridotte dimensioni, sparse sui molteplici territori

comunalì. Fra queste, il caso di Lentate è interessante perché rivela una particolare compresenza di processi di dismissione e trasformazione¹⁷. Da zona di margine e grande retro urbano disordinato, l’area si trasforma in una nuova centralità sovracomunale. Il progetto lavora a una doppia scala: a quella territoriale, questo tratto di parco fluviale rappresenta un importante elemento di connessione ecologica e fruitiva tra due grandi corpi ambientali: il Parco delle Groane a ovest e il PLIS della Brughiera Briantea a est; a scala urbana, il parco è inteso come intervento federativo dei variegati materiali presenti. Un progetto di suolo continuo unisce i due lati della ferrovia, inglobando la stazione, mentre una griglia perpendicolare al Seveso – composta da elementi vegetali, percorsi ciclo-pedonali e aree di sosta alberate – riconnette gli spazi dismessi, proponendo modalità di riuso, riciclo e parziale demolizione che si confrontano con differenti forme, soggetti e tempi di attivazione.

Anche la rigenerazione dell’area industriale dell’ex SNIA Viscosa a Varedo richiede una riflessione incrementale e adattiva, capace di definire pochi e chiari elementi di struttura, ai quali le successive operazioni potranno ancorarsi. In questo caso, si tratta di un oggetto fuori scala, oggi completamente abbandonato e in parte ingombro di rifiuti, un complesso produttivo stratificatosi nel tempo, con importanti elementi di interesse storico-memoriale e identitario (come le alte ciminiere).

A partire da alcune scelte strategiche – il prolungamento della linea tranviaria esistente fino alla stazione ferroviaria; la conservazione dei manufatti di pregio; la realizzazione di una vasca di laminazione nella parte sud dell’area –, si è ragionato sulla gestione di una trasformazione che si realizzerà necessariamente nel tempo lungo e secondo modalità incerte, oggi poco prevedibili. In modo minimale, l’area può essere resa fruibile in tempi brevi attraverso la sistemazione degli spazi aperti e la messa in sicurezza degli edifici esistenti, lavorando su elementi di tamponamento attrezzati e temporanei. Oppure, può essere sottoposta a forme diverse di riuso produttivo, a seconda dello stato di conservazione e interesse dei manufatti. Quelli di primo impianto, a contatto con l’ambito urbano, sono sottoposti a operazioni di *adaptive reuse* per ospitare forme del nuovo lavoro (coworking, start up, attività creative), mentre la demolizione di edifici di minor pregio consente la creazione di spazi pubblici dal carattere post industriale o apre possibilità di sostituzione produttivo-logistica.

¹⁷ Il caso di Lentate è interessante perché rivela una particolare compresenza di processi di dismissione e trasformazione.

^[1] Intorno al nodo della stazione ferroviaria si collocano spazi e manufatti molto diversi, fra cui numerosi luoghi della produzione sottoutilizzati, abbandonati o incompiuti – un ex stabilimento tessile della prima industrializzazione, un’area ex militare, una cittadella della Guardia di Finanza, il cantiere di una lottizzazione industriale – e alcuni spazi di recente o prossima realizzazione – la futura vasca di laminazione, un recentissimo centro di formazione di Federlegno, un polo di servizi e aggregazione locale

Nuovi futuri per il territorio pedemontano: complessità, plasticità e serendipity

Il punto di partenza per la costruzione di un qualsiasi scenario per il futuro del territorio pedemontano non può che essere, dunque, il disvelamento della complessità e varietà fin qui raccontata, in contrapposizione sia ai progetti settoriali che lo hanno trasformato in pura superficie, sia alle visioni urbano-centriche che lo hanno banalizzato, descrivendolo come un omogeneo ambiente provinciale-suburbano e/o come un’aggregazione caotica e incomprensibile. Come si è visto, tale complessità si articola nella geografia fisica del territorio, negli insediamenti, nei modi di abitare esperibili nei contesti pedemontani – nei suoi differenti sistemi insediativi e tipologie edilizie, ma anche in relazione a un complesso sistema di paesaggi –, nelle coperture vegetazionali presenti e, infine, negli spazi della manifattura. Rompendo con le più recenti dinamiche insediative e le pratiche d’uso di questo territorio, ma ponendosi in continuità con la sua storia di lunga durata, uno scenario di futuro e un progetto di territorio per la regione pedemontana possono allora nascere mettendo in relazione i molteplici elementi di questo complesso palinsesto¹⁸: da un lato, offrendo cammini inconsueti per esperire la straordinaria *serendipity* che l’attraversamento di questi territori genera; dall’altro, interrompendo una logica di banale occupazione del suolo e valorizzando la sua plasticità, attraverso dinamiche di riuso, riconnessione e risignificazione dei diversi elementi che esso può mettere in campo.

Entro questo esercizio immaginativo, per la sua consistenza, diffusione e rilevanza, lo spazio della manifattura mantiene un ruolo fondamentale, a patto di non considerarlo riduttivamente – come fatto nell’ultimo trentennio – come uno spazio specializzato, ridotto a pura superficie e volumetria. Lavorando essenzialmente sull’esistente, talvolta sugli impianti dismessi, più spesso riordinando i luoghi della produzione attivi, le esplorazioni progettuali presentate provano, invece, a trasformarlo in un *elemento urbano*¹⁹, rispondendo alle esigenze di integrazione tra forme produttive differenti – dell’artigianato tecnologicamente avanzato, di medie imprese avanzate, di forme innovative di lavoro terziario –, la molteplicità di strutture formative e di ricerca, i nodi urbani vicini (Milano, Como, Varese), le infrastrutture e gli spazi aperti, ponendo attenzione anche alla valorizzazione di questa complessa urbanizzazione e dei suoi potenziali di nuova urbanità.

È in questo modo che la manifattura a più alto contenuto innovativo (nelle forme della cosiddetta Industria 4.0 o dell’artigianato tecnologico e di design) – che oggi può tornare a localizzarsi in città o all’opposto in ambienti naturali fortemente qualificati, come quelli alpini – potrà restare sul territorio e potenziarsi, continuando a riconoscervi elementi di competitività, sia per la sua lunga e persistente tradizione produttiva, sia per la sua complessa struttura insediativa e paesistica.

^[2] Paolo Malaguti, Lungo la Pedemontana. In giro tra storia, paesaggio veneto e fantasie, Marsilio, Venezia 2018.

^[3] Arturo Sergio Lanzani, Chiara Merlini, Federico Zanfi (a cura di), Riciclare distretti industriali. Insediamenti, infrastrutture e paesaggio a Sassuolo, Aracne, Roma 2016; Marco Ferrari, Metamorfofi del Nordest produttivo. Riciclare architetture, città e paesaggi, Incipit Editore, Treviso 2017.