

Milano



Urban
Center



POLITECNICO
DI MILANO

Dipartimento di Progettazione dell'Architettura

MILANO CITTÀ D'ACQUA NUOVI PAESAGGI URBANI PER LA TUTELA DEI NAVIGLI

Navigli Lombardi s.c.a.r.l.



MILANO CITTÀ D'ACQUA
NUOVI PAESAGGI URBANI
PER LA TUTELA DEI NAVIGLI

a fianco:

Ripartizione della città secondo le superfici
scolanti ai canali di scarico nel 1884



Emanuele Errico

Presidente di Navigli Lombardi S.c.a.r.l.

L'identità di Milano e del suo territorio è profondamente legata all'acqua. Un passato fatto di conche, alzaie, chiuse, antichi approdi, ma anche lavatoi, cappelle votive, ville e affreschi, che si specchiano sui canali. E anche il futuro guarda in questa direzione. I corsi d'acqua che danno vita al "Sistema Navigli" sono i più antichi fra i canali navigabili d' Europa, ma richiedono forti interventi di manutenzione e cura per essere utilizzati come "via d'acqua" prospettata dall'Expo 2015. È quindi necessario perseguire quel processo di ammodernamento che permetta ai Navigli di ritornare ad essere ciò che erano in origine, cioè canali navigabili con funzione irrigua. Ma è altrettanto necessario promuovere la mobilità dolce e il cosiddetto turismo lento, cioè la fruizione ciclopedonale e dei mezzi natanti, con l'implementazione dell'intermodalità ferro-gomma-bici, che costituiscono le linee di indirizzo realizzate per integrare la tutela ambientale e la valorizzazione turistica. La ricerca svolta all'interno

del dottorato in Progettazione Architettonica e Urbana del Politecnico di Milano ha affrontato il processo di ammodernamento tutelando il fascino e la bellezza del patrimonio di paesaggi e manufatti dell' originario sistema e dando spazio alle necessità contemporanee. I criteri con cui la Navigli Lombardi valuta le proposte di intervento mirano a determinare un processo di continua crescita della capacità di elaborazione e cultura progettuale della Comunità dei Navigli, nell'interesse del suo ecosistema. Il recupero, che non può prescindere da una rifunzionalizzazione attuale e sostenibile, è perseguito da Navigli Lombardi con un'ottica di sistema, con azioni di ingegneria interdisciplinare integrata e complessa, che rientra nei vincoli di recupero edilizio posti dalle Soprintendenze ai Beni Architettonici e ai Beni Paesaggistici. In tal senso, il Piano Strategico prevede un'analisi dettagliata del territorio del Sistema dei Navigli, individua e favorisce i processi di trasformazione e sviluppo complessivi, a partire dalla messa in sicurezza delle sponde dei Navigli.



Milano



Urban
Center

Carlo Masseroli

Assessore allo Sviluppo del Territorio

Non solo navigli. L'acqua è fattore essenziale per la vita nelle città e le stesse città sono condizionate dalle caratteristiche di questo fattore vitale. Nella sua crescita, nel suo sviluppo, nel suo "successo".

Inutile ricordare come le grandi città abbiano tutte un grande fiume (senza pensare a quelle che solidalmente al fiume presentano anche una riva del mare). Facile pertanto affermare che l'acqua diviene complemento fondamentale per l'attrattività di una città.

Scriva Bonvesin della Riva nel suo "De magnalibus Mediolani": "Dentro la città non vi sono né cisterne né condutture d'acqua che vengano da lontano, ma acque vive, naturali, mirabilmente adatte ad essere bevute dall'uomo, limpide, salubri, a portata di mano, mai scarseggianti anche se il tempo è asciutto, e tanto abbondanti che in ogni casa appena decorosa vi è sempre una fonte di acqua viva che

viene chiamata pozzo (Mediolanum ne conta più di 6.000)".

La crescita urbana, la realizzazione di grandi opere infrastrutturali e la complessità delle esigenze d'uso del suolo e del territorio hanno introdotto una frattura nelle tradizionali condizioni di insediamento. Oggi sembra quasi che i fattori fisici e geografici possano essere messi in subordine.

Ma non è così. La Città di Milano intende promuovere un approccio di reciproco scambio e cooperazione fra l'Expo e la città. In questo senso l'itinerario lungo le vie d'acqua collegherà la Darsena al sito Expo attraverso un percorso ciclo-pedonale che attraverserà parchi e aree riqualificate.

Questo è solamente uno degli ambiziosi progetti territoriali che si integreranno all'evento Expo e consegneranno a Milano nuove tracce della cintura verde che la città potrà presto godere.



Milano città d'acqua

Nuovi paesaggi urbani per la tutela dei Navigli

Il Sistema dei Navigli, fra i più antichi canali navigabili d'Europa, ha rappresentato per Milano una reale alternativa alla mancanza di un fiume. Derivando dal Ticino il Naviglio Grande e dall'Adda il Naviglio della Martesana la città ha potuto disporre di adeguati collegamenti per il trasporto delle merci, ma anche di abbondante acqua di fondamentale importanza per l'agricoltura e per l'allevamento, per l'approvvigionamento idrico della città e per produrre energia meccanica necessaria per il funzionamento di mulini, torchi e fabbriche. L'evoluzione storica del sistema dei Navigli Milanesi è caratterizzata da tre fasi: una di crescita e sviluppo tra XII e XIV secolo; una successiva di splendore e massima efficienza tra XV e XIX secolo; e l'ultima di decadenza compresa tra la fine del XIX e il XX secolo. L'ultimo periodo è contrassegnato dalla copertura della Cerchia interna, completata nel 1929 ma maturata molto tempo prima, e dal progressivo abbandono della navigazione sui Navigli Grande, Pavese e Martesana che negli anni Sessanta del Novecento furono declassati a semplici canali di irrigazione.

Le cause di questa crisi sono ascrivibili fondamentalmente all'esaurimento del ruolo storico di rete commerciale causato sia dal mancato collegamento stabile tra Milano e il mare, sia dallo scarso aggiornamento tecnologico. La chiusura dei corsi d'acqua milanesi, realizzata in un arco di tempo relativamente breve, si manifestò come un'irreversibile alterazione di una parte molto significativa dell'identità della città.

Scomparvero quelli che in fondo erano i caratteri pregnanti dei Navigli interni, ossia la scala della prossimità, dove gli spazi urbani hanno proporzioni coerenti con le misure antropometriche, e la presenza di molte contaminazioni, in particolare tra tipi edilizi molto diversi (botteghe, opifici, residenze nobiliari e grandi fatti urbani come la Ca' Granda).

Il nuovo ordine di grandezza, quello dello spazio di circolazione, ha rapidamente avvilito la Cerchia in una strada di scorrimento che, in buona parte del suo percorso, ha relazioni fragili con il costruito. Alcune preesistenze storiche, private del loro contesto, sono frammenti

decontestualizzati: le superstiti case a corte aperta sono pateticamente rivolte verso un Naviglio scomparso, mentre ciò che resta delle sciostre appare in un'equivoca condizione di edificio storico restaurato "come nuovo" in cui i segni del tempo sono ormai scomparsi.

Nonostante la nostalgia per la Cerchia che non c'è più, le proposte della sua riapertura rischiano soltanto di distogliere l'attenzione dai problemi primari del Sistema dei Navigli esistenti (Grande, Bereguardo, Martesana, Paderno e Pavese) che richiedono forti interventi di manutenzione e cura per recuperare la plurifunzionalità che li ha contraddistinti in passato. I Navigli esistenti rappresentano la plurisecolare stratificazione di una fatica del costruire attraverso cui eventi sociali, economici e politici hanno assunto una particolare conformazione urbana in cui i diversi manufatti tecnici, di per sé non molto rilevanti, hanno "fatto sistema" assumendo una connotazione estetica.

Essi oggi sono un monumento culturale oggetto di una rinnovata attenzione da parte dei cittadini e delle Istituzioni. Lo testimonia da un lato il vasto lavoro di studio e documentazione interdisciplinare (Master Plan Navigli) voluto da Regione Lombardia e condotto dal Politecnico di Milano con l'Università Bocconi e le Università degli Studi di Milano, Pavia e Bergamo; dall'altro l'istituzione della Navigli Lombardi S.c.a.r.l. (partecipata da Regione Lombardia e dalle province e dai comuni lambiti dai Navigli), "soggetto unico" (sul modello inglese dell'Authority per la gestione del Tamigi) per il recupero, la gestione, la promozione e la valorizzazione dell'intero Sistema dei Navigli. La missione della società consortile, che in alcuni tratti ha già riattivato la navigazione, mira a realizzare un processo di *ammodernamento* che recuperando la *plurifunzionalità* permetta ai Navigli di ritornare ad essere vie d'acqua per la navigazione turistica e per l'irrigazione dei campi, ma anche *vie di terra*, mediante la



ciclo-pedonalizzazione delle alzaie, *corridoi ecologici* di collegamento fra i parchi regionali, *produttori di energia rinnovabile*, mediante lo sfruttamento dei salti d'acqua, e infine *aste di supporto* di punti vendita (*nuovi verzieri*) dei prodotti genuini di un'agricoltura rinnovata e sostenibile. Un processo che, tutelando il fascino e la bellezza del patrimonio di paesaggi e manufatti dell'originario sistema, riesca a dare spazio alle necessità contemporanee per consentire la riappropriazione collettiva di questo patrimonio storico che potrebbe avere uno straordinario ruolo nell'Expo 2015.

In questa prospettiva si collocano le sperimentazioni progettuali elaborate sull'area a sud della Darsena, delimitata dai Navigli Grande e Pavese, dai dottorandi in Progettazione Architettonica e Urbana del Politecnico di Milano, coordinati dal prof. Raffaele Pugliese.

Quest'area, su cui da tempo si confrontano programmi d'intervento, progetti e iniziative di associazioni locali, appare da

una parte proiettata nella dimensione del loisir e dall'altra, pur essendo adiacente al centro della città, presenta fenomeni di degrado tipici della periferia.

Le prove di progetto esposte all'Urban Center operando a scale diverse di intervento si propongono di dimostrare come i paesaggi urbani e la profondità storica dei Navigli possano essere tutelati nei processi di ricomposizione urbana determinati dalle azioni di recupero della plurifunzionalità dei Navigli.

Un centro per la cultura dei Navigli

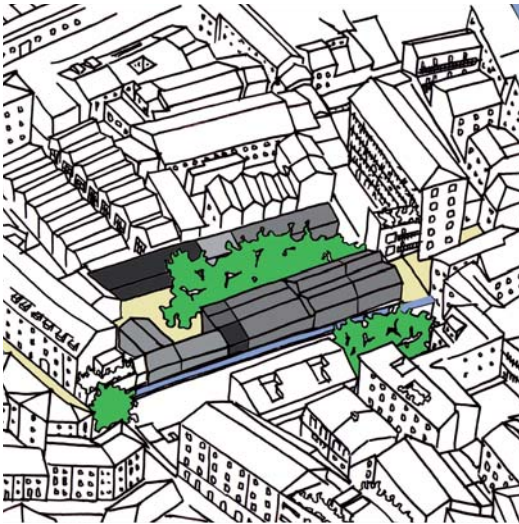
I Navigli non sono solo case di ringhiera, ville, rogge, canali e chiuse, ma anche repertori iconografici, scritti, testimonianze di chi ne ha abitato per secoli case e strade: non solo monumenti, ma anche architettura minore e storia, parte di un patrimonio culturale la cui sostenibilità è un allarme del tutto attuale. Un piano di valorizzazione dei Navigli dovrebbe, riconoscendo i caratteri che gli sono storicamente connaturati, destinare alcune aree ancora disponibili a luoghi di eccellenza aperti al

pubblico, volti a valorizzare il patrimonio culturale ad essi legato e porre sotto i riflettori gli spazi che conservano i caratteri più autentici e ricchi di fascino: una pratica di recupero e tutela del tessuto storico in chiave contemporanea, che faccia riemergere trame e percorsi, senza imbalsamarli o travestirli di "pittresco". Un'occasione è rappresentata da un'area sita tra via Magolfina e il Naviglio Grande, lungo la Roggia Trivulzia. Questo spazio, oggi inutilizzato e nascosto alla vista dei passanti, ospita vecchi



capannoni, destinati un tempo al deposito del carbone e della legna, e un'ampia aia verde. Un luogo strategico per la sua collocazione, ultimo baluardo di riconoscibilità di quei caratteri capaci di raccontare un "patrimonio urbano" fatto di esperienze comuni, saperi e tradizioni, espressi in manufatti e costruzioni. L'area è caratterizzata da diverse potenzialità, tra le quali spicca l'attraversamento del lotto: esso consente la compenetrazione di spazio

pubblico e privato e restituisce agli sguardi dei passanti corti e cortili interni, luoghi "rigogliosi e segreti, irrorati dai Navigli e da piccoli corsi d'acqua" che facevano un tempo di Milano "la città più verde d'Europa" (M. Comolli). Il puntuale intervento progettuale è da considerarsi come epicentro di un "effetto-contagio" sul territorio. Il progetto si pone infatti l'obiettivo di divenire punto focale di riferimento all'interno di un piano di valorizzazione che abbraccia



tutto il Sistema Navigli Lombardi, orientando il visitatore alla scoperta di un patrimonio che afferisce a due ambiti differenti: “testimonianze documentarie” da una parte (libri, fotografie, testi, giornali, studi, testimonianze, oggetti, ...); “patrimonio immobile” diffuso sul territorio dall'altra, ovvero corti, rogge, ponti, approdi, case di ringhiera, ville, chiese, bocche di presa, Elementi che possono andare a costituire un “museo a cielo aperto”: non

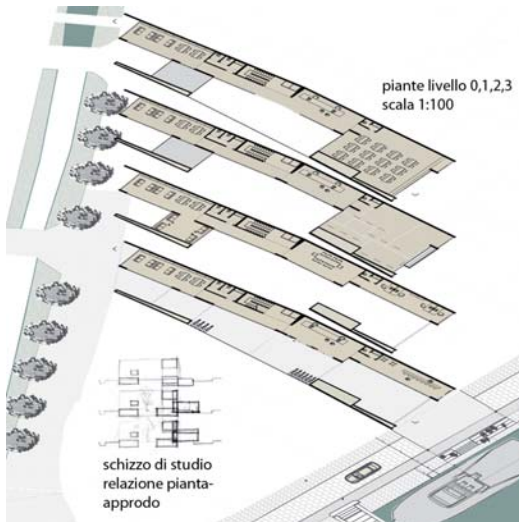
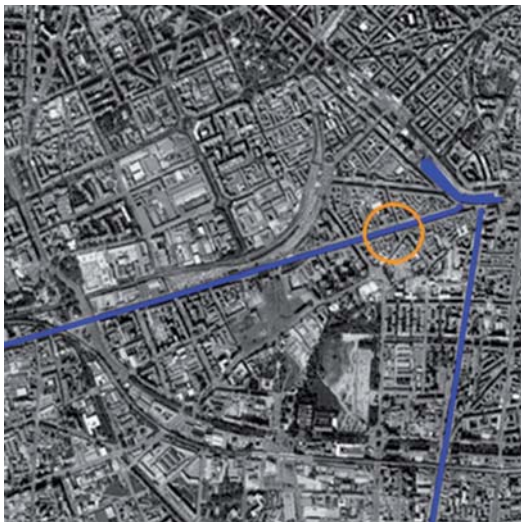
una “museificazione” di un'area urbana ma al contrario, un circuito culturale in cui tutela e trasformazione degli scenari urbani coesistono in un sistema fisicamente riconoscibile capace di valorizzare i paesaggi del nostro tempo senza dimenticarne tradizioni e storia.



Fronte culturale sul Naviglio

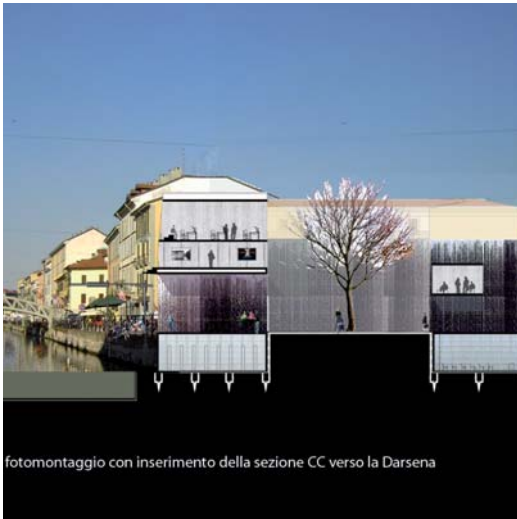
Un piccolo lotto rimasto vuoto lungo il Naviglio Grande offre l'occasione di un progetto che, nel più ampio sistema di interventi documentati in questa pubblicazione, si propone di mettere in relazione il Naviglio Grande con l'area di Milano compresa tra la sua alzaia e il Naviglio Pavese. Ancora negli anni Venti Riccardo Baccelli la definiva "una terra pingue d'acque pigre e di colmi

canali e di fossi che la distribuivano con mille andirivieni e infinite industrie alle marcite e ai campi". Questa descrizione ci restituisce forse le ragioni dell'attesa in cui sembra sostare quest'area mai stata città ed ancora oggi di identità incerta ma ricca di potenzialità proprio grazie alla presenza di queste reti di acqua e alla loro storia. Il progetto prevede l'edificazione del lotto libero che viene "rinsaldato"



alla cortina continua che caratterizza l'affaccio della città storica sul naviglio e valutato come l'occasione utile a creare un edificio-ingresso al sistema urbano museale che potrà sorgere nell'area retrostante. Lo spazio interno al lotto rimane praticamente libero dall'edificato che si sviluppa lungo i bordi di confine con gli edifici laterali e in sospensione in modo da consentire il passaggio verso

l'interno. Esso rappresenta un tentativo di declinare lo spazio pubblico simile a quello dei *passages* descritti da Benjamin. L'edificio ospita un punto informazione, sale per incontri, per attività didattiche ed espositive. L'ingresso al *passage* si spinge fino all'acqua diventando approdo. All'altezza dell'area di progetto al viaggiatore viene segnalata la possibilità di accedere a un'area di eventi culturali



attraverso la realizzazione di un approdo che può farsi luogo di allestimenti sull'acqua, platea per gli osservatori del naviglio dalla terra ferma, punto di ingresso all'edificio di riferimento del sistema. I temi progettuali affrontati riguardano la definizione del fronte sul naviglio e la sua identità contemporanea rispetto al fronte della città storica, il ruolo dello spazio interno rispetto a

quello esterno pubblico, l'accesso via acqua al sistema culturale. Il progetto consapevolmente vuole fare i conti con l'immagine dei Navigli ereditata dalla storia, ma anche essere testimone della contemporaneità mettendo in atto uno "slittamento" di significati ed usi al fine di innescare un processo di rinnovamento della loro immagine.



sezione A-A scala 1:200



sezione B-B scala 1:100



Acqua e spazi di centralità

Il progetto urbano sulle aree di margine

A poca distanza dalla Darsena, seguendo le vie Magolfa e Argelati, ci si addentra in un quartiere dai caratteri vari, contraddittori, spesso critici. Aumenta il senso di abbandono e la visuale si apre, tra la piazza Arcole e gli spazi della Cascina Argelati: sono vuoti "intrappolati" nella città compatta, problematici e potenziali, per i quali si prevede una profonda trasformazione, possibili nuove centralità.

Ripensare questi spazi significa considerarli criticamente e dal loro interno generare una serie di relazioni: un *trait d'union* tra acque e vuoti interstiziali, tra Navigli e città, sistema di spazi pubblici che dal centro al margine ricostituiscano un tessuto frammentato.

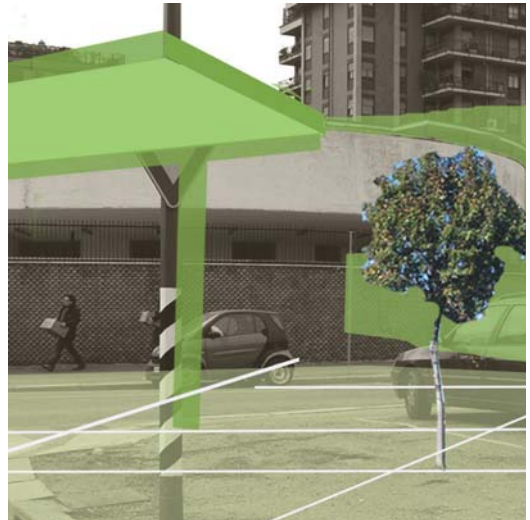
Il progetto lavora lungo i tracciati delle acque minori, le Rogge Magolfa e Boniforti, delineando un filo rosso



di continuità tra i canali maggiori e le aree in declino: l'acqua è materia prima dell'intervento, da qui esso prende forma, cogliendo l'occasione di una traccia che è al contempo segno naturale e segno storico, via che introduce agli spazi interni che accolgono i nuovi processi, ma anche elemento che ne ridefinisce il valore. I possibili percorsi, storico-culturali e di loisir, sono controllati attraverso sezioni

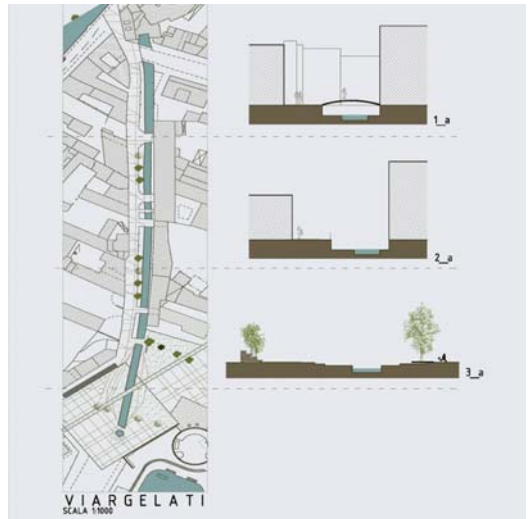
tipo trasversali agli stessi lungo le rogge: sono creati punti di attraversamento, di sosta, di percorrenza lenta o veloce, di osservazione, relazioni spaziali riconoscibili ma mai ripetute.

La piazza, che per gli antichi è cuore della vita politica e del bene comune, in posizione strategica tra il tessuto consolidato e il parco, diviene centro nodale del sistema di spazi aperti e



percorsi. Intorno ai suoi bordi vengono riqualficate le presenze architettoniche, sono calibrati i segni che partecipano al progetto del "vuoto", che accoglie e genera lo spazio urbano contemporaneo. Il percorso nella Memoria si declina nell'architettura a costituire identità ancora "parlanti".
Lo spazio pubblico assume nuovo significato: è un tessuto connettivo aperto

intervallato all'edificato, una rete minore di discontinuità che funge da scheletro tra aree di margine. Sono luoghi di "ricucitura" urbana, in termini strutturali, formali, ambientali; i percorsi e la piazza con il parco, in relazione reciproca e col territorio, ribaltano le questioni e rivelano nuovi equilibri, da interstizi ad elementi costitutivi della città futura, che da qui si rigenera, nello spazio e nel tempo.



Nuovo verziere: epicentro logistico

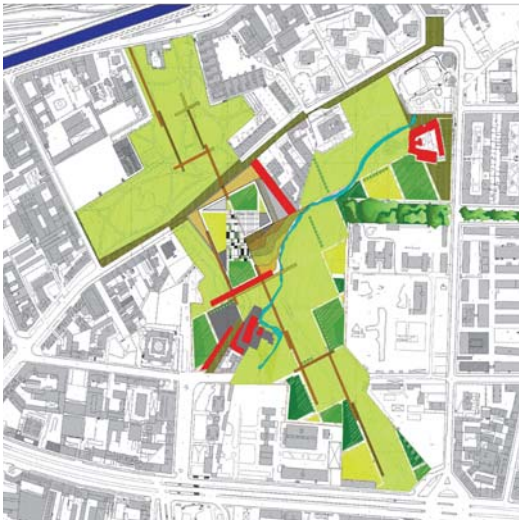
L'idea iniziale del progetto è stata quella di ri-attivare l'area di studio, localizzata tra il Naviglio Pavese e il Naviglio Grande a sud della Darsena, basandosi non solo sulle relazioni tra le due vie di acqua, ma anche tra loro e la più vasta area del Parco Sud. Questo territorio costituisce un'importante opportunità a disposizione della città, non solo in quanto esempio di forma visiva capace di creare un'immagine

“vivida e sensuale” (Lynch), riconoscibile e ricordabile, riflesso di una tradizione e un'identità milanese ormai quasi dimenticate; ma soprattutto in quanto capace, da una parte, di ottenere quella *chiarezza formale* in grado di restituire leggibilità a una parte della periferia di Milano, dall'altra di costituirsi come vero motore economico sostenibile legato a nuove abitudini alimentari. Queste



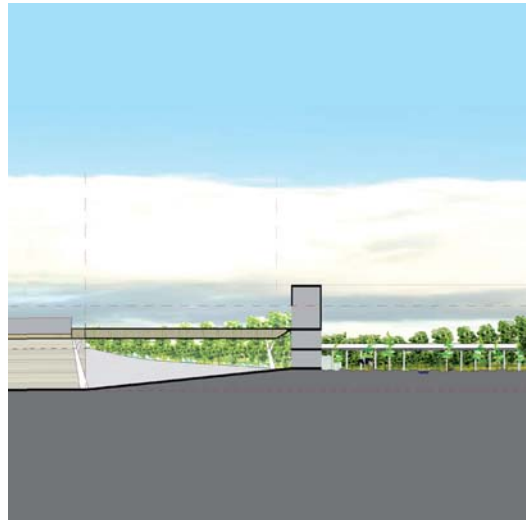
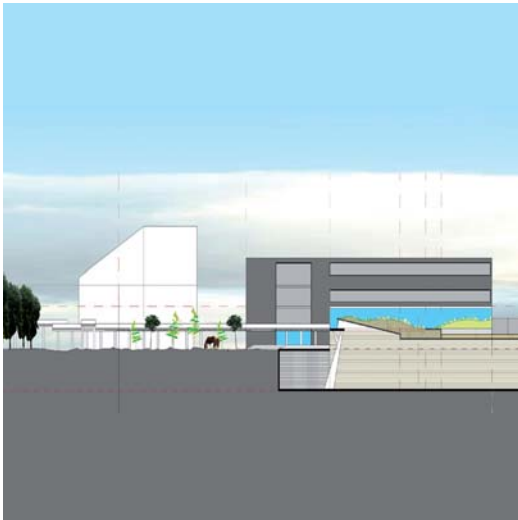
potrebbero costituire esempi di nuove tecniche di coltivazione più rispettose della natura, anche in relazione a un evento di importanza cruciale per la città quale sarà l'Expo 2015 (come l'agricoltura biologica o i prodotti "km 0").
L'analisi dei tipi di crescita che ha avuto la città di Milano basati su due direzioni – quella romana, direzione di fondazione comandata dalla Via Emilia, e quella

nord-sud/est-ovest, legata a motivi religiosi – ha portato all'individuazione della centuriazione romana non solo come direzione, che nella proposta progettuale consente la creazione di nuovi percorsi e relazioni visuali (su vari livelli) tra i Navigli e gli edificati dell'area, ma anche come misura. Lo studio analitico raggiunge la sua sintesi nel progetto della grande copertura (abitata, coltivata, ricca di attività, *mirador*



e scena, piazza e strada pubblica) che tiene insieme tutto il complesso. Relazioni visuali e creazione di "scene" sono state elaborate partendo dagli studi di Leonardo da Vinci: da quelli inerenti le modalità di contatto tra le ville e i canali d'acqua, a quelli in campo medico riguardanti lo sviluppo in base a "layers" che dimostrano come, secondo la metafora albertiana, nessun vuoto è inutile. Il progetto propone un complesso di

attività che se da una parte serve come complemento di un'area libera, dall'altra si costituisce come vero ibrido natura-artificio-società (Latour), esempio chiave per comprendere un paesaggio carico di tutta la specificità propria del territorio milanese.

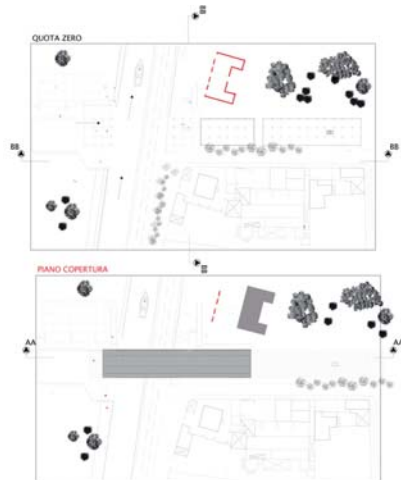


Ponte verde sul Naviglio

Tenendo conto delle stratificazioni temporali e salvaguardando il fascino originario di un'area estremamente importante in termini di identità urbana, appare oggi un imperativo necessario quello di affrontare un processo di ammodernamento che restituisca a tale area slancio e vitalità.

Nella rilettura delle vie d'acqua dei Navigli e nella prospettiva di riuso per la

navigazione turistica, una delle zone dense di potenziale trasformativo è quella che si trova nell'ideale prosecuzione dell'asse di via Bergognone. Di antica formazione, esso costituisce uno degli assi portanti della zona ma è stato, nel tempo, interrotto dalla creazione del tracciato ferroviario. Oggi la dismissione dello scalo rende possibile la ricucitura del tessuto urbano e la prosecuzione dello storico asse viabilistico,



che diventa così ossatura di un nuovo impianto del verde, un'infrastruttura verde. Il progetto prevede la sistemazione delle sponde del Naviglio Grande e l'inserimento di un attraversamento ciclo pedonale che si integri al contesto e che costituisca una proiezione del paesaggio circostante. Per *paesaggio* intendiamo un termine "carico di connotazioni culturali e più in particolare artistiche: è la natura vista attraverso lo

sguardo umano, trasformata dall'azione e dall'occhio dell'uomo" (C. Pamard-Blanc, J.P. Raison); non un paesaggio oggetto di contemplazione, ma luogo delle trasformazioni legate alle necessità della vita.

Il progetto tiene conto dello stato di fatto e delle trasformazioni in previsione per conferire nuova qualità allo spazio aperto del Naviglio e delle immediate adiacenze,



SEZIONE AA

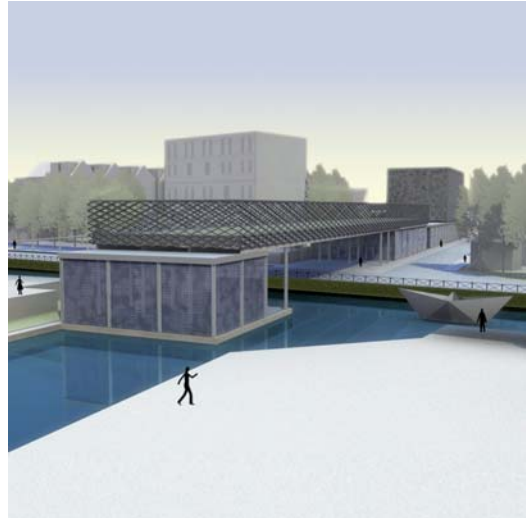


SEZIONE BB



creando un ulteriore tassello nei sistemi di verde previsti per l'area. La proposta di prosecuzione di via Bergognone e di attraversamento "verde" del Naviglio si materializza nell'edificio-ponte. La parte "aperta", un volume-giardino pensile, funge da collegamento tra le sponde, mentre la parte coperta è un edificio polifunzionale: insieme svolgono la duplice funzione insediativa e naturalistica.

L'edificio diviene *landmark* e contribuisce al costituirsi di una nuova identità che riporta l'attenzione al contesto: verde e acqua sono gli elementi che caratterizzano il nuovo sistema. Il nuovo assetto permette di ridare qualità ad una zona ora poco valorizzata e di ampliarne il potenziale turistico-ricettivo, comunicativo di una storia e di una cultura proprie dei Navigli milanesi.

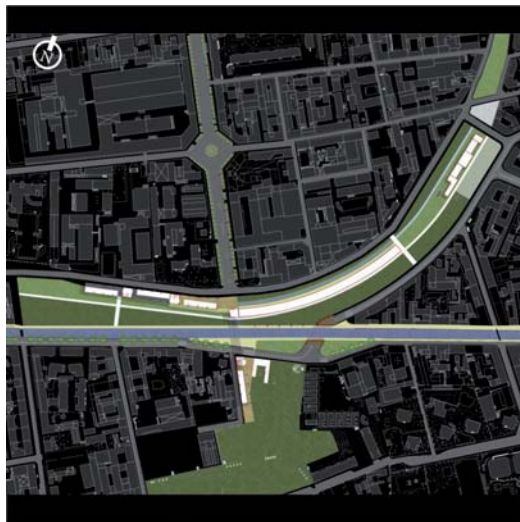


Suolo, segni e tracce tra Naviglio e Ferrovia

Così come i canali milanesi, la ferrovia di Porta Genova ha caratterizzato significativamente l'espansione e l'evoluzione urbana dell'area a sud-ovest di Milano, contribuendo alla costruzione della sua identità ed entrando a far parte della sua storia economica e sociale. In questa zona nella prima metà dell'800 apparvero, in mezzo ai borghi agricoli, le prime grandi industrie, che condizionarono

la localizzazione della nuova stazione appartenente al tronco ferroviario Milano-Vigevano.

In un luogo che si presenta come un sistema di stratificazioni, le sponde del Naviglio Grande e il tracciato ferroviario sono stati assunti come strumento di lettura ed elemento da valorizzare. La proposta affronta i temi della connessione, dell'accessibilità e dell'identità, sfruttando

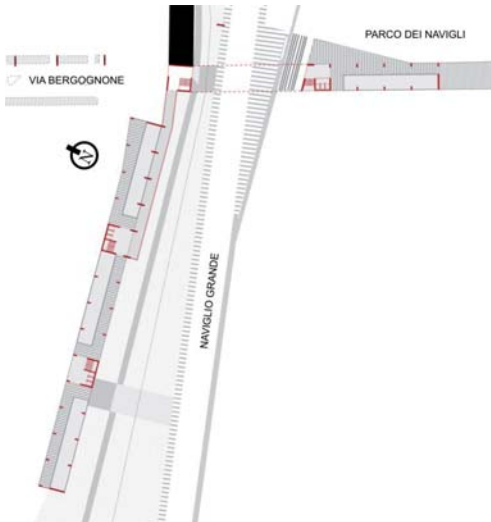


le potenzialità di un recupero ambientale, culturale e produttivo.

Alle costruzioni ferroviarie storiche e agli spazi aperti tra scalo e canali si aggiunge un nuovo edificio-ponte, che si appoggia al fascio dei binari dismessi e si connette a quello esistente tramite una torre e una passerella. Quest'asse dell'edificio, nello stesso modo in cui marca il limite tra parco e città, si attacca al suolo in modo tale

da consentire una permeabilità visibile e fisica tra le strutture del piano terra. Diversamente, sulla sponda opposta del Naviglio, l'edificio assume la figura dell'asse della via Bergognone, e insieme a una passerella della stessa larghezza connette le due sponde e, conseguentemente, i due parchi verdi.

Come succedeva nel passato lungo i ponti del naviglio, l'edificio-ponte vuole segnalare



SEZIONE VIA BERGOGNONE

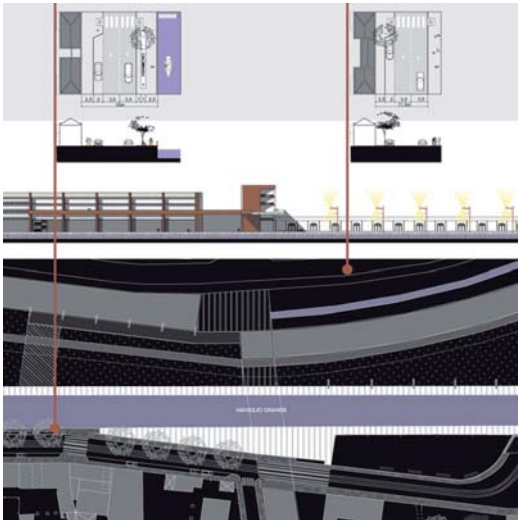


SEZIONE LUNGO IL NAVIGLIO

un nuovo luogo di ritrovo, scambio e collegamento, uno spazio adeguato al riposo e al divertimento, dove si incontrano gli abitanti delle due rive, i visitatori e i commercianti.

Se sin dalla fondazione della città, la vita sociale ed economica dei milanesi si svolgeva intorno al Naviglio, oggi il rapporto tra uomo e Naviglio si è perso. La macchina ha conquistato spazio e le

strade hanno offuscato i canali sopravvissuti all'interramento: Navigli ancora visibili sono vissuti come "barriera" per la viabilità e per la mobilità quotidiana. L'intervento proposto intende sovvertire l'idea del Naviglio come "ostacolo" e restituire alle persone il godimento del contatto con l'acqua, spazi verdi e di svago, a partire dalla progettazione di due grandi aree marginali al Naviglio Grande.



Nuovi affacci sul Naviglio

La futura dismissione dello scalo milanese di Porta Genova diventa l'occasione per interrogarsi su come affrontare la progettazione di un luogo della collettività così importante per Milano quale l'area dei Navigli. I tredici ettari che si sviluppano dalla stazione fino al grande nodo infrastrutturale in corrispondenza di viale Cassala, costituiscono un'area che risulta quasi di carattere periferico, a causa del suo

livello di irrisolutezza e frammentarietà, a dispetto della sua posizione lungo la tratta urbana del Naviglio Grande. Partendo proprio dalla lettura di questo monumento e del suo rapporto con la città, il progetto si pone l'obiettivo di mantenere il livello di complessità e multifunzionalità che le è proprio. Si sviluppa così un masterplan per quest'area dei Navigli: luogo della multifunzionalità e della eterogeneità



sociale, alla ricerca di una nuova immagine portavoce dell'identità propria di un monumento. Un parco lineare continuo mette a sistema le diverse attività accolte. La stazione di porta Genova, una volta decaduta l'originaria funzione, viene destinata ad ospitare, assieme all'ex-magazzino ferroviario, il "Museo dei Navigli": uno spazio pubblico adatto a un edificio storico di tale importanza. A parte

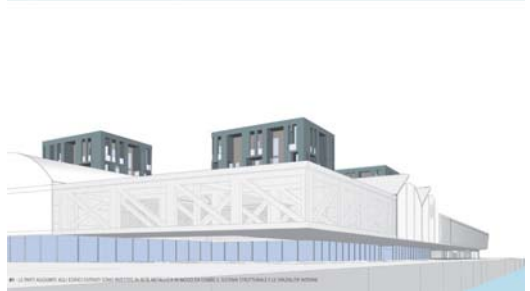
la stazione, solo alcune preesistenze di archeologia industriale, in prossimità di viale Cassala, costituiscono elementi di valore, che si prevede vengano rifunzionalizzati per attività culturali e artistiche. Lungo l'intero sviluppo del parco viene riproposta la cortina edilizia continua che caratterizza il paesaggio storico dominante lungo le tratte urbane dei Navigli: edifici lineari a destinazione residenziale che ospitano



attività commerciali al piano terra. In corrispondenza del nodo infrastrutturale definito dal sovrappasso di viale Cassala, viene proposta un incremento di funzioni, volto a identificare un fulcro di attrattività: grazie alla prevalenza di uffici, si prevedono spazi destinati ad ospitare attività di *loisir* per il tempo libero funzionanti anche durante le ore notturne, vista la localizzazione all'interno di una delle

zone più frequentate dalla vita notturna milanese.

La coordinazione di queste attività fra loro si misura sulla capacità dello spazio pubblico di porsi come connettivo, come luogo della socialità, dove diventano fondamentali le relazioni tra i pieni e i vuoti, tra spazio pubblico e privato



Spazio urbano ed energia sostenibile

Nonostante l'assenza di corsi d'acqua nelle immediate vicinanze, Milano ha sviluppato la propria attività economica attraverso la creazione di un sistema surrettizio di canalizzazione minore, un sistema di irrigazione, una rete di navigli, strade e ponti favorendo così anche lo sviluppo di nuovi centri abitati e l'aumento degli scambi e delle relazioni. Questo sistema, realizzato nel corso di

sette secoli, ha subito in un solo secolo un processo di rapido decadimento di cui è necessario individuare la cause per verificare se la rete dei Navigli è almeno parzialmente recuperabile e per stabilire quali possono essere le sue nuove funzioni.

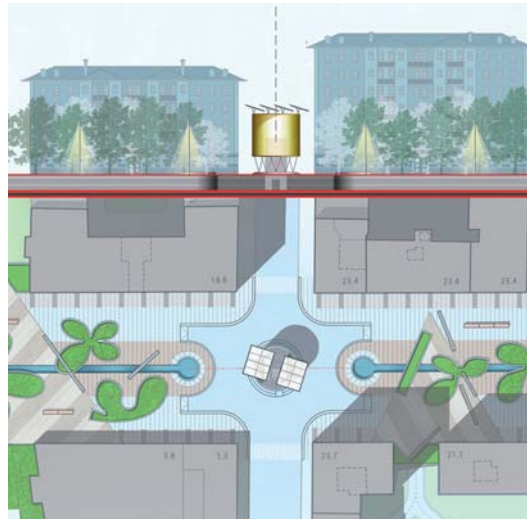
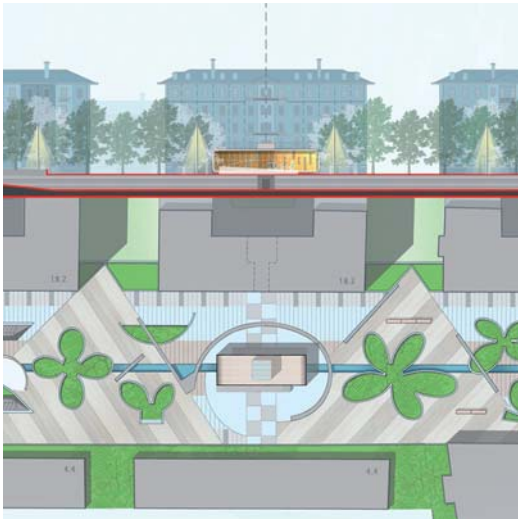
Una rivalutazione dei Navigli e del tessuto urbano che dai Navigli è più caratterizzato, operata attraverso l'analisi della loro storia, della loro immagine e delle loro funzioni,



deve rispondere ai moderni concetti di sostenibilità. A ben vedere, si tratta di ripristinare una caratteristica intrinseca dei Navigli stessi, la cui sostenibilità, in termini di sfruttamento controllato delle risorse, basso impatto negativo sull'ambiente circostante, salvaguardia della fruibilità per le generazioni future, è sempre stata elevatissima.

Da queste considerazioni nasce un

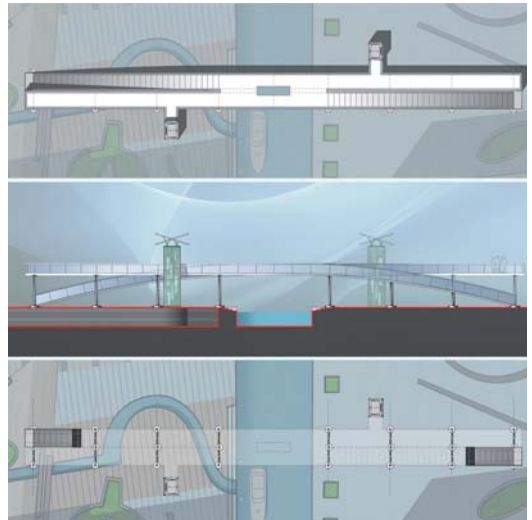
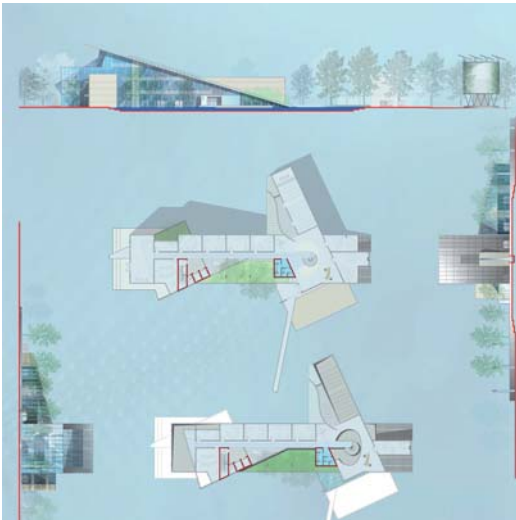
progetto generale di riqualificazione di via Borsi, che ruota intorno al concetto di eco-sostenibilità e che, integrandosi con le metodologie urbanistiche tradizionali, garantirà la tutela, la manutenzione e la trasformazione del paesaggio e soddisferà il bisogno di sicurezza e controllo dell'ambiente e del territorio con un risparmio di energia e di risorse naturali partendo anche dal coinvolgimento dei



residenti, degli amministratori, dei sociologi, degli architetti e degli urbanisti delle aree circostanti.

Dopo l'esame delle proposte di questi soggetti e un'analisi attenta delle condizioni ambientali e dell'impatto delle strutture eco-sostenibili, a partire dal ruolo fondamentale rivestito dall'acqua, si procede alla realizzazione del parco locale, inteso come corridoio ecologico,

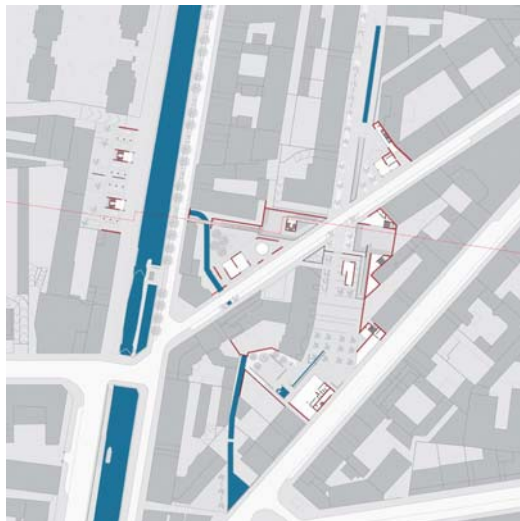
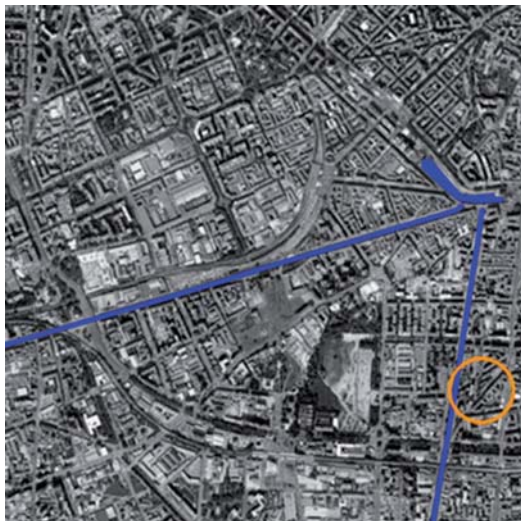
caratterizzato da un percorso d'acqua, da una serie di aiuole, da un *Air-tree*, della piazza d'acqua e del ponte pedonale in legno che, simile a un arco sottile, esemplifica l'idea della comunicazione nello spazio e nel tempo armonizzandosi con l'ambiente circostante.



Un sistema di spazi collettivi per il Naviglio Pavese

Ripensare a questa parte di città, connotata da forte valore storico e simbolico, costituisce un motivo per riflettere su quale sia il ruolo che i Navigli devono assumere nella Milano del XXI secolo. L'intento è quello di sperimentare una modalità di intervento applicabile ad altri contesti simili individuabili lungo tutto il sistema dei Navigli. L'area di progetto, posta lungo il Naviglio Pavese, ricca di

testimonianze della storia urbana di questo settore della città, è oggi descrivibile come una sequenza di insignificanti spazi di risulta dove si è soprafatti dalla presenza delle testate cieche degli edifici e da lotti ineditati. Il progetto nasce dalla volontà di procedere alla ricomposizione urbana attraverso un'operazione di *urban infill*: si parte quindi dal ridefinire i vuoti, attraverso un nuovo disegno che lavora sul



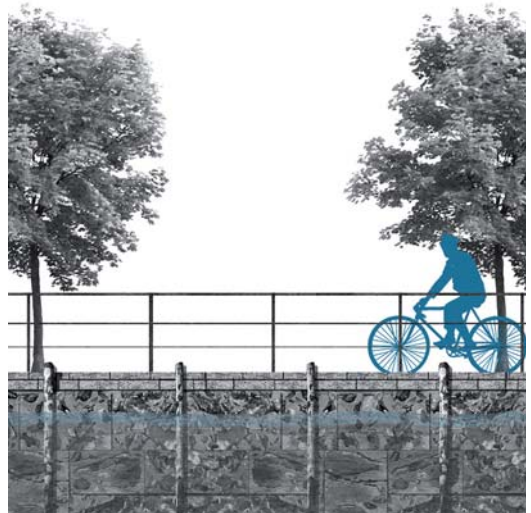
negativo urbano producendo nuove micro centralità, fino a riconsiderare gli spazi per il sociale, attraverso il ripensamento del fatiscante centro di aggregazione giovanile trasformato in un vero e proprio polo per la creatività strutturato anche in forma ipogea; a provvedere alle esigenze dell'abitare moderno rispondendovi anche con un vario e attivo sistema di spazi pubblici, capace di valorizzare le

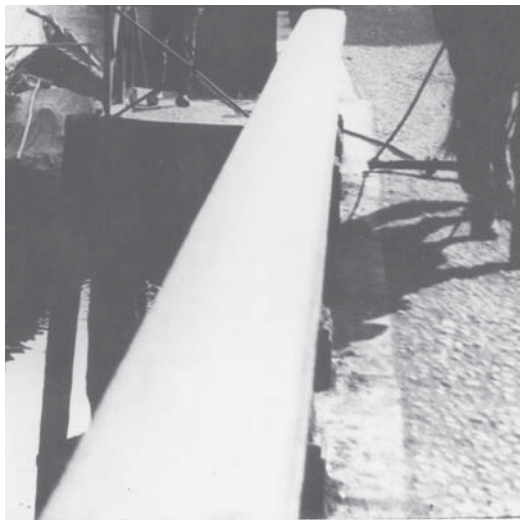
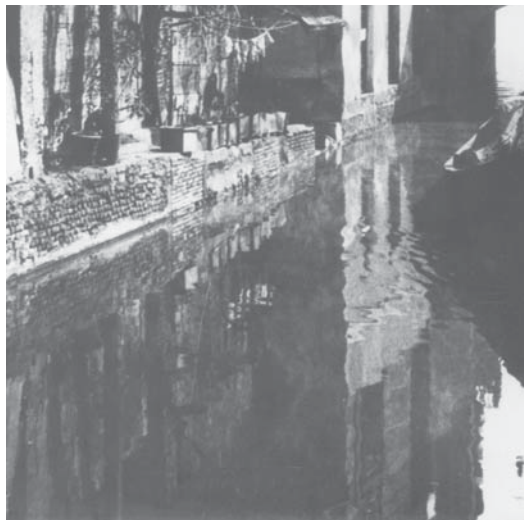
presistenze ambientali, di impiegare le tipologie tradizionali di uso dello spazio e di rispondere ai bisogni attuali della società. L'ambiente urbano viene strutturato attorno alla presenza dell'acqua che ritrova la capacità di integrarsi col contesto e, attraverso la rete minore della roggia Gandina, diventa elemento che guida e contribuisce alla generazione di spazi. Qui l'architettura si dovrà rapportare al contesto



con forme e linguaggi contemporanei testimoniando la cultura e la sensibilità che distinguono la nostra epoca. Nello scenario proposto il punto di forza diventa il Naviglio Pavese associato alla sua navigabilità. La presenza dello straordinario manufatto della conchetta, recentemente recuperata, diventa, nell'ottica di un vero e proprio servizio di navigazione pubblica, il luogo ideale per localizzare due punti di attracco.

L'intervento fornisce quindi una soluzione per il ridisegno delle sponde e delle strade alzaie del Naviglio Pavese. L'idea è quella di un unico boulevard urbano costituito dalle due strade e dal canale: le alzaie, pedonalizzate, diventano un luogo ideale per il tempo libero.





Colophon

I progetti esposti sono stati elaborati all'interno del

**Laboratorio di Progettazione
Architettonica e Urbana**

**Dottorato in Progettazione Architettonica
e Urbana – XXIII ciclo
Politecnico di Milano**

prof. Raffaele Pugliese (coordinatore)

prof. Marco Lucchini

prof. Fernanda Inconato

Dottorandi

archh. Renata Akyama (Brasile), Anna Arioli,
Alessandra Giannini, Angel Gonzalez (Spagna),
Dat Nguyen Quang (Vietnam), Andrea Oldani,
Elisabetta Pero, Francesca Serrazanetti, Giancarlo Tonoli

Revisioni critiche

dott. Alessandro Meinardi – Navigli Lombardi s.c.a.r.l.

arch. Flora Vallone – Comune di Milano

Coordinamento scientifico della mostra

Raffaele Pugliese, Marco Lucchini con
Francesca Serrazanetti

Hanno collaborato all'ordinamento della mostra

Anna Arioli e Giancarlo Tonoli

Si ringraziano

Urban Center di Milano

Carlo Masseroli, Assessore allo Sviluppo del Territorio
Alfredo Spaggiari, Responsabile Urban Center

Referenze fotografiche e cartografiche

Civico Archivio Fotografico, Milano

Archivio di Stato, Milano

Indice

00 Milano città d'acqua

Nuovi paesaggi urbani per la tutela dei Navigli
Raffaele Pugliese, Marco Lucchini

01 Un centro per la cultura dei Navigli

Francesca Serrazanetti

02 Fronte culturale sul Naviglio

Elisabetta Pero

03 Acqua e spazi di centralità

Il progetto urbano sulle aree di margine
Anna Arioli

04 Nuovo verziere: epicentro logistico

Angel Gonzalez

05 Ponte verde sul Naviglio

Alessandra Giannini

06 Suolo, segni e tracce tra Naviglio e Ferrovia

Renata Akyama

07 Nuovi affacci sul Naviglio

Giancarlo Tonoli

08 Spazio urbano ed energia sostenibile

Nguyen Quang Dat

09 Un sistema di spazi collettivi per il Naviglio Pavese

Andrea Oldani

MILANO CITTÀ D'ACQUA NUOVI PAESAGGI URBANI PER LA TUTELA DEI NAVIGLI

CONVEGNO

**MILANO E LA VIA D'ACQUA:
QUALE RUOLO PER I NAVIGLI?**

SEMINARIO

**AL VERTICE DEL TRIANGOLO
TRA I DUE CANALI**

Milano



Urban
Center



POLITECNICO
DI MILANO

Dipartimento di Progettazione dell'Architettura

Navigli Lombardi s.c.a.r.l.