

FUORI LE MURA UNA COMO DIMENTICATA

Dal Baradello al fossato che circondava il centro restano tanti elementi leggibili e valorizzabili della città antica per rendere più vivibile quella di oggi. A partire dall'area dove sorgeva la porta di S. Lazzaro

MATTEO CAPPELLETTI

Alzando gli occhi sopra lo schermo del portatile, fuori dalla finestra del laboratorio i primi raggi di sole illuminano a levante il torrione di Castel Baradello.

Proprio a quel lato era un tempo collegata la Murata che scendeva lungo le pendici a ostruire la Convalle, per poi risalire sul versante opposto e raccordarsi con il Castel Nuovo. Delle tre porte che si aprivano lungo il muro, quella più a occidente, detta di San Lazzaro in quanto prossima all'omonimo ospitale situato poco più a valle, costituiva il principale accesso da meridione, in quanto posta lungo l'antica via Regina. Di costruzione romana, la strada collegava il porto fluviale di Cremona con Chiavenna passando da Milano e proseguendo poi sino a Coira; quella che oggi, in quel tratto cittadino, è via Teresa Rimoldi.

A breve distanza oltre il luogo dove sino al penultimo decennio del XVIII secolo sorgeva la porta, troviamo ancora il complesso di San Carpofo, ex monastero e basilica; anche quest'ultima quasi totalmente dimenticata e visibile solo su privata richiesta, nonostante le peculiari caratteristiche architettoniche e la rilevanza secolare quale prima basilica della diocesi comasca. Accanto ad essa la Case coloniche della Basilica: splendida corte di costruzione settecentesca, ma sorta su resti decisamente più antichi, da tempo acclusa al vecchio nosocomio cittadino con la gran parte del quale condivide il destino d'incuria e oblio.

La rocca di Barbarossa

Difficile da ignorare per qualsiasi osservatore, data la sua posizione dominante sulla città, il complesso del Castel Baradello versa in una condizione poco più dignitosa, ma non certamente invidiabile. Aperto solo in poche occasioni festive e nei fine settimana estivi, nonostante la rilevanza storica e paesaggistica, è



Foresteria e terziario nel progetto per S. Lazzaro © FUV PROGETTAZIONE

meta marginale per i turisti e negletta per i cittadini comaschi; i quali tutt'al più conoscono lo stato di degrado dei sentieri e scalinate d'accesso, in rovina quanto i reperti archeologici e i rottami sparsi qua e là per la bosaglia. Ma il torrione seguita a dominare la città, sia con la luce naturale di giorno, che con quella artificiale la notte... quasi ogni notte... almeno una parte di quasi ogni notte.

E scendendo con lo sguardo dall'ombrosa e scabra facciata di fronte a me, quasi perfettamente orientata a Nord, vedo il dorso spelato della collina tagliato dal poggio detto del Ginöcc. Proprio lì, agli inizi del IV secolo, si trovava la Sylvula in cui avvenne il martirio dei padri della chiesa comasca Carpofo, Esanzio,

Cassio, Severino, Secondo, Licinio. E proprio lì, nei secoli successivi, venne edificata, ad memoriam, la chiesa di San Martino in Silvis. Quando questa cadde in disuso, fu poi sconosciuta e incorporata nella cascina che, nei decenni scorsi, accolse il ristorante Ul Ginöcc; con la chiusura anche di quest'ultimo, il luogo è da anni inaccessibile al pubblico e scomparso dalla memoria collettiva.

Spostando poi lo sguardo appena sotto, non solo il poggio, ma anche il resto della collina scompare alla vista; obliato dalla selva di palazzine che negli ultimi settant'anni hanno soffocato la convalle e ricoperto le poche preesistenze. Ma proprio là sotto, reso invisibile anche a chi sfreccia lungo la Napoleona o a

chi schiva le auto camminando in piazza San Rocco, si trova il complesso monumentale di San Lazzaro: un tempo tappa obbligatoria per chiunque arrivasse in città dalla pianura, poveri viandanti o regali duchesse che fossero, oggi rudere negletto che accoglie solo infestanti e sporcizia, e che qualche anno or sono fu anche dato alle fiamme da qualche senza tetto.

Un'arteria vitale

Non posso vedere nemmeno via Milano, che ha inizio poco oltre e che per secoli fu connessione tra i più antichi insediamenti d'ingresso "extra moenia" (fuori le mura), concentrati sul Baradello e alle sue pendici, e la città vera e propria "intra moenia" (dentro le mura). In seguito e in breve, la grande frequentazione trasformò poi la strada in una vitale arteria commerciale, collegamento tra il fulcro del Borgo di San Rocco, cioè la piazza omonima, e il fulcro d'accesso alla città murata, cioè piazza Vittoria. E lungo quella strada anche i viandanti che si muovevano tra il varco di San Lazzaro, con il suo ospedale, e quello di Porta Torre, con il suo rivellino, erano convogliati in una perfetta "rue corridor" (strada corridoio), fluendo in un lento flusso che era accompagnato da botteghe ed empori che, senza soluzione di continuità ad eccezione del ponte sul torrente Cosia ai cui lati si affacciavano il Convento di Santa Chiara e il Convento dei Crociferi, occupavano i piani terra dei fabbricati, come i negozi di oggi.

Ma nei primi decenni del secolo scorso questo equilibrio fu progressivamente sbilanciato dal crescere del traffico automobilistico, proveniente non più dall'antica via Regina ma dalla ben più larga via Napoleona, per poi essere definitivamente spezzato con lo sventramento del fronte edilizio per l'apertura della SS 35 dei Giovi (via Achille Grandi), con il collegamento al tratto urbano della SP 342 Briantea (viale Giulio Cesare), realizzato coprendo l'alveo del torrente stesso, con il potenziamento del traffico di attraversamento lungo la circonvallazione della città murata (piazza Vittoria).

Così il transito veicolare andò negli anni a sostituire gradualmente la mobilità lenta, appropriandosi di via Milano e mutandone funzione e percezione: da spazio per gli spostamenti lenti

(pedoni con cavalli e carri prima, con biciclette poi), integrabili con socialità e commercio, a sede per gli spostamenti veloci (moto, auto, bus, camion, un tempo anche tram), naturalmente percepiti come sgradevoli e pericolosi da ogni essere vivente. Da qui l'origine del discontinuo ma inesorabile declino sociale, commerciale, immobiliare, della via e del borgo; spezzati e separati dalla città murata (che deve il suo successo proprio al suo essere rimasta a misura d'uomo per la sua incompatibilità morfologica con i veicoli) da ben tre flussi di veicolari sovralocali (SS 35 dei Giovi, SP 342 Briantea, circonvallazione) ed essi stessi invasi dalle automobili. E ogni cesura che ha spezzato la continuità di quel sistema, ha incrementato il distacco di ogni troncone dal centro cittadino, determinandone proporzionalmente il grado di desertificazione e di degradazione sino a trasformare l'area intorno a piazza San Rocco nel suk povero, il cui scadimento è stato più volte denunciato da residenti e commercianti negli scorsi anni. L'arteria è stata pian piano svuotata d'umanità e colmata di smog.

Uscendo dal laboratorio per scendere in segreteria, da un'altra finestra vedo invece spuntare sopra i tetti l'austera sagoma stereometrica di Porta Torre. Con le torri San Vitale e Gattoni forma un tritico d'imponenti volumi edilizi e storici, ridotti a vuote carcasse di pietra abitate dalle piante infestanti e al massimo utilizzate quali schermi per proiezioni natalizie. Sotto di esse giacciono, da un paio di secoli coperti da strati di dimenticanza e di aliene mattonelle di porfido, da un lato il profondo fossato federiciano e i resti del complesso del rivellino (in parte visibili dal sottopasso/orinatoio che collega l'area mercatale ai giardini) e dall'altro le mura romane con il loro fossato, le loro torri, Porta Prætoriana. Oltre l'ennesimo fiume d'automobili poi si trovano piazza Vittorie e via Milano.

Quattro polarità (San Carpofo + Sant'Anna Vecchio, Baradello + Ginöcc, San Lazzaro + San Rocco, Porta Torre + Piazza Vittoria) collegate da vie storiche (via Teresa Rimoldi e via Milano), tutte legate alla storia antica della città e parte di un'armatura urbana che per secoli e secoli le ha fatte funzionare in connessione e relazione svolgendo ruoli



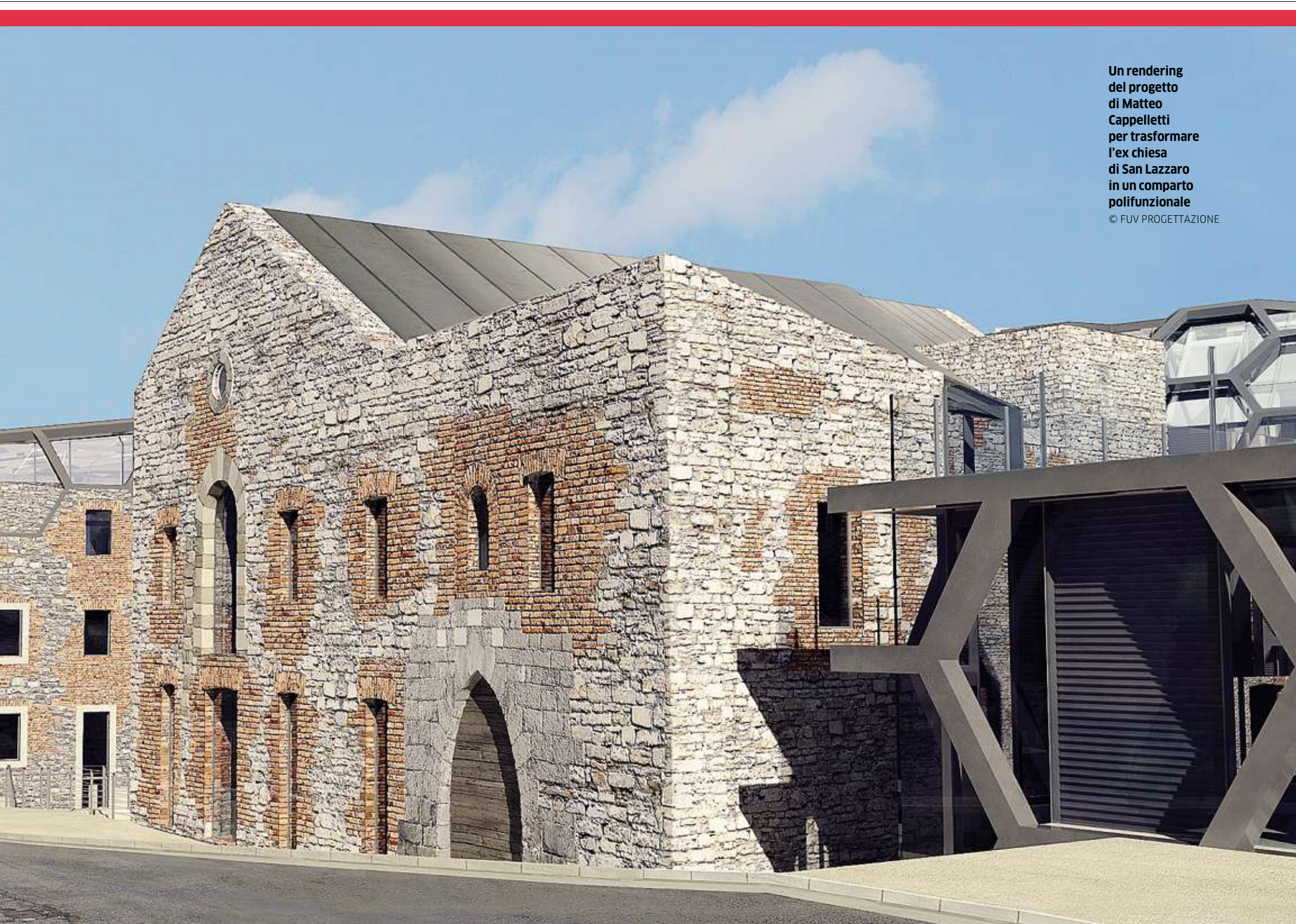
estremamente rilevanti per le vite di generazioni e generazioni di comaschi e forestieri. In nome del traffico veicolare questa porzione di tessuto cittadino è stata poi a poco a poco tralasciata, logorata, smembrata, a partire dal tardo XVIII secolo e soprattutto nel corso del XIX e del XX secolo; e una volta ridotta a lacerti lasciata alla noncuranza di oggi come degli ultimi decenni.

Imparare dalla storia

Ma imparando dalla storia questo sistema di organi pulsanti (luoghi delle attività e delle relazioni umane) connessi da arterie vitali (strade a misura d'uomo e della sua laboriosità) può essere rivitalizzato con interventi puntuali e mirati, proiettando una rilevante porzione della città in una contemporaneità avanzata per la quale risulta ora completamente inadeguata. Un tale processo, gestito in modo omogeneo e coordinato, ha la possibilità di essere attuato in tempi relativamente brevi e di migliorare significativamente e contemporaneamente la quotidianità di residenti e pendolari tanto quanto le esperienze di visitatori e turisti; in un'ottica sostenibile, in termini sia ambientali che economici, integrando e rendendo più appetibili mobilità dolce, funzioni commerciali, servizi e contenuti culturali.

Motore di un processo virtuoso, la riqualificazione e la rifunzionalizzazione dei luoghi sinora elencati, deve avvenire riassegnando a ognuno di essi funzioni e compiti peculiari e distinti, in verità già evidenti nelle loro caratteristiche e nel loro passato.

Nel comparto San Carpofo + Sant'Anna Vecchio un polo con



Un rendering del progetto di Matteo Cappelletti per trasformare l'ex chiesa di San Lazzaro in un comparto polifunzionale
© FUV PROGETTAZIONE

Attorno a San Lazzaro un comparto polifunzionale per il terziario e un polo museale a Porta Torre

ambulatori, laboratori di analisi e ricerca, formazione universitaria, specializzazione medica; tutte funzioni di cui vi è grande richiesta a livello territoriale, nazionale, internazionale. Nel comparto Baradello + Ginöcc un centro turistico e didattico dedicato all'ambiente, al paesaggio, alla sostenibilità, andando a sfruttare al massimo il legame con la natura e il Parco della Spina Verde, senza dimenticare storia antica e agiografica.

Nel comparto San Lazzaro + San Rocco un complesso polifunzionale dedicato al terziario: negozi di vicinato, uffici, laboratori, spazi di lavoro condivisi, spazi polifunzionali per mostre e congressi, una foresteria per giovani turisti, studenti, lavoratori, funzioni in grado di integrarsi con le preesistenze storiche e di ridare vita e centralità al borgo di San Rocco.

Nel comparto Porta Torre + piazza Vittoria un polo museale incentrato sul grande patrimonio della città romana, impostato sul recupero e la valorizzazione del complesso delle fortificazioni, integrato con un sistema di mobilità dolce e spazi commerciali che superino la barriera del traffico veicolare, restituendo continuità di funzioni e percorrenze tra città storica "intra mo-

enia" ed "extra moenia". Il tutto collegato da una strada dedicata alla mobilità sostenibile e allo sport in contatto con storia e natura (via Teresa Rimoldi + via Castel Baradello) e un'altra dedicata al passeggio tra commercio e socialità (via Milano).

Parliamo certamente di un programma non particolarmente esteso ma di ampio respiro, la cui attuazione richiede volontà, lungimiranza, coordinamento nonché una chiara e fruttuosa collaborazione tra pubblico e privato, impostata sulla base di una buona progettazione urbanistica. Stiamo però parlando di sviluppi che intorno a noi vengono attuati con successo da decenni, e che con pragmatismo hanno portato in pochi anni a netti miglioramenti anche in città di dimensioni e caratteristiche simili a Como; basti pensare alle esperienze recenti di Delft, Lucerna, Frederiksberg, o a quelle in atto a Braga, Rouen, Heidelberg.

In questi come in tanti altri processi brillanti di rinnovamento e sviluppo urbano qualitativo nel panorama europeo, le amministrazioni comunali hanno spesso ricercato e ricevuto il supporto di governi regionali ed enti europei come Iba e Urbact, nonché finanziamenti pubblici

europei e privati di fondi d'investimento e sviluppo.

Così facendo il patrimonio storico potrà essere valorizzato e preservato in modo duraturo grazie a un utilizzo compatibile. I luoghi della cultura potranno essere degli spazi vivi e dinamici, dedicati non solo al passaggio veloce dei turisti ma anche alla fruizione continua della cittadinanza, trasformandoli in luoghi d'incontro abituali, in contatto osmotico con spazi di passaggio e funzioni commerciali. In questo sarebbe bene imparare finalmente da secoli di architettura museale ed espositiva di successo: dall'Altes Museum di Schinkel alla James Simon Gallery di Chipperfield, dalla Neue Staatsgalerie di Stirling alla Metro do Porto di Souto De Moura, dal Musée Unterlinden di Herzog & de Meuron al Museo Nacional de Arte Romano di Moeno. Il luogo della cultura, necessariamente data e passata, come sfondo della vita contemporanea, quotidiana o straordinaria.

Lavoro e ricerca

Non solo gli spazi per la cultura, ma anche quelli per il lavoro, per lo studio, per la ricerca, non devono essere spazi chiusi e compartimentati, negati alla vita cittadina e visibili solamente dall'esterno. Esempi concreti, recenti, visitabili possono essere l'Akershus universitetssykehus di C.F. Møller, la Klinikum Klagenfurt di Dietmar Feichtinger, l'Erste Campus di HenkeSchreieck, il Campus M9 di Sauerbruch & Hutton, l'Openbare Bibliotheek Groningen di Giorgio Grassi, etc. Complessi edilizi integrati nel contesto urbano, relazionati agli spazi pub-

blici, aperti, permeabili e liberamente fruibili anche da chiunque nelle parti comuni ed esterne. Queste polarità devono essere parti vive e attrattive della città, disponibili alle esigenze dei cittadini, ancorate nella storia e sugli edifici storici, permettendo la fruizione libera di questo patrimonio anche a chi passeggia o cerca un luogo d'incontro, di ristoro, di svago; spazi familiari non solo da vedere ma anche da vivere. La qualità della stratificazione storica millenaria, integrata con la cultura architettonica e tecnologica contemporanea, deve divenire lo sfondo vero della vita cittadina, alternativo alla falsificazione dequalificata e dequalificante della città di speculazione e dei centri commerciali.

Nonostante l'avanzata compromissione di questa porzione di città è però ancora possibile dire che le potenzialità rimangono molte, ma è necessario anche capire come queste rischiano a breve di rimanere soffocate dal peso di errori che da decenni, in certi casi anche da secoli, continuano a sommarsi. Emerge pertanto la necessità di lavorare in modo coordinato e coerente, incentivando la partecipazione cittadina e la conoscenza comune sia del patrimonio storico che delle sue potenzialità, anche economiche, sia delle forti problematiche relative ad un ambito fondamentale per la città quale quello urbanistico, tanto male conosciuto e poco considerato quanto estremamente incisivo nella vita quotidiana di ciascuno.

Guardando indietro nel tempo, alla realtà comasca dell'ultimo mezzo secolo almeno, verrebbe naturale considerare il programma di sviluppo esposto

come un'utopia: forse bella, certamente irrealizzabile. E questo anche nonostante le tante esperienze di successo citate, pur simili per moltissime caratteristiche.

L'occasione giusta

Ma la recente emergenza sanitaria, ben presto divenuta emergenza economica, ci ha inevitabilmente posti di fronte a una discontinuità, una dolorosa crisi che possiamo trasformare in opportunità. Le parole ripartenza e rilancio sono all'ordine del giorno, si stanno mettendo in campo corpose misure straordinarie per il rilancio dell'economia, numeri inediti dal secondo dopoguerra ad oggi.

Sanità, innovazione, istruzione, turismo, cultura, mobilità dolce, sostenibilità ambientale, sono le parole chiave che continuamente si sentono ripetere quali punti focali del prossimo piano d'investimenti. Tutto questo è esattamente quello che sta alla base del programma di sviluppo qui sommariamente delineato. Vogliamo quindi scegliere di tornare all'immobilismo del remoto e recente passato o vogliamo rivolgere lo sguardo al futuro e cogliere l'occasione per fare un primo balzo in avanti?



Matteo Cappelletti ARCHITETTO

Architetto e docente
Architetto originario di Meda, dal 2013 Matteo Cappelletti è socio di FUV progettazione con sede a Cantù e a Magonza, e docente di architettura al liceo artistico "Giuseppe Terragni" di Como

Sguardo europeo
Tra il 2002 e il 2012 ha collaborato con diversi studi di progettazione prima in Italia e poi in Austria, dove ha svolto anche formazione e ricerca con programmi europei

Progetto utopistico?
Dal dopoguerra non vi è mai stato un momento più favorevole di questo