

LA NASCITA DI UNA "CITTA' NUOVA", NELLA PIANURA LOMBARDA NORD-ORIENTALE

In una posizione particolarmente interessante sotto il profilo delle possibilità concrete di sviluppo nel settore dell'economia secondaria, sta delineandosi in modo appariscente nella pianura lombarda nord-orientale un nuovo insediamento industriale e residenziale, una « città nuova », che sotto certi aspetti, pur essendo dovuta integralmente all'iniziativa privata, non può non richiamare le cosiddette « città nuove » sorte in altri Stati. Fra esse, quelle create in Gran Bretagna, specialmente nella periferia vicina o lontana della Grande Londra, ma anche nel Galles meridionale, nel Lincolnshire, nel Cumberland, nella Scozia. (Già alla fine del 1966 ce n'erano ventidue in fase di realizzazione più o meno progredita ed altre sei sono in progettazione per gli anni attorno al 1970).

A differenza delle « città nuove » britanniche (sorte, fra l'altro, come è noto, allo scopo di frenare l'espansione dei grandi centri urbani e di agevolare la scomparsa dei loro quartieri più arretrati e malsani, facendo nascere anche impianti industriali per gli abitanti trasferitivisi, oppure di servire da vicino alcuni grandi complessi manifatturieri già esistenti), città amministrate — almeno per un primo non breve periodo della loro vita — da speciali organismi, le *Development Corporations*, nominati dal Governo (1), qui ci si trova di fronte ad una realizzazione nella quale non ha alcuna parte, per ora almeno, l'iniziativa statale, ma

(1) Per indicazioni bibliografiche sulle « città nuove » britanniche vedi, fra l'altro, l'articolo di M. L. GENTILESCHI, *Cwmbran: una « città nuova » nel Galles meridionale*, in « Boll. Soc. Geogr. Ital. », Roma, 1965, pp. 440-458.

la cui nascita è dovuta unicamente allo spirito creativo di un privato e di un organismo finanziario da lui animato.

Si tratta di un organismo che ha già compiuto una prima esperienza nell'insediamento periferico di Milano, a sud-ovest della città, con la nascita di un nuovo quartiere nel territorio del comune di Trezzano sul Naviglio, quattro chilometri fuori del dazio di Lorenteggio, proprio a cavallo della nuova strada provinciale vigevanese, su un'area di 120 ha.

Su terreni precedentemente tenuti a risaia e a marcita, e poi opportunamente sistemati anche sotto l'aspetto idrologico, nacque infatti, tra il 1959 e il 1964, un quartiere satellite, autosufficiente, collegato al centro di Milano con una linea di autobus della rete della metropoli: e su un'area di 70 ha. sorsero circa 250 edifici occupati da piccole e medie industrie, botteghe artigiane, depositi, mentre 39 ha. furono lasciati all'edilizia residenziale (con circa 2000 abitazioni di varia ampiezza e tipo) e 11 ha. riservati a spazi e ad edifici pubblici (strade, piazze, giardini, ufficio postale, scuole, chiesa, cinema, ecc.). Le possibilità massime offerte da tale nuovo quartiere satellite sono tali da poter arrivare a 400 unità locali produttive e all'insediamento di 15.000 abitanti.

Il quartiere Zingone ha rappresentato, in un certo modo, il banco di prova da cui è nata l'iniziativa della «città nuova», la quale ha avuto inizio nel 1964 con l'acquisizione di un'area di 800 ha. a circa 30 km. da Milano, a nord-est della metropoli, sulla direttrice Milano-Bergamo, quasi 12 km. a sud-ovest di quest'ultima città.

E' un'area che si sviluppa in una posizione particolarmente favorita nei confronti delle vie di comunicazione, a cavallo dell'autostrada Milano-Venezia, a poca distanza dal noto centro industriale di Dalmine, ed è lambita ad est dalla strada statale n. 42 che, distaccandosi a Treviglio dalla strada statale n. 11, la Padana Superiore, va a Bergamo, e, per i passi del Tonale e della Mendola, si dirige poi a Bolzano. L'area è servita direttamente anche dalla ferrovia Treviglio-Bergamo, diramazione della Milano-Brescia-Verona.

Dal lato topografico il comprensorio destinato ad accogliere la nuova città è costituito da terreni pianeggianti leggermente

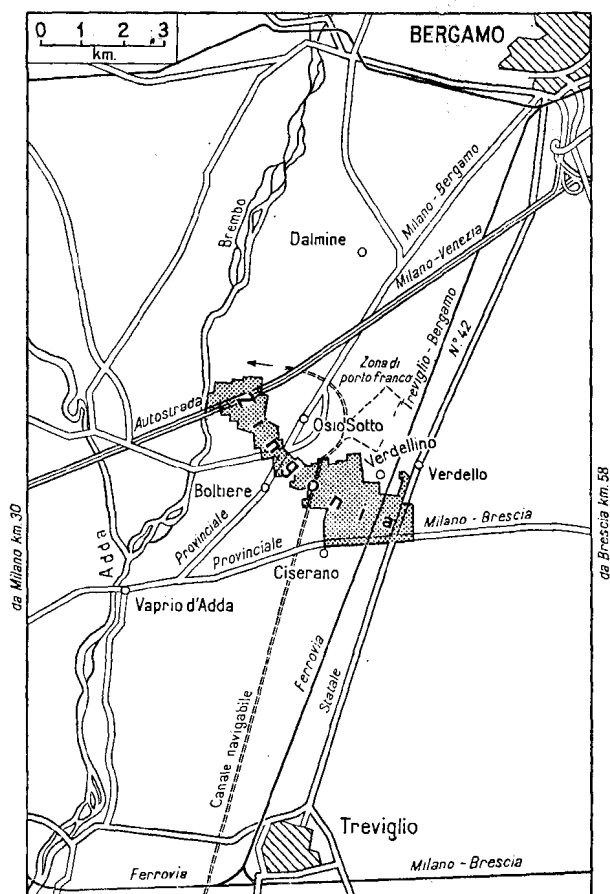


FIG. 1. — LA POSIZIONE DI ZINGONIA NELLA PIANURA LOMBARDA NORD-ORIENTALE.

inclinati da nord verso sud (si va da 180 m. nel comune di Osio Sotto a circa 150 m. in quello di Ciserano) e costituiti da alluvioni terrazzate sabbioso-ghiaioso-ciottolose dell'Olocene, dove la falda freatica sta generalmente fra gli 8 e i 4 m. di profondità.

Il comprensorio si sviluppa tutto nella provincia di Bergamo, proprio nella zona di contatto con la provincia di Milano, addirittura a brevissima distanza dal confine fra le due provincie (la

separano dalla provincia di Milano solo i territori comunali di Canonica d'Adda e di Pontirolo Nuovo), e si estende con i suoi 800 ha. nei comuni di Osio Sotto, Verdello, Verdellino, Boltiere e Ciserano. Si tratta di comuni che complessivamente coprono una superficie di 2763 ha., per cui l'area impegnata per la « città nuova », che ora è denominata Zingonia, ne occupa quasi il 29%.

La popolazione totale residente nei cinque comuni alla data del censimento 1961 assommava a 16.935 ab., mentre il censimento precedente, quello del 1951, ne aveva rivelato 14.688. Si è quindi avuto, in quell'intervallo, un accrescimento demografico del 15,3%. (La popolazione presente al censimento 1961 era risultata invece pari a 16.451 ab., rivelando l'assenza di circa 500 unità, di cui 150 all'estero per motivi di lavoro).

La popolazione di questo complesso di comuni è prevalentemente accentrata nei rispettivi abitati capoluogo, ma nei territori comunali di Osio Sotto, Verdellino e Verdello ce ne era, al 1961, un non trascurabile quantitativo in case sparse e in nuclei, il che non mancava però, del resto, anche in Boltiere. Sono nuclei costituiti per lo più da cascine di non rilevante consistenza demografica, anche se non ne mancano alcuni con una non trascurabile popolazione, come Giardino, nel comune di Osio Sotto, e Cascina Fornaci in quello di Verdellino. Si è in una zona alla quale si avvicina, con un ampio saliente verso nord, la linea delle risorgive, che risale fino a Verdello, determinando sensibili differenze tra pianura asciutta e pianura irrigua. I terreni sono di media fertilità, coltivati in massima parte a frumento e a granturco, e ciò spiega l'insediamento prevalente in centri e nuclei e la relativa modestia numerica della popolazione sparsa.

Nei comuni di Boltiere e di Ciserano predominavano, nella popolazione attiva in agricoltura, i coltivatori diretti; negli altri tre invece, e specie in Osio Sotto e Verdellino, non mancavano aziende agrarie con lavoratori dipendenti.

Ma, comunque, si trattava, e si tratta ancor più ora, di una zona nella quale, come bene osservava C. Saibene nel 1955 in un suo studio sulla casa rurale, il reddito dell'attività agricola (che era definita come « un artigianato agricolo ») era tale da non poter « più stare al passo con la rapida evoluzione sociale della popolazione, stimolata dall'affermarsi dell'ambiente industriale »

vicino, onde i giovani si rivolgevano e si rivolgono sempre più all'occupazione industriale.

La densità media della popolazione dei cinque comuni direttamente interessati dal comprensorio di Zingonia, alla data del censimento 1961 risultava di oltre 613 ab. per kmq., densità indubbiamente molto elevata se raffrontata a quella media della provincia di Bergamo, che era di 270 ab. per kmq.

Ciò si può facilmente spiegare se si tiene presente, fra l'altro, che — pur trattandosi di un'area della pianura bergamasca dichiarata « depressa » — ci si trova comunque in una zona dove l'agricoltura ha avuto fino a qualche tempo fa possibilità sufficientemente favorevoli per le condizioni topografiche, climatiche e idrologiche, ma che da qualche decennio ha visto sempre più accentuare l'importanza della sua posizione intermedia fra le zone industrializzate di Milano e di Bergamo, con notevoli possibilità di trasferimento, quindi, della popolazione attiva ad occupazioni extrarurali, e specialmente nel settore secondario.

Per completare il quadro dell'ambiente naturale, fisico e umano, nel quale si è inserita la creazione della « città nuova » di Zingonia, è infatti opportuno considerare ancora qualche altro aspetto della popolazione del territorio.

Mentre nei cinque comuni si è constatato un sensibile aumento della popolazione classificata come attiva ai censimenti (si era passati da 5741 a 6341 unità nell'intervallo 1951-'61, con un incremento quindi del 10,4%), si osserva come l'aumento fosse intervenuto soprattutto nel ramo delle attività manifatturiere, dove si era passati da 2728 a 3670 lavoratori (compresi quelli di qualche modesta azienda estrattiva), e anche nel ramo del commercio, da 438 a 551 occupati, con incremento pari, rispettivamente, al 34,5% e al 25,8%.

Una sensibilissima diminuzione si è invece accertata nel settore primario, dove gli occupati nell'agricoltura erano scesi da 1025 a 586 (con un calo di quasi il 43%). Fenomeno generale, questo, senza dubbio, ma comunque tuttora meno accentuato nel territorio dei cinque comuni che in quello dell'intera provincia di Bergamo, dove si era arrivati in quel decennio ad un calo della popolazione dichiarata agricola di circa il 50%.

Pressoché stazionario era rimasto il numero di quanti furono censiti come occupati nelle costruzioni e, invece, un sensibile aumento percentuale (75%) si ebbe fra quelli occupati nei trasporti, saliti da 113 a 198, in connessione con lo sviluppo già manifestatosi a quel tempo nella motorizzazione dei trasporti su strada.

Ma, se dal censimento della popolazione si rileva un non trascurabile numero di abitanti occupati nelle attività manifatturiere, in realtà si tratta di operai che lavorano in massima parte in aziende esistenti al di fuori del territorio dei cinque comuni.

Del 2728 ab. che il censimento della popolazione del 1951 dava come occupati in attività manifatturiere (artigianato compreso) solo 574 erano addetti, secondo il censimento industriale, ad aziende esistenti in quei territori comunali e dei 3670 censiti nel 1961 solo 700 vi lavoravano effettivamente; gli altri svolgevano altrove la loro attività. Del resto, per le attività locali si trattava quasi sempre di attività prettamente artigiane: nel 1951 a Boltiere operava però un'azienda tessile, che aveva alle sue dipendenze 280 addetti; essa anzi era la sola di dimensioni veramente industriali esistente nel comprensorio dei cinque comuni. Il censimento del 1961 registrava invece, nello stesso comune di Boltiere, sempre una sola azienda industriale nel vero senso della parola, ma nella classe della metallurgia, con 116 dipendenti, oltre ad altre quattro minori nella classe della meccanica, con 78 addetti complessivamente.

Ad Osio Sotto operavano nel 1961 un mobilificio con 36 addetti e due fabbriche di macchinari vari, con 115 operai.

In ciò consisteva, a quella data, tutta l'attrezzatura manifatturiera esistente nello spazio considerato.

Anche il ramo delle costruzioni aveva rivelato, al censimento industriale del 1961, un ragguardevole aumento, nonostante la modestia del numero assoluto degli addetti alle aziende locali: da 161 a 237, non gran cosa, ma comunque indicativa di un certo accresciuto fervore edilizio. Tutti gli altri occupati del ramo, circa 880, lavoravano fuori della zona.

E' dunque in questo ambiente che si è venuta a manifestare la nascita della « città nuova ».

L'area prescelta offre moltissime delle condizioni necessarie

per un insediamento industriale decentrato dalla grande metropoli lombarda.

Come già detto, il terreno è pianeggiante, si presta bene, anche per le caratteristiche della sua struttura fisica, all'edificazione, presenta facile reperibilità di acqua, non ha più grande interesse agricolo (onde ne viene una relativa convenienza di costo); e la zona è servita da un'importante rete di vie di comunicazione interprovinciali, interregionali e internazionali, rete che è, per di più, in fase di accrescimento.

Oltre alla ricordata autostrada Milano-Bergamo-Venezia, che rende facili i collegamenti non solo con la regione padana orientale, ma anche con quella occidentale (e quindi con la Francia e la Svizzera), con la Liguria (e quindi con il porto di Genova), con l'Autostrada del Sole (e quindi con tutta la penisola), oltre alla pure ricordata strada statale del Tonale e della Mendola, che attraversa l'abitato di Verdello, la zona è servita direttamente dalla strada interprovinciale Milano-Bergamo che attraversa Boliere e sfiora Osio Sotto e dalla strada provinciale Milano-Brescia (la Strada Francesca) che sfiora Ciserano, rasentando il nuovo insediamento proprio nel suo fronte meridionale, dove già esiste un ragguardevole complesso di edifici industriali e di servizi. E' poi imminente il prolungamento fino a Bergamo, passando presso Zingonia, delle cosiddette « linee veloci dell'Adda », che attualmente arrivano da Milano a Gorgonzola e sulle quali correranno i treni della ferrovia metropolitana milanese. Non si dimentichi inoltre la già citata linea ferroviaria Milano-Treviglio-Bergamo, che ha una stazione sita tra Verdello e Verdellino.

Quando sarà realizzato il canale navigabile Ticino-Milano Nord-Mincio-Adriatico, il comprensorio di Zingonia dovrebbe essere direttamente interessato da una diramazione per Dalmine e per Bergamo.

L'area è inoltre già largamente servita da elettrodotti ad alta tensione ed è attraversata da due metanodotti, per la vicina Dalmine e per Lecco.

Ci sono quindi tutte le condizioni atte a che, pure in questo settore della lontana periferia di Milano, continui a manifestarsi, ma in forma più ordinata e razionale, quell'espansione di inse-

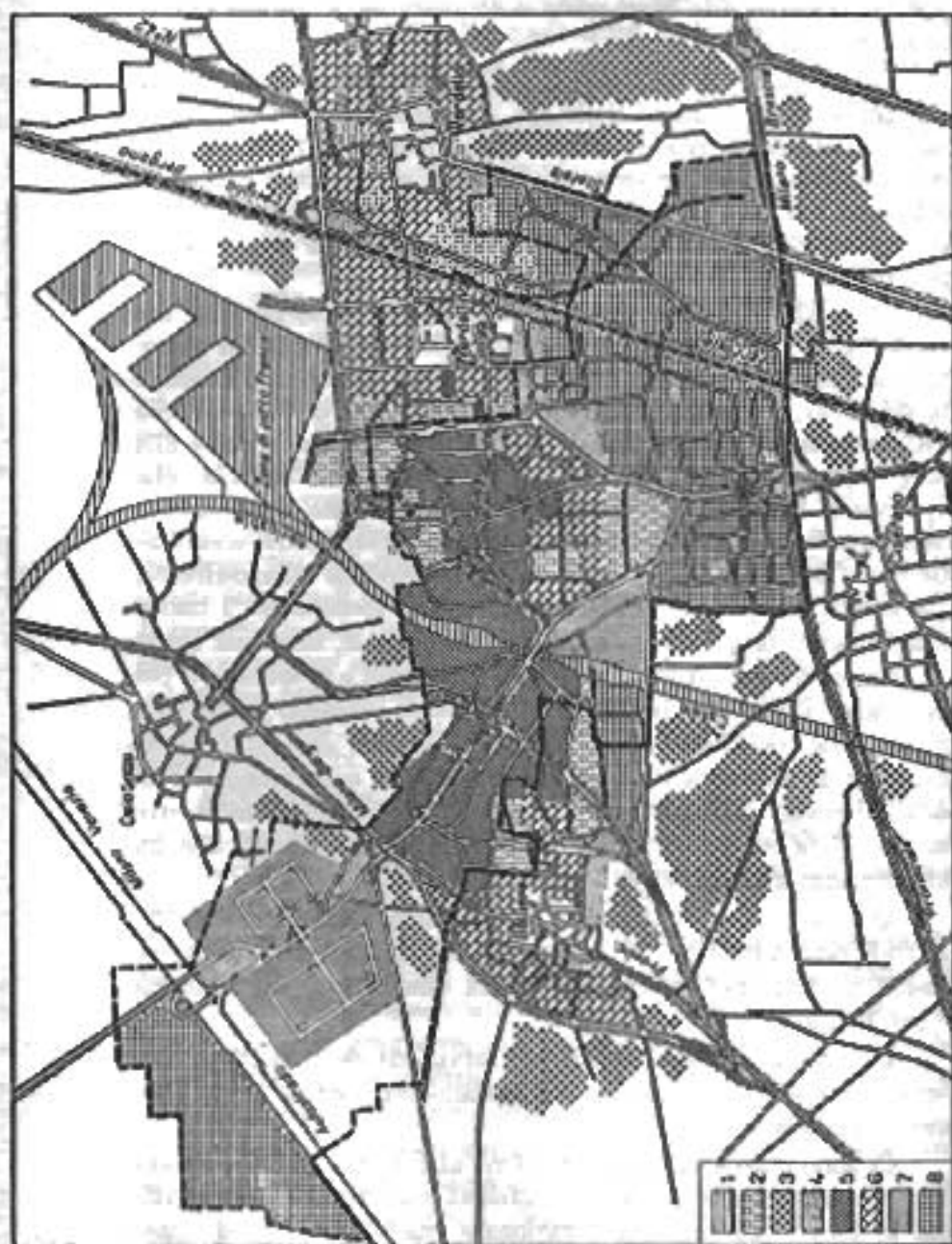


FIG. 2. — L'UTILIZZAZIONE DEL SUOLO A ZINNOIA.

1, canale navigabile; 2, verde attrezzato e pubblico; 3, verde pubblico; 4, verde di rispetto; 5, quartieri residenziali; 6, zona residenziale a villette; 7, attività terziarie; 8, zona industriale.

diamenti lungo le grandi direttrici irradianti dalla città che è una delle caratteristiche dell'industrializzazione milanese; insediamenti che però non hanno più necessità di essere strettamente saldati alla metropoli, ma anzi hanno convenienza ad assumere aspetti oasistici in zone di aperta campagna, una volta che siano risolti (comunque qui lo sono notevolmente) i problemi dei loro collegamenti.

La « città nuova » di Zingonia è stata progettata per ospitare stabilimenti industriali ed edifici residenziali e servizi per una popolazione fino a 50.000 abitanti.

Degli 800 ha. su cui si sviluppa il comprensorio destinato al nuovo centro, circa 85 ha. (l'11,1% del totale) sono riservati a industrie di grandi proporzioni, altri 147 ha. (19,3%) sono destinati a impianti di industrie medie e piccole. E si tratta di spazi collocati nell'area più meridionale e meno elevata del comprensorio, tenendo anche conto della direzione del vento dominante, che ha una velocità media di 2,4 m./sec. e che soffia da NE a SO.

Un altro spazio per ulteriore eventuale insediamento di industrie è riservato a nord-ovest dell'autostrada Milano-Venezia, in prossimità del punto in cui sorgerà un nuovo casello autostradale destinato proprio al servizio di Zingonia.

Soprattutto attorno ai centri di Boltiere, Verdellino e Verdello sono state stabilite le aree destinate a insediamento residenziale estensivo, a villette: si tratta, complessivamente, di circa 147 ha. (19,2%). E nella parte centrale del comprensorio, a cavallo della principale arteria di esso, la quale si sviluppa dall'autostrada fino alla provinciale Milano-Brescia, attraversando la Milano-Bergamo, si realizzerà l'insediamento residenziale semiestensivo, su oltre 125 ha. (16,5%).

Alle attività terziarie sono riservati 78 ha. (10,3%), sia nella parte centrale del comprensorio, sia in uno spazio a cavallo dell'inizio della via centrale della città presso l'autostrada.

Ci sono infine molte aree destinate a verde di rispetto (110 ha., ossia il 14,5% della superficie totale del comprensorio di Zingonia) e a verde pubblico e attrezzato (oltre 70 ha., ossia il 9,1%), aree che adempiono anche alla funzione di fascia di isolamento tra le zone residenziali e quelle industriali.

Per le aziende artigiane è previsto l'addensamento in un vero e proprio quartiere.

Riassumendo, oltre alla razionale distribuzione spaziale dei vari tipi d'insediamento (industriale, residenziale e terziario), si è dato al nuovo centro in fase di realizzazione un ampio respiro, sia mediante la riserva di quasi un quarto della superficie totale ad aree verdi, cosa non reperibile certo nelle nostre città, sia mediante il tracciamento e la costruzione di strade ampie (fra gli 8 e i 22 m. di larghezza) e che al giugno 1966 avevano già raggiunto lo sviluppo di 28 km.

Per il completamento del programma della « città nuova » sono state previste tre fasi di realizzazione nello spazio e nel tempo: la prima, attualmente in corso, interessa principalmente la sua parte centrale e la parte centro-meridionale, allo sbocco sulla strada provinciale Milano-Brescia.

In questa zona sono già sorti numerosi stabilimenti industriali, in gran parte edificati con sistemi di prefabbricazione in cemento armato ad opera di una importante azienda appositamente installatasi a Zingonia e che è in grado di realizzare 400 mq. di capannoni al giorno.

Dei circa 1000 fabbricati che potrebbero complessivamente sorgere nelle aree destinate alle industrie, già ne erano pronti, nell'estate 1966, più di un centinaio, ed un altro centinaio era in fase di approntamento. E a quella data erano già in attività gli impianti di circa 60 imprese, fra cui alcune straniere, manifestazione concreta dell'interessamento che anche oltralpe, specie in Germania, si prova per questo nuovo insediamento manifatturiero.

Gli impianti industriali già operanti in Zingonia mostrano una grande varietà di attività: si va dalla fabbricazione di mobili di legno e di mobili di metallo a quella di acciai speciali, di oggetti di alluminio, di impianti e di motori elettrici e di apparecchi elettronici di materiale sintetico, dai bruciatori per gas agli impianti di ventilazione e condizionamento d'aria, dagli ascensori e scale mobili agli impianti idrosanitari, dalla lavorazione dei marmi alla preparazione di manufatti in eternit, ecc. Una gamma vastissima, come si vede.

Anche nel campo dei servizi già si notano manifestazioni varie, tra servizi di bar e di ristorante ed agenzie bancarie.



FIG. 3. — PIANO DI SVILUPPO DI ZINGONIA.

Tempi di esecuzione: 1, prima fase; 2, seconda fase; 3, terza fase.

Alla fine del 1966, tra addetti alle industrie e occupati in attività terziarie, lavoravano in Zingonia circa 1000 persone e altre 400 erano impegnate nella costruzione della nuova città.

La maggior parte di questi lavoratori proviene dai comuni più vicini.

La seconda fase di realizzazione di Zingonia comprende, come appare dalla cartina inserita, altre aree destinate ad insediamento residenziale attorno alla parte centrale, residenziale, della nuova città. Infine la terza fase riguarda tutte le rimanenti aree periferiche.

Le zone residenziali, estensiva e semiestensiva, sono state concepite in maniera da dar vita a quartieri capaci ognuno di

ospitare, in media, 5000 abitanti, e separati fra loro da zone a verde e da ampie arterie, così come sono separati, mediante zone a verde, dalle aree destinate alle industrie.

Già adesso vivono stabilmente nella nuova città oltre 500 abitanti.

Nella zona residenziale a villette, estensiva, sono previsti duemila locali e ne sono già stati progettati o costruiti oltre 600, mentre in quella semiestensiva sono stati costruiti già 1600 locali su circa 18.000 progettati.

Il traffico motorizzato non invaderà i nuclei abitati, ma percorsi riservati unicamente ai pedoni congiungeranno fra di loro i vari isolati, le zone attrezzate per pubblica utilità (scuole, mercati, ospedale, cinema, impianti sportivi, ecc.) e quelle verdi per riposo.

Entrando in Zingonia dalla strada provinciale Milano-Bergamo si incontra già un complesso di imponenti fabbricati che costituiscono il nucleo centrale del centro direzionale della zona industriale e che sono disposti a semicerchio attorno ad una grande piazza con in mezzo una monumentale, moderna fontana.

Quanto al tempo di realizzazione per le varie parti del programma si prevede (a mio parere con eccessivo ottimismo, anche in relazione alla situazione economica generale attuale) di poter realizzare il 50% del programma relativo alla parte industriale entro la fine del 1969, di arrivare al 75% entro la fine del 1971 e di portarlo a termine verso il 1977-78.

Quanto allo sviluppo dei quartieri residenziali, si calcolava di realizzarne il 25% entro il 1967, il 50% entro il 1969, il 75% entro il 1971 e arrivare al completamento entro il 1974.

Più lenta invece l'evoluzione del programma riguardante le attività terziarie: il 25% di esso avrebbe dovuto completarsi entro il 1970, il 50% nel 1972, il 75% nel 1973 e infine il resto nel 1978.

Anche se le contingenze generali ritarderanno l'ulteriore sviluppo di questa « città nuova » così coraggiosamente avviata e che le amministrazioni dei comuni immediatamente interessati hanno visto con grande favore e facilitato nei limiti delle loro possibilità, essa presenta già, e in seguito presenterà ancor più, grande inte-

resse per la popolazione della zona. E non solo per quella dei cinque comuni in cui l'area della città si estende e che potranno così vedere assorbita, in parte almeno, quella massa di operai che oggi sono costretti a faticosi movimenti pendolari per lavorare a Milano, a Sesto, a Monza, oltre che a Dalmine e a Bergamo, ma anche per quella di una più vasta zona che verrà sottesa dal nuovo centro. Questa zona di attrazione potrebbe comprendere una quarantina circa di comuni, che ai 5 su cui grava Zingonia fanno corona: 32 in provincia di Bergamo e 6 in provincia di Milano. Ciò è stato accertato nel corso di un'accurata analisi compiuta nella fase preparatoria della « città nuova », e durante la quale si sono esaminate le disponibilità di mano d'opera, le possibilità di lavoro in industrie vicine o non lontane dalla località di residenza, le distanze con gli attuali poli di richiamo della mano d'opera occupata nell'industria, i tempi e i costi occorrenti per percorrerle, i mezzi di trasporto disponibili, ecc.

Si è appunto visto confermare come l'attrazione che dà luogo al movimento giornaliero di questi comuni sia esercitata soprattutto dalle attività industriali di Bergamo, Dalmine e Treviglio e di Milano-Sesto S. Giovanni-Monza; oltre, ben s'intende, ad una certa migrazione stagionale verso mete più lontane e anche verso l'estero, specialmente verso la Svizzera, la Francia, il Belgio e la Germania.

Realizzazione quindi positiva per molti aspetti, questa della « città nuova » iniziata nella pianura lombarda nord-orientale: per il contributo al decongestionamento di Milano, per le possibilità di miglior vita economica e sociale che saranno offerte alla popolazione della zona, per l'economia industriale, in quanto l'organizzazione di servizi comuni, centralizzati e razionali, come vanno sviluppandosi a Zingonia, consentirà sensibili diminuzioni nelle spese generali e quindi miglioramenti della competitività delle aziende che in quella città si sono installate e di quelle che ne seguiranno l'esempio.

SUMMARY. — A new industrial settlement is developing in the province of Bergamo, close to its border with the province of Milan, along the Milan-Bergamo direction. While entirely due to private enterprise, in various

respects it reminds one of the so-called «new towns» built in other countries, especially in Great Britain.

The settlement covers an area of approximately 2000 acres in an economically depressed zone and it is named «Zingonia» after the body which promoted and started it in 1964.

The area chosen for Zingonia is highly favoured, among other things, by good communications, being directly served by: the Milan-Venice Motorway, the highway n. 42, the provincial roads Milan-Bergamo and Milan-Brescia, in addition to the Milan-Treviglio-Bergamo Railway.

This article lays emphasis on the physical conditions of the environment and the rural economy, on the demographical aspects of the territory in which Zingonia is located, and on the principles followed in the realization of the town in terms of human and industrial settlement, and development of the related activities.