

# SestoCapitale del BenEssere



Numero 12 - Aprile 2025 - A cura del Comitato scientifico SestoCapitale del BenEssere

## Editoriale

### Sognare la città-giardino: un diritto-dovere al centro della politica urbana

Nel sogno gli strati più profondi della persona emergono in forma di immagini, situazioni, eventi che sono il frutto delle emozioni più nascoste. Ma anche più vere, quelle che si liberano nell'animo quando si sopisce la sorveglianza della consapevolezza. E ci sono altri sogni, frutto di elaborazioni ragionate e consapevoli, che in quanto tali derivano da desideri e aspettative che proprio la coscienza sviluppa per affrontare e risolvere i problemi che ci assillano, e per migliorare le condizioni della nostra esistenza.

Questi ultimi diventano una guida che orienta l'azione: in loro prendono forma gli obiettivi che perseguiamo. Un giocattolo potrà essere sognato da un bambino, una vacanza esotica da un giovane, una casa accogliente da un adulto. Questi sogni a occhi aperti sono tanto personali quanto quelli che regala l'inconscio, ma hanno anche un valore sociale e possono essere sognati insieme con altri: gli amici, i familiari, coloro ai quali siamo uniti da interessi comuni. E tra questi sogni, il più condivisibile è quello di una città in cui si può vivere bene, dove l'inquinamento che ha pervaso l'età industriale è lasciato definitivamente alle spalle, e dove si costituisce un nuovo equilibrio con la natura che è stata espulsa dagli ambienti urbani.

Il sogno della città-giardino nasce come ribellione verso gli aspetti più nefasti che hanno accompagnato l'età dell'industria e dei trasporti: è frutto del desiderio di continuare a godere i vantaggi degli sviluppi tecnologici che accompagnano il nostro modo di vivere - basti pensare alla rapidità e frequenza degli spostamenti che avvengono oggi rispetto a quel che era possibile solo pochi decenni or sono - ma di farlo



L'idea progettuale per un articolato ponte ciclopedonale, che diventa anche piazza sopraelevata, sulla ferrovia nell'area Rondò-Piazza della Repubblica.

senza estraniarci dal mondo della natura.

Sesto San Giovanni è la città dove il sogno di un nuovo ambiente urbano riconciliato con la natura può essere coltivato con maggiore impegno e convinzione: un sogno, tanto personale quanto collettivo, in cui la presenza e l'importanza dei sistemi di trasporto rapidi ed efficienti, rappresentati dalla ferrovia che oggi taglia in due la città, non sia più causa di sofferenza.

Di qui le tante soluzioni prospettate nell'ambito della ricerca portata avanti dal Comitato Scientifico per Sesto Capitale del BenEssere, per l'utilizzo della dimensione verticale allo scopo di ottenere superfici orizzontali a disposizione delle piante, degli alberi, delle aiuole, delle vie ciclopedonali e dei viali e delle piazze dove

sia bello passeggiare o semplicemente stare, per coltivare la vita all'aria aperta.

In passato si è pensato di interrare tutto il tratto urbano della ferrovia, come se fosse una metropolitana. Ma tale soluzione è risultata impraticabile per i suoi costi eccessivi. Per cui oggi proponiamo un'altra soluzione, certamente accessibile: quella di realizzare ponti ciclopedonali, magari grandi a sufficienza da essere dotati di spazi per aiuole e bancarelle, ovvero che non siano solo spazi di passaggio ma siano come piccole piazze o viali che arricchiscono di verde la città.

È un sogno, ma è anche un progetto che è parte dell'idea generale di città-giardino. E potrà essere realizzato se saremo in tanti a sognarlo e desiderarlo. Quello di fare di Sesto la città del BenEssere è un sogno che, una volta condiviso, permetterà di trasformare veramente lo spazio urbano. In questo senso è un diritto dei cittadini, ma anche un dovere. Perché è responsabilità di tutti e di ciascuno occuparsi del benessere di quella casa comune che è la città.



Due rendering del progetto "Parque Ventas" col quale il Comune di Madrid intende entro il 2027 aprire uno spazio verde di oltre 16 mila metri quadrati, coprendo una porzione della circonvallazione autostradale M-30 che oggi separa i due quartieri di Salamaca e Ciudad Lineal.

## Oltre la Città della Salute: la Città del BenEssere

# La città giardino



Madrid Río è un parco urbano lungo le rive del Manzanares realizzato a partire dal 2005 (foto Nicolas Vigier/Wikimedia).

### Dalle esperienze passate alle prospettive future

*Se pure in questi anni recenti si sente con particolare urgenza la necessità di recuperare spazi verdi nelle periferie urbane, in realtà questa tendenza accompagna tutta l'evoluzione della città sin dalle origini dell'età industriale. Oggi si tratta di trarre ispirazione dagli esempi meglio riusciti.*

Il problema si presentò innanzi tutto in Inghilterra. In particolare a Londra, che sin dall'inizio del XIX secolo era inquinatissima dai fumi delle fabbriche le quali, sorte con imperiosa rapidità, producevano smog a tutto spiano. La parola stessa lo dice: coniata a inizio del secolo XX e oggi comunemente usata per indicare l'inquinamento dell'aria in città, deriva dalla contrazione dei due termini inglesi "smoke" e "fog", fumo e nebbia. Nei primi decenni dell'800 la capitale britannica era la più grande città del mondo, a seguito dell'impressionante afflusso di immigrati dalle campagne e dalle parti più disperate del vasto impero britannico: dall'India alla Nigeria, dal Sudafrica all'Oceania. E tutto "andava" a carbone: i macchinari delle fabbriche, i riscaldamenti delle case, i treni – anche quelli sotterranei della prima metropolitana, costruita nel 1863 per unire Paddington, nel centro di Londra, a Farringdon, a nord della City, erano mossi da locomotive a vapore, e così anche tutti gli altri delle nuove linee, sotterranee e all'aria aperta, messi in funzione nei decenni successivi per raccordare il centro città ai suburbi. L'inquinamento londinese era proverbiale.

#### La Londra dell'800

Era la città del sovraffollamento, della sporcizia diffusa, dei fumi onnipresenti, grigia, opprimente; era un concentrato di disagio,

un terreno di coltura di malattie e vi pululavano anche criminali e truffatori. Nella Londra di Oliver Twist lo sfruttamento delle persone e delle risorse si traduceva in una plumbea atmosfera sociale che a sua volta pesava sulla metropoli per quanto questa risultasse attraente per masse di persone che nell'industria in pieno sviluppo cercavano un sistema per sopravvivere, seppure nell'asprezza e nell'infelicità. In tale cornice nacque il concetto di città-giardino: era il frutto del desiderio di trasformare radicalmente quell'ambiente urbano tanto insalubre quanto nefasto. L'idea è attribuita a Ebenezer Howard, un urbanista visionario: tratteggiò un progetto di città inteso a recuperare un equilibrato rapporto tra ambiente costruito e natura.

#### Un progetto utopistico

Se la capitale britannica sino alla fine dell'800 era dilagata mangiando la campagna, bisognava ripensarla in modo tale da far rifiorire spazi verdi tra le case. Nel 1898 Howard pubblicò A Peaceful Path to Real Reform, un trattato – non privo di accenti utopistici – in cui proponeva la costruzione di edifici abitativi di ridotte dimensioni, distribuiti attorno a un parco centrale e serviti da un anello ferroviario per collegare tutte le parti di cui si sarebbe composto il nucleo abitato. Per quanto scritto con rigore metodologico, quel testo, oggi considerato una pietra miliare nell'evoluzione dell'urbanistica, non si tradusse in alcuna realizzazione pratica. Ma diede forma a un atteggiamento, un modo di pensare, un nuovo approccio culturale al problema urbano, e questo trovò una prima concretizzazione con la fondazione di Letchworth, a una cinquantina di chilometri dalla capitale, nei primi anni del '900. Fu la prima città-giardino: un abitato a "misura d'uomo".



#### Il Central Park

In realtà a New York, sull'isola di Manhattan, già della metà dell'800 si era pensato alla realizzazione di un parco quale luogo centrale nell'abitato. Ma lì, l'alta densità di edifici già aveva preso il sopravvento e il Central Park nacque bensì come polmone verde, magnifico e di grandi dimensioni, ma stretto su tutti i lati dalle costruzioni allineate nel succedersi ossessivo di vie diritte e spoglie lungo le quali, dai primi decenni del '900 si sarebbe affollata la maggiore concentrazione di grattacieli mai vista prima.

E neppure nasceva dal nulla l'idea, esposta da Howard, di disporre ampi viali alberati nella sua visione di città futura. Infatti già nella ristrutturazione di Parigi, voluta attorno alla metà dell'800 da Napoleone III e praticata nei decenni successivi secondo i progetti messi in campo da Georges Eugène Haussmann, era stato articolato un imponente sistema di viali: gli splendidi boulevard, che avevano modificato sostanzialmente l'impianto medievale della capitale francese. Napoleone aveva la sue ragioni – non ultima, quella di disporre



Vista aerea del Central Park di New York City (foto)

# del III millennio



A sinistra in alto, tunnel in costruzione per la circoscrizione autostradale M-30 (foto Max Alexander/Wikimedia).

A sinistra in basso, i lavori compiuti nel 2006 per interrare la M-30 in prossimità del Ponte di Toledo, a Madrid (foto BarceX/Wikimedia).

Al centro, vista dalla teleferica del parco del Manzanares di Madrid, verso il Palazzo Reale e la Cattedrale dell'Almudena (foto XR/Wikimedia).



di spazi entro i quali le truppe avrebbero potuto manovrare agevolmente artiglieria e cavalli per contrastare eventuali sollevamenti quali quello avvenuto con la Rivoluzione del 1789. Ma, a prescindere dalle motivazioni dell'imperatore, la ristrutturazione urbana di Hausmann ha saputo donare alla capitale francese un sistema di viali e parchi che permettono di passeggiare come se si fosse in campagna, accompagnati da filari di alberi tra le cui fronde occhieggiano facciate di palazzi splendidamente disegnati.

Insomma, non è nuova l'idea di trasformare ambienti urbani oppressi da forte densità abitativa o da grandi concentrazioni di fabbriche o commerci, né manca una varietà di soluzioni già da tempo adottate, per cercare di sfruttare al meglio le condizioni date, modificandole al fine di far crescere parchi e giardini nella trama dell'ambiente costruito. Solo che in questi ultimi decenni seguiti dalla fine dell'età industriale, questa tendenza si è diffusa in tutto il mondo occidentale e si va estendendo ovunque, offrendo molteplici nuovi esempi.

## L'esempio di Madrid

È del febbraio del 2025 l'annuncio della costruzione di un nuovo parco urbano a Madrid, il Parque Ventas, inteso a coprire con un giardino alberato un'ampia porzione della M-30, ovvero dell'anello autostradale che corre attorno alla città storica (la capitale spagnola dispone di altri due anelli autostradali più ampi, la M-40 lunga oltre 61 chilometri, e la M-50 che l'abbraccia su tre lati per 85 chilometri circa). In questo modo l'autostrada, già in gran parte sotterranea, resterà ancor più nascosta, e sopra di essa sorgerà un nuovo parco, che fa parte del più ampio progetto di aprire spazi verdi entro tutta l'area in cui è avvenuta l'espansione urbana e, inoltre, di circondarla tutta con un'ampia fascia agreste alberata.

Madrid, da quando la Spagna nel 1986 è entrata nella Comunità Europea, ha conosciuto una imponente espansione, accompagnata dallo sviluppo di una capillare rete di trasporti su strada e su rotaia. E, dopo che nel giro di pochi decenni è cresciuta tutto attorno al nucleo urbano storico fino a saldarlo con le cittadine della cintura, in questi ultimi anni l'amministrazione urbana si è concentrata sull'apertura di nuove zone verdi: al suo interno e al suo intorno. Se già in precedenza la capitale spagnola aveva molti giardini, come peraltro quasi tutte le grandi città storiche, ora lo sviluppo delle aree verdi tenderà a farne sempre di più una città-giardino anche nelle sue propaggini più recenti. Quello che sorprende di tale evoluzione, è la rapidità con la quale

essa è avvenuta e continua ad avvenire. La M-30, il più vecchio anello autostradale, a partire dai primi anni del XXI secolo è stato oggetto di diverse opere che lo hanno in buona parte interrato lungo il lato ovest della città: su tale lato questa autostrada urbana corre accanto al fiume Manzanares così che col suo progressivo interrimento si è provveduto anche a rendere praticabili le sue rive. Queste, fino alla fine del secolo scorso erano impraticabili in città; nel giro di una quindicina di anni sono state trasformate in un lungo giardino che accompagna il corso del fiume per chilometri. Si estende su un'area di 121 ettari ed è dotato di prati, zone alberate, vialetti, ponti ciclo-pedonali, e di diverse zone attrezzate per attività sportive e per incontri culturali.

## A Sesto una ferrovia giardino

Ancora: se è vero che non c'è città che non abbia giardini, piccoli o grandi, più o meno visibili e più o meno facilmente accessibili, il problema oggi è come fare di tutte le città tanti grandi giardini: prendendole così come sono, conformate dalla densità forte, a volte drammatica, di edifici e strade trafficate. A Sesto i parchi delle ville storiche costituiscono una potenzialità da valorizzare: raccordati tra loro diventerebbero il nucleo di una nuova città-giardino. E, come a Madrid sopra la M-30 si sono diffuse nuove aree verdi, qui a Sesto lo stesso potrebbe avvenire con la ferrovia. Se questa oggi divide la città saranno i giardini a riunirla.

Leonardo Servadio

park nel distretto Manhattan (foto Jermaine EE/Unsplash).

## Oltre la Città della Salute: la Città del BenEssere



LA VOCE DEL COMITATO SCIENTIFICO  
di SestoCapitale del BenEssere

# Paolo Vino: l'evoluzione di Sesto. Dalla città delle fabbriche alla città delle persone



## Intervista a Paolo Vino imprenditore

Quella che un tempo è stata una delle più importanti concentrazioni di fabbriche del continente, è destinata a diventare tutta un grande giardino. Valorizzando le potenzialità che sino a oggi sono state dimenticate.

### Lei è nato e cresciuto a Sesto. Come ha visto i cambiamenti attraversati dalla città in questi decenni recenti?

Ho cominciato a lavorare presto, attorno ai 14 anni, e questo mi ha consentito di vivere in modo intenso quanto è avvenuto dalla fine degli anni '80 in poi. Quello che più mi colpisce, ripensando a quei tempi, è che la Sesto delle fabbriche era anche una città piena di luoghi e di occasioni di aggregazione sociale.

C'erano i bar e le trattorie dove gli operai si ritrovavano nei passaggi tra un turno e l'altro dei tre nei quali era suddivisa la giornata lavorativa in fabbrica. Nei locali dove oggi ho la mia attività di fiorista, c'era il Bar Italia. Da ragazzo, quando andavo lì per bere il ginger, lo vedevo sempre pieno di operai che vi si fermavano prima o dopo i loro turni di lavoro nelle officine Falck o della Pirelli. Nei bar e nelle trattorie c'erano animate discussioni, o si giocava a carte o al biliardo.

Erano tanti i luoghi dove le persone si ritrovavano. I circoli politici, sindacali, culturali... Ricordo i nomi di alcuni di questi: i circoli Avvenire, Progresso, dei Lavoratori, Torretta, Cairoli, il circolo Acli vicino alla basilica di Santo Stefano. E poi le sedi

dei partiti politici, del Partito comunista, della Democrazia cristiana e del Partito socialista in particolare: tutte molto frequentate, tutte piene di vivaci discussioni. Erano tutti luoghi dove nascevano e si coltivavano le amicizie. E anche un senso di responsabilità condivisa verso la città.

### Ecco: la città.

#### Sul piano urbanistico che cosa è avvenuto in quegli anni?

Diamine! Era molto diversa. C'erano tante aree verdi. C'erano tante biciclette e poche automobili. Anche questo favoriva la socialità tra le persone. Chi va in bicicletta o a piedi si incontra, si guarda in faccia e soprattutto si saluta. Chi si muove in automobile resta chiuso nella propria scatola... Con la deindustrializzazione è arrivata la cementificazione. Le aree verdi sono state cancellate. C'erano tanti capannoni, tante officine: non c'erano solo le grandi fabbriche tipo Breda, Falck, Marelli o Campari, a Sesto c'erano decine di officine medie e piccole: la Garelli dei motorini, la Rainbow degli ombrelli, la fonderia Ripamonti, dove mio padre lavorava quale operaio... Una molteplicità di impianti produttivi che nel volgere di pochi anni sono stati chiusi. E al loro posto sono sorti palazzi dove sono venute ad abitare persone che lavorano in prevalenza a Milano. Così Sesto ha perso le proprie caratteristiche e per lei si è aperto il rischio di essere ridotta a periferia milanese.

### Oltre che imprenditore, lei è anche impegnato in politica. Come mai ha fatto questa scelta?

È una passione che mi ha trasmesso mio padre. Lui, lavorando come operaio, si è impegnato come sindacalista, quindi è stato eletto nel consiglio di quartiere come Presidente, poi nel consiglio comunale sino a diventare Assessore all'ambiente. Sin da quando ero un bambino, in casa ho sentito parlare di politica e di amministrazione della città. Non solo, ho anche avuto occasione di conoscere tanti politici di rilevanza nazionale che a Sesto hanno mosso i loro primi passi: ricordo Cossutta, Pizzinato e Craxi, che all'epoca era responsabile dei giovani socialisti.

Ma quando sono arrivato a un'età che mi consentiva di impegnarmi in prima persona, la politica tradizionale è stata colpita dal ciclone di Mani Pulite. Per questo ho voluto fondare una nuova lista civica, i Giovani Sestesi, con la quale sono stato eletto al Consiglio comunale.

### Dall'impegno in politica alla cura per la città, al Comitato Scientifico per la Città del BenEssere...

L'impegno politico è impegno per il benessere delle persone e per la migliore gestione della città. Al riguardo per me importante, fondamentale è stata la conoscenza, e un incontro avvenuto quasi per caso, con Giancarlo Marzorati, l'architetto che ha progettato i luoghi più iconici e più belli della Sesto contemporanea. Lo conoscevo molto bene, e il nostro era un rapporto di cordialità ma in quell'incontro con Giancarlo abbiamo riscoperto una passione comune: la "sestèsità", l'amore per la nostra città e la consapevolezza delle sue straordinarie particolarità. Per noi Sesto San Giovanni era l'ombelico del mondo. Con Giancarlo, di fronte all'eccessiva densità di palazzi, alla perdita di tanti spazi verdi, insomma, alle degenerazioni avvenute con la deindustrializzazione, ci siamo chiesti che cosa si potesse fare per cogliere questo passaggio epocale come occasione per trasformare Sesto in una nuova città-giardino. Dove si vive veramente bene. Nel parlarne tra noi abbiamo coinvolto altri amici e così pian piano è nato il Comitato Scientifico per la Città del BenEssere. E sono nati i progetti che contiamo di realizzare.

### Uno di questi prevede di superare la frattura dovuta alla ferrovia.

Nel mio ufficio ho un plastico che mostra come la ferrovia potrebbe essere ribassata un poco per consentire di porvi sopra aiuole, giardini, passaggi pedonali e carrabili. Un vecchio sogno. Ma il problema è che è troppo costoso. Con Giancarlo e col Comitato Scientifico abbiamo messo in campo progetti più facilmente realizzabili, come quello di uno scavalco ciclopedonale che diventa anche piazza sopraelevata. Ha un costo accessibile



Operai della Pirelli in sciopero a Sesto San Giovanni nel 1969  
(foto Archivio De Bellis/Wikimedia).

e potrebbe essere finanziato magari con una partecipazione tra pubblico e privato. Altri passaggi sopraelevati potrebbero essere realizzati anche in altri punti. Ma credo che forse ancor prima di questo progetto, sia forse il caso di pensare a risolvere il problema della centralità.

### In che senso?

Oggi Sesto non ha un vero centro urbano. È una città policentrica: c'è la Rondinella, la Cascina Gatti, il Rondò... La zona attorno al monastero di San Nicolao potrebbe diventare il principale centro urbano e il nucleo della nuova città-giardino. Perché con i nuovi sviluppi urbani nelle aree ex Falck quella è proprio l'area baricentrica del tessuto urbano. Non solo, lì ci sono le ville storiche i cui giardini possono essere tutti raccordati tra loro, inoltre un nuovo giardino può nascere trasformando in piazza la convergenza tra le via Cavour e Puricelli Guerra: oggi quello spazio è usato come parcheggio, ma il parcheggio può essere interrato. E lo si può fare facilmente in project financing, cioè senza gravami per le finanze pubbliche. Simili progetti di nuovi giardini si possono realizzare anche in diversi altri luoghi, come per esempio sul viale Matteotti, realizzando un parcheggio verticale, o su viale Marelli di fronte al palazzo ex Impregilo.

### Le idee non mancano.

E col Comitato Scientifico per la Città del BenEssere le porteremo avanti. Penso che Sesto potrà diventare veramente un esempio di trasformazione urbana. La città delle fabbriche è destinata a diventare la città dei giardini.

**Adele Villani**