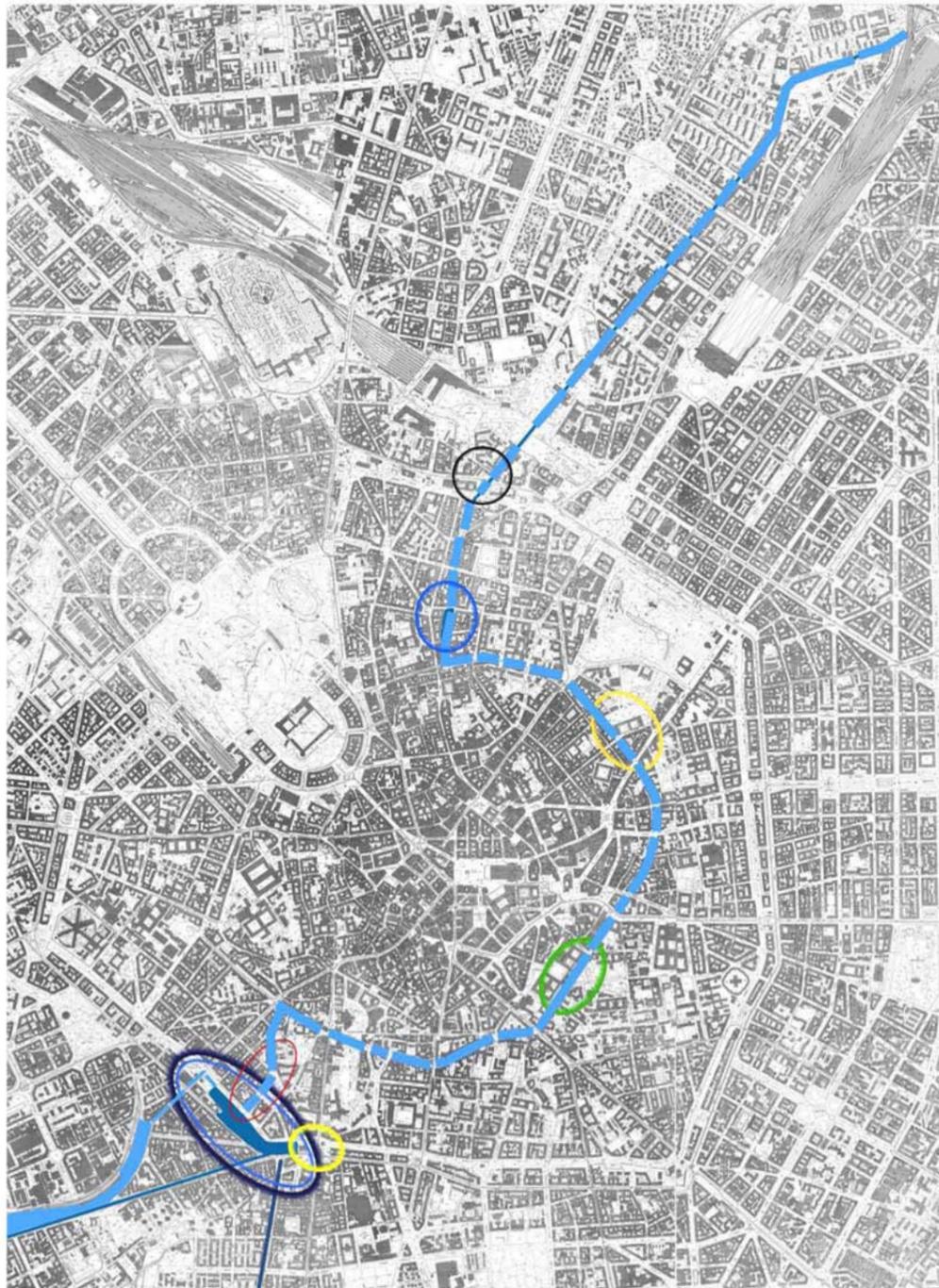


PROGETTO PARTECIPATO E CONDIVISO
PER LA RIATTIVAZIONE
DELLA DARSENA E DEI NAVIGLI MILANESI



COORDINAMENTO
EMILIO BATTISTI

PROGETTISTI
ANTONELLO BOATTI
MONICA BOLDRIN
MARCO GIACHETTI, IVO CASSETTA, ENZO MARRUCCI
EMPIO MALARA
MARCO PRUSICKI, GIANNI CISLAGHI
UMBERTO VASCELLI VALLARA

MILANO, GENNAIO 2012

.....La proposta di recupero dei Navigli e di sistemazione della Darsena che viene presentata in questa brochure è un primo risultato dall'incontro che si è tenuto il 30 giugno 2011 presso lo studio di Emilio Battisti.

.....A quell'incontro dedicato a "La riattivazione della Darsena e del sistema dei Navigli milanesi" parteciparono non solo alcuni progettisti che si sono già impegnati ad avanzare specifiche proposte progettuali, ma anche i rappresentanti di varie istituzioni che ricoprono determinate competenze di gestione e tutela e di associazioni culturali o di cittadini che manifestano esigenze particolari in relazione all'uso, alla manutenzione e alla conservazione di questo grande patrimonio.

.....In quell'occasione si decise infatti di avviare un gruppo di lavoro, costituito da alcuni progettisti che hanno portato avanti separatamente, a vario titolo e con differenti finalità, proposte progettuali riguardanti il sistema dei navigli e la Darsena per esaminare, confrontare i differenti apporti al fine di comporre un progetto complessivo partecipato e condiviso.

.....Tale progetto complessivo è stato concepito sia entro un ambito spaziale, a scala urbana e territoriale, che modulato su un excursus temporale per fasi al fine di porsi in modo realistico rispetto all'importanza e complessità degli ipotizzati interventi finalizzati a restituire alla città e al territorio un patrimonio di enorme valore dal punto di vista paesaggistico, ambientale e funzionale.

Le proposte messe a disposizione dai progettisti riguardano innanzi tutto il settore dei Navigli milanesi che va da Cassina de' Pomm alla Darsena lungo il tracciato di via Melchiorre Gioia, alla Conca dell'Incoronata Ponte delle Gabelle, via e piazza San Marco, proseguendo lungo l'emiciclo orientale della Cerchia dei Navigli per le vie Fatebenefratelli, Senato, San Damiano, Visconti di Modrone, Francesco Sforza, Santa Sofia, Molino delle Armi, De Amicis e Conca del Naviglio fino ad approdare alla Darsena.

L'insieme degli interventi che formano il progetto complessivo di ripristino dei Navigli è stato articolato in tre fasi temporali.

PRIMA FASE AL 2015

.....La prima fase al 2015 (pag.1, planimetria) prevede quegli interventi che si valutano necessari e fattibili, in termini tecnici, temporali ed economici, entro la data di inaugurazione dell'Esposizione Universale.

Si basa in larga misura sulla realizzazione del progetto di Umberto Vascelli Vallara "La Cerchia dei Navigli in scala 1:1" che si propone di evocare oltre che celebrare la memoria dei navigli attraverso la realizzazione di grafiche stradali che ne rappresentino la traccia, nella dimensione originaria, lungo il percorso sopra indicato, sia sull'asse di via Melchiorre Gioia da Cassina de' Pomm fino alla Conca dell'Incoronata delle Gabelle (pag. 2, 1a), sia lungo l'emiciclo orientale della cerchia (pag. 2, 1b).

Tale intervento sarà integrato da un sistema di documentazione visiva della situazione storica pregressa punto per punto del tracciato dei Navigli, appoggiato alle attuali fermate dotate di pensiline dei mezzi pubblici e da un servizio informatizzato di notizie storiche accessibile tramite smartphone (pag. 2 1c).

Per dare risalto anche in questa prima fase alla concreta presenza dell'acqua, abbiamo valutato opportuno proporre l'attuazione del ripristino della Conca dell'Incoronata Ponte delle Gabelle (pag. 2, 2) secondo il progetto di Boatti-Malara e della Conca di Viarenna (pag. 2, 3) secondo il progetto di Malara.

Tali interventi sono proposti ad integrazione di quello previsto per la sistemazione della Darsena secondo il progetto vincitore del Concorso Internazionale del 2004 di Bodin-Rizzatto (pag. 2, 4a) che non ha partecipato alle attività del nostro gruppo di lavoro ma che abbiamo appreso sarà realizzato, previ i necessari adeguamenti conseguenti all'annullamento del sottostante parcheggio, tra quelli in programma nell'ambito della Via d'Acqua di Expo 2015.

Si auspica che l'intervento di sistemazione della Darsena possa essere adeguato anche facendo riferimento, al progetto schematico di indirizzo (pag. 2, 4b) di Giachetti-Cassetta-Marrucci, nato dalla discussione con i cittadini, i comitati di zona e le associazioni ambientaliste.

Inoltre, approfittando della dismissione dello scalo ferroviario di Porta Genova, la proposta progettuale integra il carente sistema idraulico attuale introducendo un essenziale adeguamento attraverso il raccordo del Naviglio Grande con la Darsena, parallelamente al tracciato di via Valenza e lungo corso Cristoforo Colombo fino a Piazzale Antonio Cantore secondo il progetto Prusicki-Cislighi (pag. 2, 5).

SECONDA FASE AL 2025

La seconda fase al 2025 (pag. 3, planimetria) comporta la realizzazione di alcuni interventi, ad integrazione di quelli della prima fase, finalizzati a rifunzionalizzare il sistema idraulico e ricostruire alcuni tratti dei Navigli milanesi coincidenti con le situazioni di maggior valore e significato della città storica, luoghi notevoli e contraddistinti dalla presenza di importanti monumenti.

Un primo intervento è rappresentato dalla riattivazione idraulica e paesaggistica dei navigli in piazza San Marco (pag. 4, 6) secondo il progetto di Boatti-Malara, modulando l'intervento lungo la via omonima e all'incrocio con via Fatebenefratelli in funzione del traffico privato che, da qui al 2025, potrà ragionevolmente aver assunto una minore incidenza rispetto alle esigenze di mobilità e accesso al centro storico.

Sono previsti anche interventi puntuali di riattivazione idraulica e paesaggistica in corrispondenza della Conca di via Senato (pag. 4, 7), di via Laghetto - Ca' Granda (pag. 4, 8) e in corrispondenza del Parco delle Basiliche lungo via Molino delle Armi.

Inoltre, subordinatamente alle modalità con cui si provvederà all'adattamento del progetto di sistemazione delle Darsena con particolare riferimento alle modalità con cui sarà definito il rapporto tra questa e Piazza XXIV Maggio, si ipotizza di poter sostituire l'attuale fatiscente edificio del mercato coperto con un edificio più consono alla definizione architettonica della piazza oltreché a qualificare l'attestamento su di essa della Darsena secondo il progetto di Monica Boldrin (pag. 4, 9).

Infine si ipotizza di poter realizzare e completare architettonicamente il progetto della Nuova Darsena secondo la proposta di Prusicki-Cislighi che rappresenta un elemento di specifica valorizzazione del contesto di Porta Genova (pag. 4, 10) e del retroterra rappresentato dai tessuti insediativamente e tipologicamente poco qualificati attorno alle vie Tortona-Savona.

TERZA FASE OLTRE IL 2025

La terza fase, oltre il 2025 (pag. 5, planimetria), finalizzata a ultimare la realizzazione sistema dei Navigli milanesi con la realizzazione dei tratti di raccordo tra gli interventi precedenti ed il conseguente completamento non soltanto del sistema idraulico ma della sua funzionalità complessiva fino al ripristino della navigabilità.

Il primo tratto è compreso tra Cassina de' Pomm, lungo via Melchiorre Gioia, fino alla storica conca dell'Incoronata Ponte delle Gabelle; il secondo tratto dal ponte delle Gabelle alla chiesa di San Marco integrando il bacino già realizzato in seconda fase; il terzo tratto da San Marco a piazza Cavour; il quarto tratto da piazza Cavour a corso di Porta Venezia integrando l'intervento già realizzato della conca di via Senato, il quinto tratto da corso di Porta Venezia a Via Santa Sofia integrando gli interventi di Via Laghetto-Ca' Granda e in corrispondenza del Parco delle Basiliche e il sesto e ultimo intervento nel tratto da Santa Sofia alla leonardesca conca di Viarenna realizzata in seconda fase e già collegata con la Darsena.

Con l'insieme degli interventi di terza fase sono poste le basi per rifunzionalizzare integralmente i navigli sia da punto di vista idraulico che della navigabilità. Sarà infatti possibile attivare certamente una mobilità di tipo turistico e possibilmente anche come trasporto di servizio pubblico a integrazione del servizio ordinario.

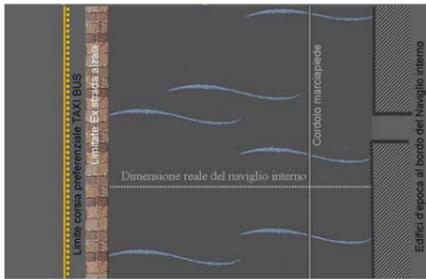
La finalità di questo studio oltre a porre le basi per uno sviluppo progettuale che si propone di approfondire in modo coordinato, partecipato e condiviso le differenti proposte progettuali in funzione della loro fattibilità, intende nel breve periodo ottenerne la presa d'atto da parte del PGT di Milano in corso di ridefinizione e di tutti i livelli di pianificazione urbanistica e territoriale sovraordinati, a partire dal Piano Territoriale Regionale d'Area (PTRA) dei Navigli Lombardi entrato in vigore il 16 Novembre 2010.

In particolare, per quanto riguarda la Cerchia, il PTRA riconosce a questo canale interno, ormai interrato, un particolare valore nella storia di Milano in quanto ha costituito la matrice formale del centro storico e ha posto Milano al centro di una rete di scambi con il vasto territorio che va dal Ticino all'Adda.

Le azioni che il PTRA propone, oltre a un progetto comunale di valorizzazione della memoria di tale anello di connessione, sono il recupero dei principali manufatti idraulici connessi e la realizzazione di una pista ciclabile urbana che va dalla Darsena a Cassina de' Pomm.

DIDASCALIA E IMMAGINI PROGETTI PRIMA FASE 2015

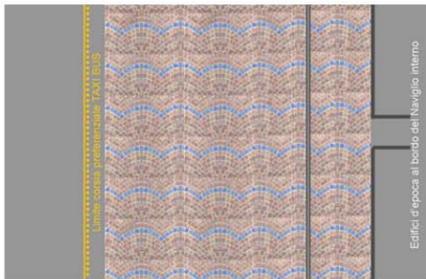
1a



La Cerchia dei Navigli in scala 1:1
Dalla Darsena alla Cassina de' pomm
Vallara

Il Progetto si propone di evocare la memoria dei Navigli con un segno visibile sul manto stradale che ne fissa la traccia nella dimensione reale, lungo il percorso che ha visto scorrere le sue acque nel centro storico fino al 1929.

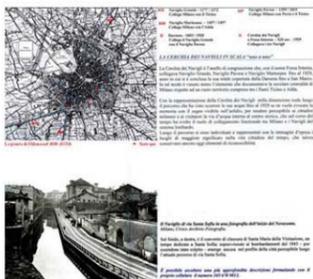
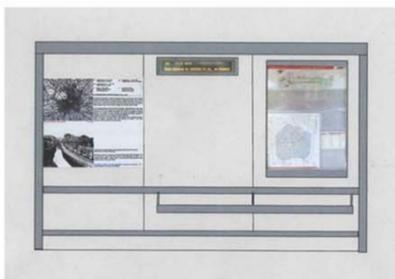
1b



La rappresentazione schematica della cerchia dei Navigli può essere realizzata con tecniche e materiali diversi a seconda del contesto:

- un semplice segno grafico sul manto stradale in asfalto che rievochi l'acqua per colore e forma
- una pavimentazione in cubetti di porfido ad archi contrastanti con file di archetti blu più o meno distanziate fra loro

1c



Info Point: Localizzati lungo il percorso storico in luoghi di sosta come le pensiline alle fermate dei mezzi pubblici e nei punti di bike sharing, contribuiscono a dare forza e consistenza a questa memoria urbana con immagini, descrizioni e notizie. Informazioni più dettagliate potrebbero essere rese disponibili su supporti multimediali, accessibili attraverso l'uso di smartphone.

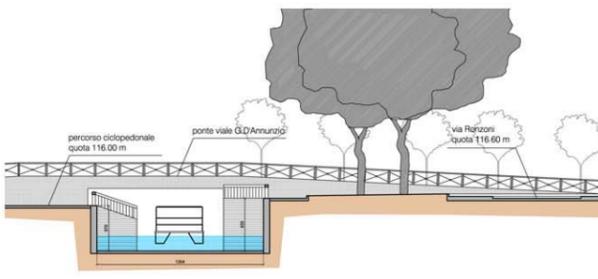
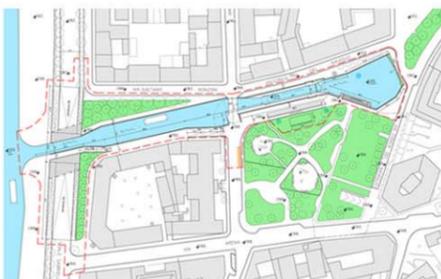
2



Conca delle Gabelle
Boatti - Malara

Progetto di riattivazione idraulica e paesaggistica dei navigli in località conca delle Gabelle

3



Conca di Viarenna
Malara

Progetto di restauro della conca di Viarenna, di riapertura del bacino e di riconnessione della Conca alla Darsena

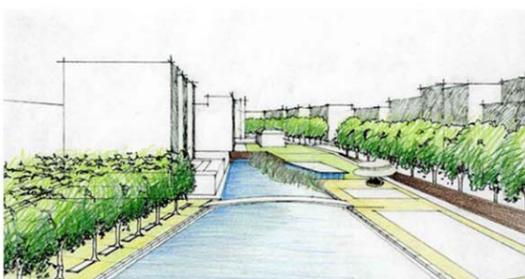
4a



La Nuova Darsena
Bodin - Rizzato

Progetto vincitore del Concorso Internazionale bandito dal Comune di Milano nel 2004

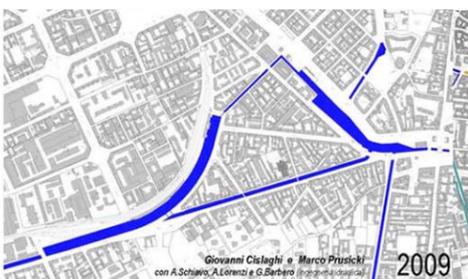
4b



Valorizzazione e Recupero della Darsena
Giachetti - Cassetta - Marrucci

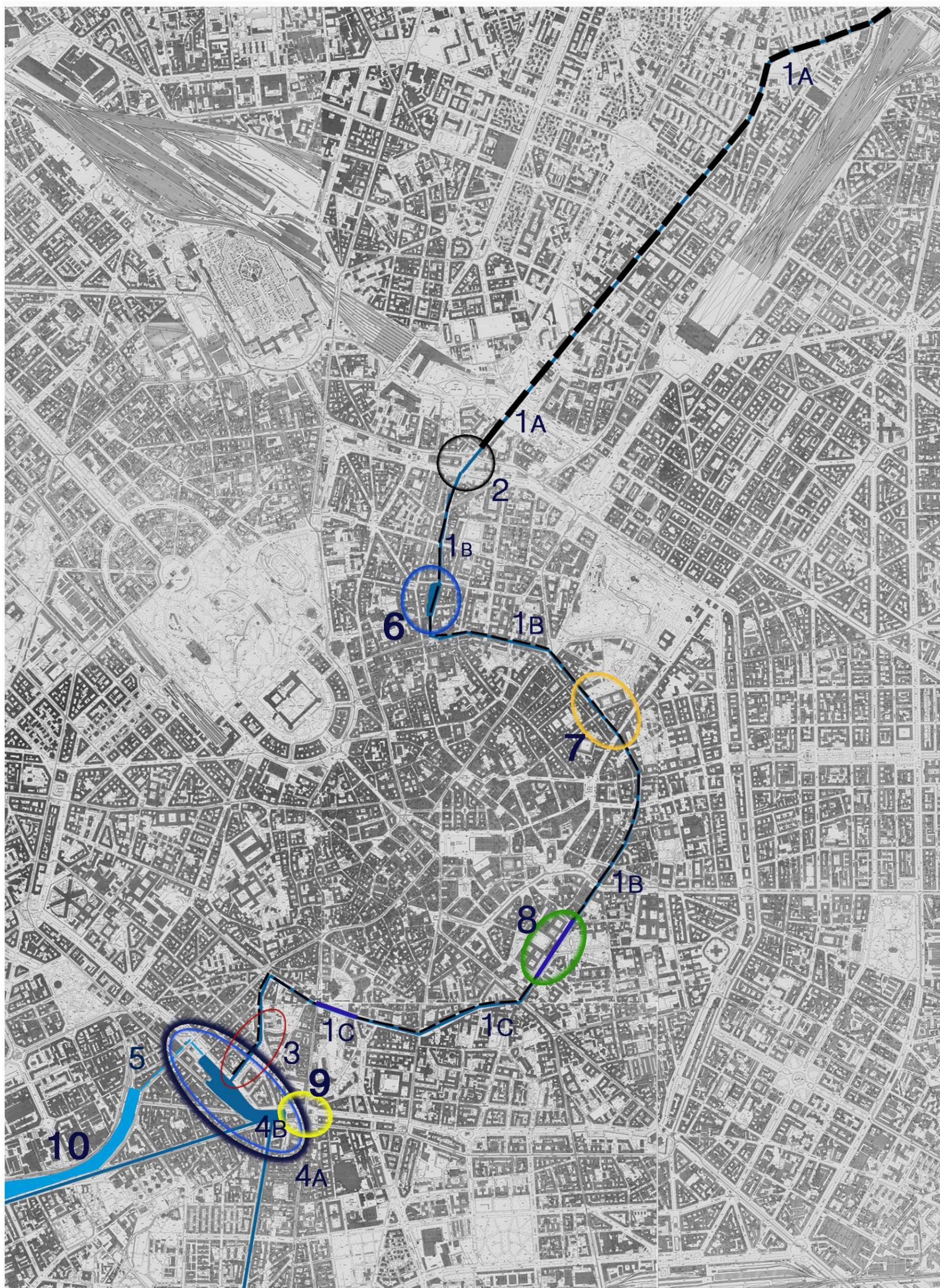
Guida alla Partecipazione, progetto schematico di indirizzo nato dalla discussione con i cittadini i comitati di zona e le associazioni ambientaliste.

5



Raccordo idraulico Navigli/Darsena
Prusicki - Cislaghi

Si vuole riattivare la circolazione delle acque tra navigli e darsena deviando il naviglio grande verso la stazione di porta Genova e di lì verso la darsena aprendo un nuova via d'acqua lungo via Cristoforo Colombo e riattivando la conca di Viarenna.



DIDASCALIA PROGETTI PRIMA FASE 2015

- 1a **La Cerchia dei Navigli in Scala 1:1 - Dalla Cassina de' Pomm alla Conca della Gabelle**
- 1b **La Cerchia dei Navigli in Scala 1:1 - Dalla Darsena alla Conca della Gabelle**
- 1c **La Cerchia dei Navigli in Scala 1:1 - Gli info point**
- 2 **La Conca delle Gabelle**
- 3 **La Conca di Viarenna**
- 4a **La Nuova Darsena - Progetto vincitore concorso internazionale 2004**
- 4b **Valorizzazione e Recupero della Darsena**
- 5 **Raccordo idraulico Naviglio-Darsena**

DIDASCALIA E IMMAGINI PROGETTI SECONDA FASE 2025

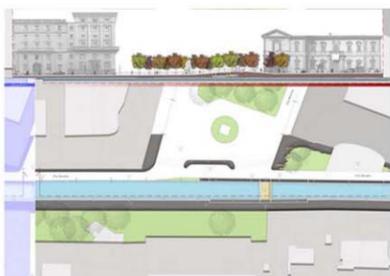
6



Bacino di San Marco
Boatti - Malara

Progetto di riattivazione idraulica e paesaggistica dei navigli in località via S.Marco - via Fatebenefratelli

7



Conca di via Senato
Boatti - Malara

Progetto di riattivazione idraulica e paesaggistica dei navigli in località via Senato - via Marina

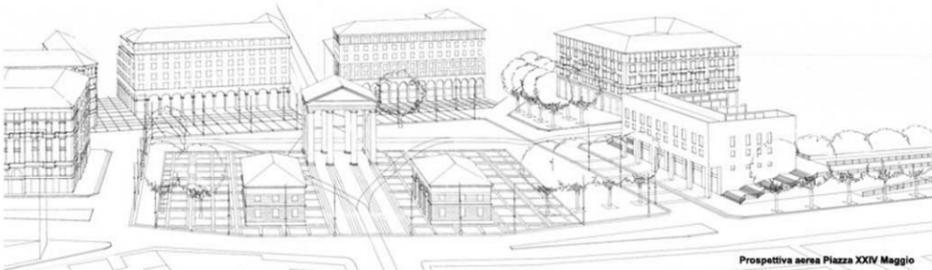
8



Laghetto Ca' Granda
Boatti - Malara

Progetto di riattivazione idraulica e paesaggistica dei navigli in località laghetto Ca' Granda, via Francesco Sforza .

9



Sistemazione Piazza XXIV maggio
Boldrin

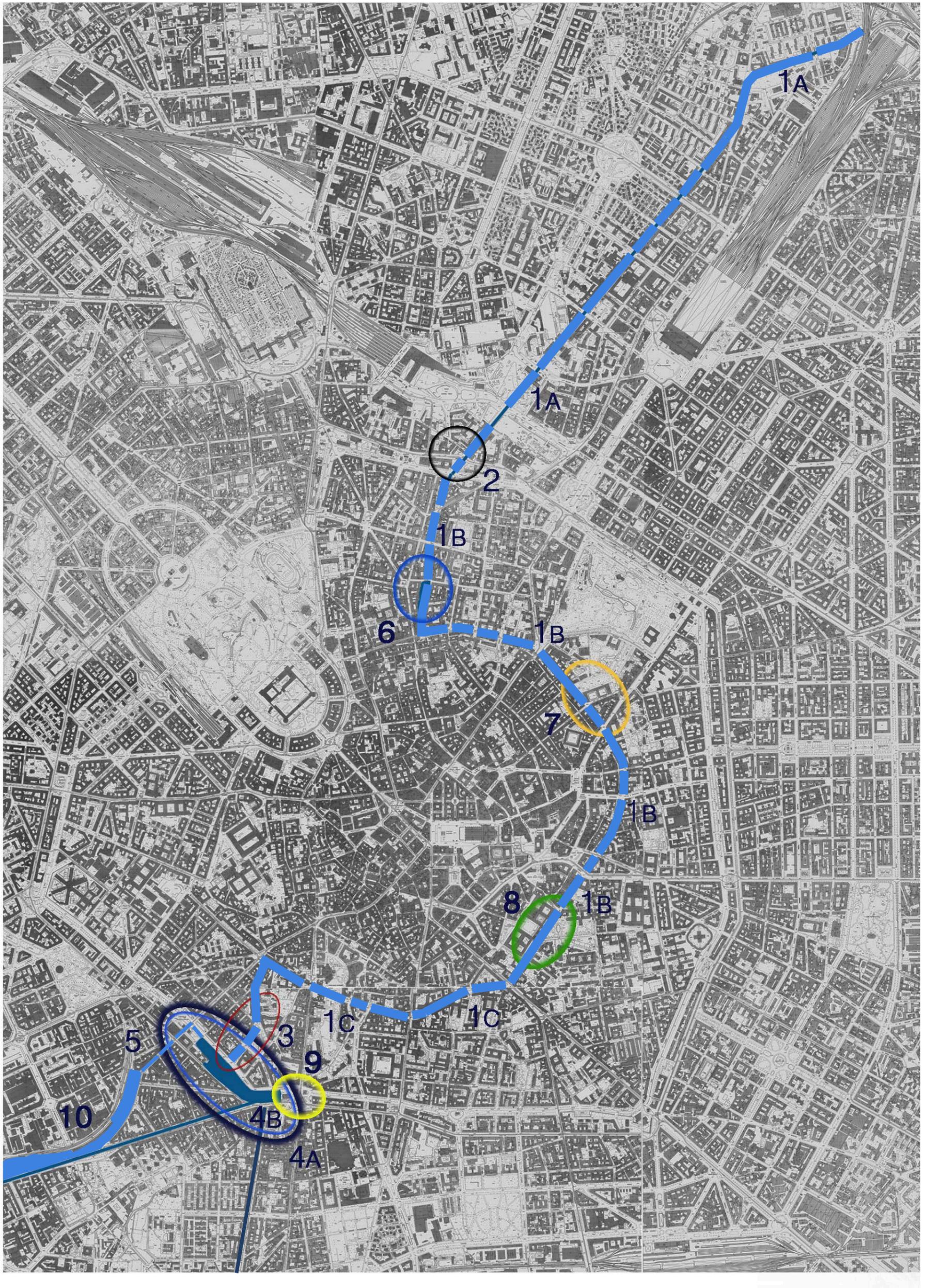
Il Progetto prevede la sistemazione di Piazza XXIV e la sostituzione del mercato coperto.

10



Progetto Seconda Darsena
Prusicki - Cislighi

Il Progetto si propone in vista della dismissione dello scalo di ferroviario di Porta Genova la deviazione del Naviglio Grande e la formazione sull'area dello scalo di una seconda Darsena una nuova grande piazza d'acqua elemento di unità tra parti di città cresciute senza connes-



IL TERRITORIO LOMBARDO E IL SISTEMA DEI NAVIGLI



Idrovia Locarno - Milano - Venezia

Progetto in atto di recupero di una idrovia che unisce tra loro laghi, fiumi e canali, e che ha in Locarno la stazione di testa della via d'acqua dalla Svizzera al mare.
Furono i Visconti i precursori dell'idrovia Locarno -Milano-Venezia.
Soprattutto Filippo duca di Milano dal 1412 al 1447, che ai castelli viscontei di Locarno, Abbiategrasso, Milano e Pavia si recava con le sue navi percorrendo il naviglio detto Ticinello o Naviglio Maggiore.
Occorre riconoscere poi che Milano, in grande misura, è stata costruita grazie ai Navigli, scavati in origine per la difesa e l'irrigazione delle campagne e utilizzati subito dopo per la navigazione non solo commerciale.

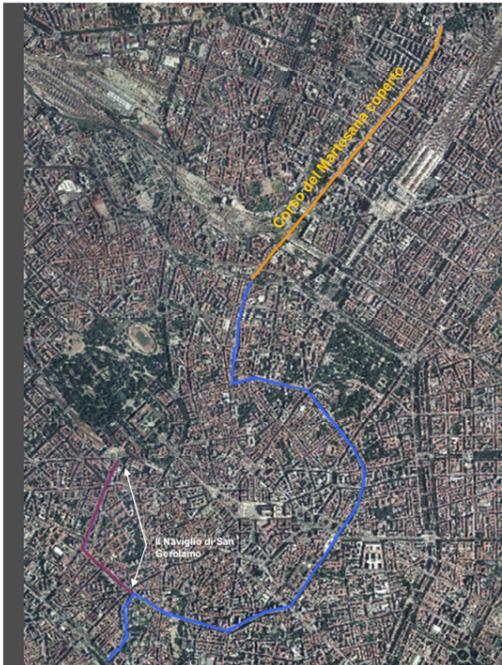
La cerchia in scala uno a uno

Vascelli Vallara Umberto

La finalità del progetto è di evocare l'antico Naviglio interno al Centro storico nella sua reale dimensione e collocazione lungo un itinerario che va dalle acque della Darsena fino alla Conca dell'Incoronata a San Marco per ricongiungersi alle acque del Naviglio Martesana a Cassina de' Pomm: *da acqua ad acqua.*

Il Progetto comunica il suo messaggio mediante :

- La rappresentazione sulla pavimentazione stradale della **Cerchia in scala 1:1**
- L'allestimento di **Info Point** – utilizzando le pensiline dei mezzi pubblici e realizzando appositi totem
- La possibilità di accedere ad una informazione più dettagliata mediante il telefono cellulare collegabile con un numero verde ad un disco preregistrato che fornisce notizie sui singoli episodi storici che caratterizzano il percorso, digitando di seguito al numero verde il numero associato ad ogni **Info Point**
- Una guida cartacea distribuita all'Urban Center, all'Ufficio Turistico Comunale ed anche presso edicole e librerie.
- Uno strumento multimediale da noleggiare eventualmente insieme alla bicicletta dei Bike Sharing.



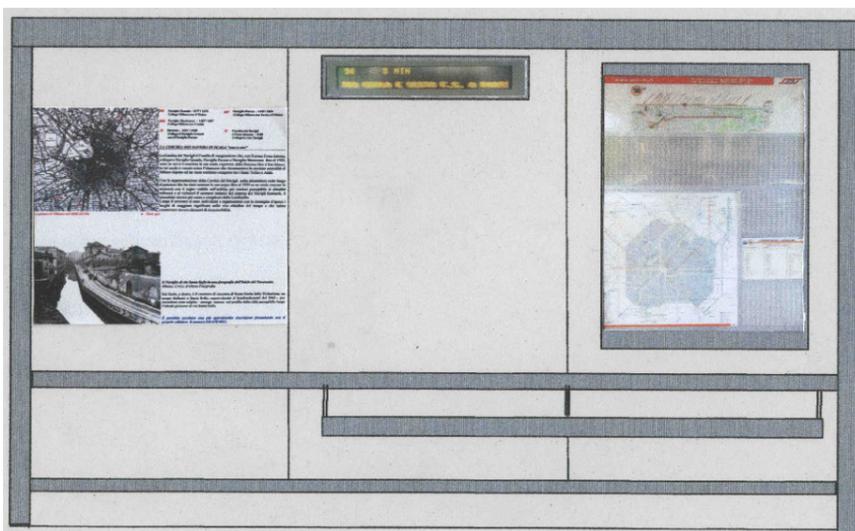
Con la seguente articolazione:

- La cerchia (fossa interna) dalla Darsena a San Marco
- La parte coperta del Naviglio Martesana da San Marco a Cassina de' Pomm.

Con possibili differenti modalità di rappresentazione sul manto stradale



Il progetto prevede la rappresentazione schematica del percorso storico della Cerchia individuato nella sua dimensione reale da una pavimentazione di cubetti di porfido disposti ad archi contrastati, alternati con archi blu.



Quattro sezioni informative articolano una composizione stampata su supporto trasparente riprodotta su una vetrata libera delle pensiline di attesa dei mezzi pubblici, che in tal modo assumono il ruolo di Info Point del percorso.



**Via Senato
progetto Cerchia uno a uno
vista a volo d'uccello**



- NG** Naviglio Grande - 1177 / 1272
Collega Milano con il Ticino
- NP** Naviglio Pavese - 1359 / 1819
Collega Milano con Pavia e il Ticino
- NM** Naviglio Martesana - 1457 / 1497
Collega Milano con l'Adda
- D** Darsena - 1257 / 1920
Collega il Naviglio Grande con il Naviglio Pavese
- C** Cerchia dei Navigli o Fossa Interna - 1158
Collegava i tre Navigli

LA CERCHIA DEI NAVIGLI IN SCALA "uno a uno"

La Cerchia dei Navigli è l'anello di congiunzione che, con il nome Fossa Interna, collegava Naviglio Grande, Naviglio Pavese e Naviglio Martesana fino al 1929, anno in cui si è conclusa la sua totale copertura dalla Darsena fino a San Marco. In tal modo è venuto meno l'elemento che documentava la secolare centralità di Milano rispetto ad un vasto territorio compreso tra i fiumi Ticino e Adda.

Con la rappresentazione della Cerchia dei Navigli nella dimensione reale lungo il percorso che ha visto scorrere le sue acque fino al 1929 se ne vuole evocare la memoria con il segno visibile sull'asfalto, per rendere percepibile ai cittadini milanesi e ai visitatori il carattere unitario del sistema dei Navigli lombardi, il manufatto storico più vasto e complesso della Lombardia.

Lungo il percorso si sono individuati e rappresentati con le immagini d'epoca i luoghi di maggiore significato nella vita cittadina del tempo e che talora conservano ancora elementi di riconoscibilità.

La pianta di Milano nel 1888 (IGM)

● Siete qui



Il Naviglio di via Santa Sofia in una fotografia dell'inizio del Novecento. Milano, Civico Archivio Fotografia.

Sul fondo, a destra, è il convento di clausura di Santa Maria della Visitazione, un tempo dedicato a Santa Sofia; sopravvissuto ai bombardamenti del 1943 - pur essendone stato colpito - emerge ancora nel profilo della città percepibile lungo l'attuale percorso di via Santa Sofia.

È possibile ascoltare una più approfondita descrizione formulando con il proprio cellulare il numero 345 678 9012.

UNA PERDITA E UNA RICONQUISTA

LA PERDITA

La cancellazione dei Navigli è una perdita consistente per il paesaggio urbano: "(...) una via cittadina ha una sua doppia dimensione e funzione: non può essere solo un luogo di razionali spostamenti, ma va considerata anche come luogo irrazionale di sentimenti e umano vagabondare. I Navigli, in questo senso non erano certo da meno: via di comunicazione e trasporto erano al tempo stesso una via adatta a passeggiate pensose e fantasticherie. In epoche precedenti questa doppia dimensione era sempre raggiunta con naturalezza, oggi non sembra esserlo più. Apparteniamo a un'epoca positiva e programmatrice che si muove molto maldestramente quando entrano in campo dimensioni non quantificabili. Eppure anche queste dimensioni esistono e chiedono un loro spazio. Costeggiando dunque con qualche scopo i Navigli si poteva (...) scomporre il proprio agire in vista di un fine in una serie indefinita di atti minimi, autonomi e in se stessi sempre significativi (realizzando così di volta in volta l'archetipo dell'attraversare un ponte, dell'appoggiarsi a un parapetto, del guardare un portale o un albero.)" Marco Comolli "La cancellazione dei Navigli - Declino di un'affabilità urbana" Theoria, 1994.

LA RICONQUISTA

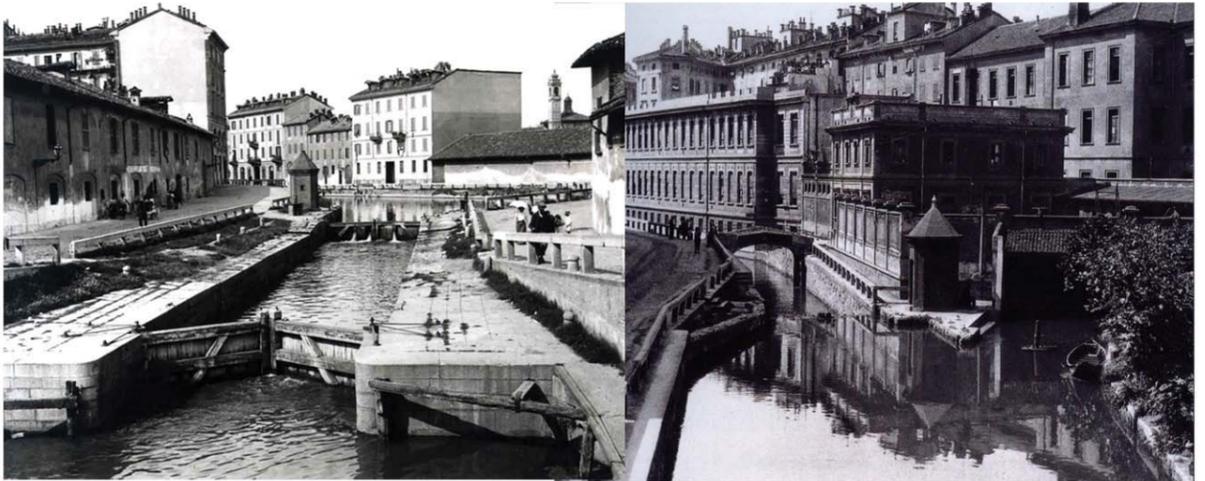
Un progetto complessivo che abbia come obiettivo la risistemazione della Darsena e la riapertura della fossa interna e della Martesana fino a Cassina de' Pom, deve passare attraverso un processo democratico di verifica di cui il referendum del giugno 2011 è un solo primo passo.

Deve verificarsi un consenso molto vasto a livello di zona e quartiere considerando anche le compatibilità di bilancio.

Uno scopo importante che un Piano di Governo del Territorio per Milano può perseguire è quello di riscoprire gli storici tracciati dei Navigli milanesi che ci riportano alla dimensione più nobile e alla tradizione più importante della città, quella delle grandi opere utilitaristiche (i canali e i sistemi irrigui) che hanno caratterizzato un'importantissima pagina della storia d'Italia, con la presenza e l'opera di Leonardo da Vinci.

Aprire laddove possibile i corsi d'acqua ricoperti dalle strade asfaltate è un progetto possibile che avrebbe un significato importante nel ridisegno di una città lenta e vivibile, in un riequilibrio diffondersi delle relazioni quotidiane.

L'idea di progetto potrebbe partire da un filo continuo d'acqua superficiale che attraversa la città di Milano, da nord a sud, dal Naviglio Martesana alla Darsena, attraverso una porzione dell'antico tracciato dei navigli della città: via Melchiorre Gioia, via San Marco, via Fatebenefratelli, via Senato, via San Damiano, via Sforza, via Santa Sofia, via Molino delle Armi, via De Amicis, via conca del Naviglio.



via Senato



Ponte delle Gabelle - Incoronata - via San Marco

Ponte delle Sirenette in via Visconti di Vimodrone

UN NUOVO MANUFATTO CHE DIALOGA CON LA STORIA E LA TRADIZIONE DEI NAVIGLI MILANESI

Riaprire dunque il Naviglio Martesana da Cassina de Pomm alla Darsena, anche alla navigazione di piccoli battelli con funzioni di servizio pubblico, costituirebbe una reale e profonda riduzione del traffico veicolare nel centro di Milano e, insieme, risulterebbe un formidabile elemento di valorizzazione paesaggistica e monumentale, migliorando significativamente la qualità della vita nella città.

OBIETTIVI DEL PROGETTO:

1. Riqualificare le sponde della Martesana
2. Rivitalizzare i corsi d'acqua esistenti diminuendo gli inquinanti;
3. Valorizzare i Navigli con il recupero dei tracciati storici che escono nuovamente allo scoperto consentendone la navigabilità
4. Lungo il nuovo tracciato gli indicatori della qualità ambientale (uso del suolo, aree verdi, piste ciclabili, beni storico ambientali, isole pedonali) determinano il percorso progettuale verso gli esiti finali
5. Utilizzare l'acqua della Martesana

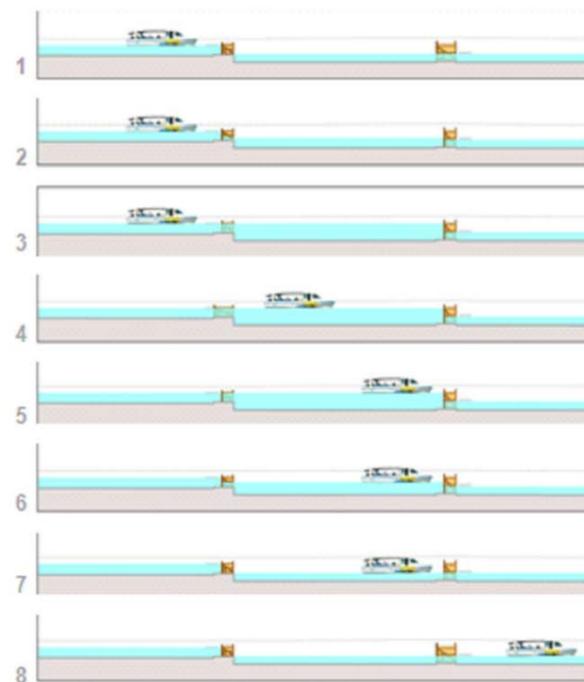
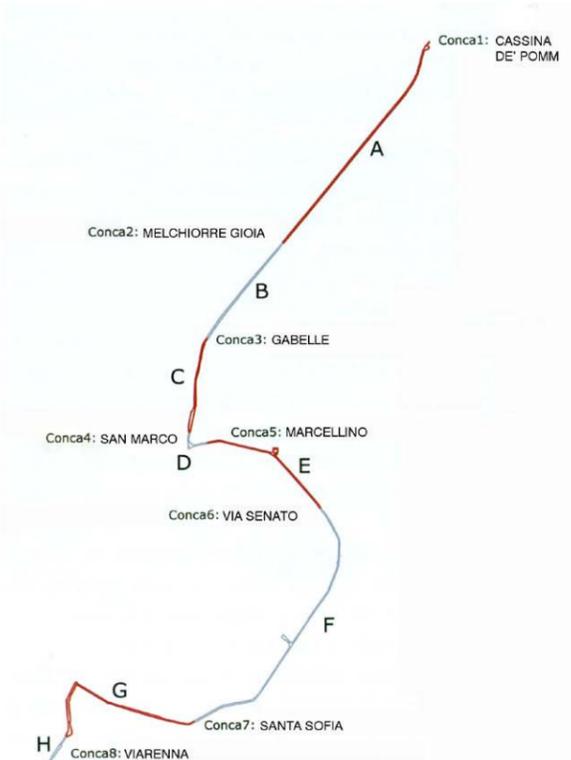
Lo schema di funzionamento idraulico del progetto è impostato su un sistema di conche in larga parte coincidenti con quelle storiche. Il primo tratto è compreso tra Cassina de' Pomm e via Melchiorre Gioia, il secondo tratto giunge sino alla storica conca dell'Incoronata Ponte delle Gabelle, il terzo tratto dalle Gabelle alla chiesa di San Marco, il quarto tratto da San Marco a piazza Cavour, il quinto tratto tra piazza Cavour e porta Venezia, il sesto tratto da porta Venezia a Santa Sofia, il settimo tratto da Santa Sofia alla leonardesca conca di Viarenna e l'ultimo tratto da qui alla Darsena. La riapertura del Naviglio non inciderà sul funzionamento delle linee della metropolitana esistenti e su quelle di progetto, scorrendo sempre al di sopra dei tunnel nei quali transitano i treni.

Potranno essere necessari consolidamenti della metropolitana 1 linea rossa, all'incrocio tra via Senato e corso Venezia.

Potrà essere introdotto un sistema di trasporto pubblico lungo i Navigli ritrovati con frequenza di circa uno ogni 15 minuti e con 25 posti a sedere.

La funzione di tale trasporto pubblico sarà prevalentemente turistica.

Saranno garantiti almeno otto varchi lungo le direttrici principali del trasporto pubblico con attraversamenti radiali del Naviglio attraverso la viabilità esistente o ponti studiati allo scopo. La viabilità veicolare lungo il tratto dei Navigli riaperti sarà garantita ai residenti e per il carico e scarico delle merci nei due sensi di marcia, oltre che ai mezzi di emergenza e di soccorso. Dal punto di vista del manufatto, esso tenderà a restaurare e riscoprire le originarie e storiche sponde del Naviglio lungo il lato interno della cerchia, mentre il letto e la sponda esterna saranno costituite da una nuova opera.



Incoronata-San Marco- via Senato



via San Marco e via Fatebenefratelli



via San Marco angolo via Fatebenefratelli

UNA "DARSENA NUOVA" PER MILANOTESTO

Giovanni Cislaghi, Marco Prusicki

La dismissione dello scalo di Porta Genova costituisce oggi una straordinaria occasione per la ridefinizione del ruolo fondamentale del sistema delle acque nella città di Milano che deve essere considerato come un *'grande progetto'* messo in crisi dal processo moderno di trasformazione, che ha visto nelle acque un ostacolo alla realizzazione dei propri disegni e perseguito una loro progressiva e costante eliminazione dal suolo urbano. La situazione di degrado della Darsena, privata dei suoi immissari storici, ne è oggi l'espressione più evidente: la mancata immissione delle acque dell'Olonà e del Naviglio di Viarenna nella Darsena permane infatti, ancora oggi, come problema fondamentale per ogni proposta di riqualificazione dell'area. In tale prospettiva, il progetto per la trasformazione dell'area ferroviaria di Porta Genova in via di dismissione propone la deviazione del Naviglio Grande e la formazione sull'area dello scalo di una seconda Darsena, una nuova grande piazza d'acqua, elemento di unità tra parti di città cresciute senza connessioni, in grado di unificare gli approdi delle vie di terra e d'acqua e di porsi come affaccio per i tessuti circostanti e per le attività presenti.

Luogo di lavoro, dunque, di commercio e di divertimento: sede di attività produttive legate alla creatività già presenti nel quartiere (atelier, laboratori, centri di ricerca, studi fotografici e di cinematografia, ecc.); "vetrina" per le attività culturali e gli eventi legati alla moda e al design che vi si svolgono; approdo dell'idrovia Locarno-Milano-Venezia, che sarebbe direttamente connesso con la stazione della metropolitana, nodo fondamentale per le relazioni urbane e territoriali; nuova *movida* della città, con bar, ristoranti, locali notturni affacciati sull'acqua, in un luogo centrale, separato dalla residenza, non prevista nel *mix funzionale* proposto dal progetto; sede del mercato bisettimanale che attualmente si sviluppa lungo viale Papiniano, visto come presenza significativa, ma anche come fattore di criticità sempre maggiori nella sua attuale collocazione.

L'identità del quartiere che si sviluppa lungo la via Tortona fino alla chiesa di San Cristoforo, insieme alla dismissione dello scalo, evidenziano l'opportunità di coinvolgere nel progetto anche le aree tra la ferrovia e il Naviglio, poste ad ovest dello scalo fino alla chiesa, attualmente occupate prevalentemente da capannoni e depositi, che potrebbero essere ridestinate a spazi per lo sport e il tempo libero (le "Terme" di Milano) a consolidamento delle storiche presenze delle Società Cannottieri, localizzate lungo l'acqua poco oltre la chiesa.

Il progetto prevede 28.000 mq di slp (15.000 mq commerciale/esercizi pubblici e 13.000 mq di laboratori), esclusa la parte di attrezzature sportive, e un parcheggio interrato di 18.000 mq.

¹ Il progetto è stato elaborato nel 2009 presso la Facoltà di Architettura Civile del Politecnico di Milano nell'ambito del Seminario: *"Milano, scali ferroviari e trasformazioni urbane"* da: Giovanni Cislaghi e Marco Prusicki (responsabili), Alessio Schiavo, Angelo Lorenzi, con la consulenza di Giuseppe Barbero per l'ingegneria idraulica.



1. L'attuale condizione dei Navigli e della darsena nell'area di Porta Ticinese; 2. Progetto per la deviazione del Naviglio, formazione della Nuova Darsena e rialimentazione della Darsena storica

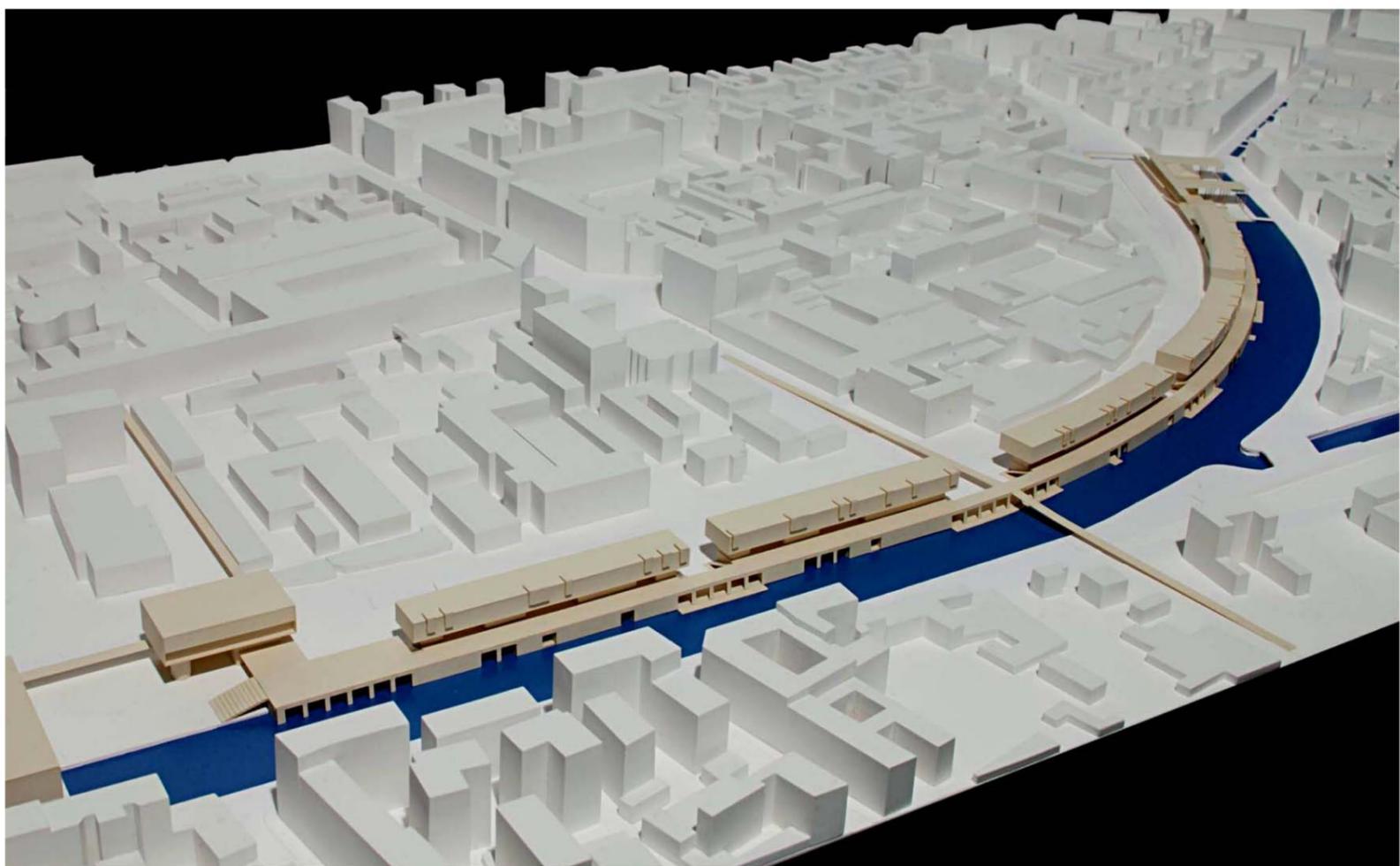
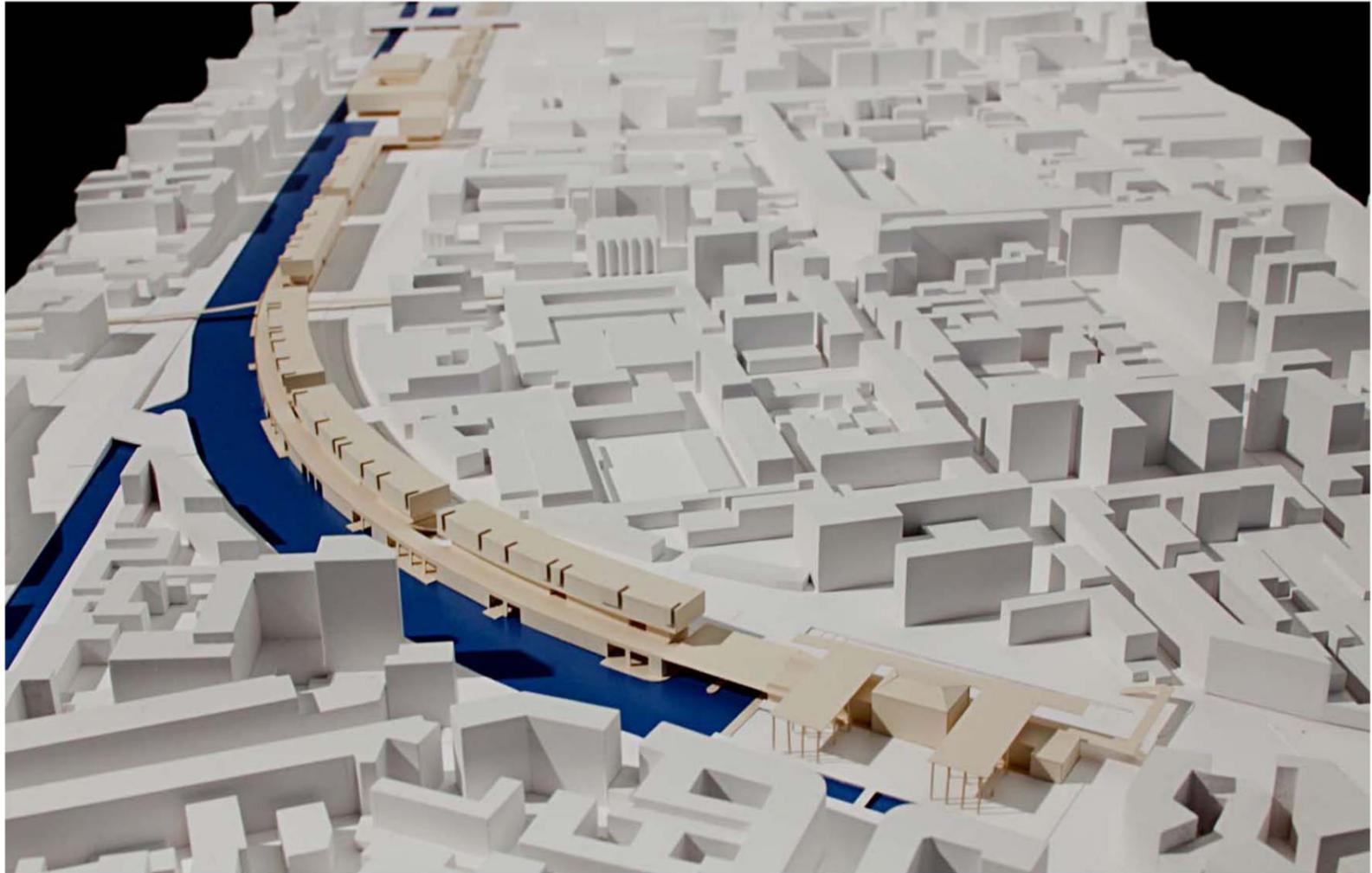
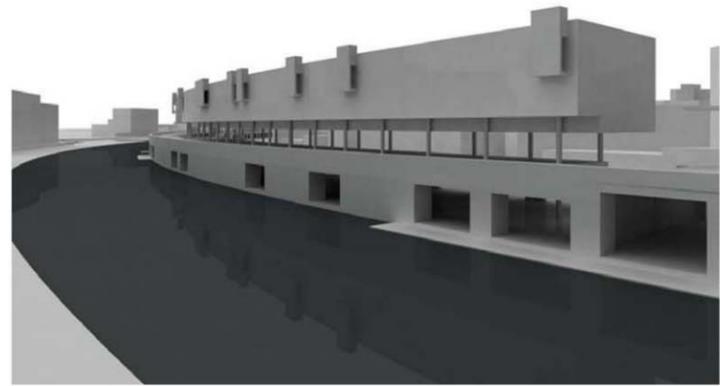


3. veduta zenitale del modello - sulla destra: la stazione di porta Genova, approdo per la linea di navigazione e nuovo accesso MM2; al centro: il viale alberato e i passeggi in quota lungo la DARSENA NUOVA con esercizi pubblici, spazi espositivi, laboratori; sulla sinistra: la piazza "città delle culture" con l'auditorium e l'accesso al museo, e il grande complesso sportivo delle Terme.

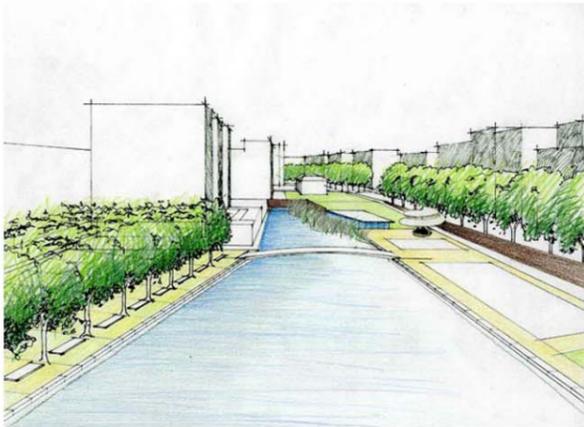
pagina seguente: sezione e veduta prospettica del corpo in curva con il basamento commerciale, i "passeggi" sopraelevati, e i corpi sospesi dei laboratori; vedute prospettiche generali del modello

UNA "DARSENA NUOVA" PER MILANO

Giovanni Cislaghi, Marco Prusicki



UN PROGETTO CHE EDUCA AL RECUPERO DEI VALORI IDENTITARI DELLA CITTA'



Questa proposta di progetto si risolve nella ricreazione del luogo Darsena, recuperato e restituito alla città di Milano nella sua qualità dimenticata o andata a disperdersi, a causa di intenzioni progettuali non commisurate alla realtà della sua storica presenza urbana e ambientale.

L'ipotesi nasce anche da un confronto con la città ed i cittadini assai impazienti e desiderosi di tornare a vivere questo spazio che è, a tutti gli effetti, un cuore antico e pulsante capace di rigenerare il sapore ed il colore di una milanese che va sempre di più scomparendo tra spinte e manie progettuali di contrastante e poco verificata e attinente realtà troppo spesso calate dall'alto per logiche speculative e poco condivisi dal basso con i cittadini.

La Darsena, con suoi argini aperti e percorribili, rappresenta ancora un esempio nella città costruita della sua natura territoriale profonda che non è lecito snaturare per la sua memoria antica e umana, rivolta all'ambito della pianura in cui si organizza come centro.

In questo contesto e per ciò che rappresenta, è da considerarsi una realtà di riferimento strategica per lo sviluppo di una futura ipotesi di riqualificazione umana e urbana da estendersi a tutta la realtà dei navigli e alle propaggini spaziali e ambientali, monumentali e storiche che insistono sul loro recuperabile tracciato seguendo un filo interiore profondo e culturalmente attivo che merita tutto il suo valore.

L'ipotesi di progetto o meglio il meta-progetto che proponiamo delinea con sincerità e sensibilità il senso di un recupero identitario nel tentativo di ridare alla città un senso nei valori, che si estenda alla riscoperta di un sistema delle vie d'acqua fruibile oggi anche nelle sue memorie e nelle sue realtà architettoniche ed urbanistiche esistenti, integrando dignità e qualità urbana con funzioni idonee, compatibili e vivibili nell'attuale realtà, in organica continuità senza inibire nulla di ciò di cui il futuro ha bisogno, nella convinzione che semplicemente educando al rispetto dei valori dell'identità si afferma il valore umano, sociale e culturale della città intera.

Il progetto ricerca quelle funzioni che consentano una vivibilità armonica con le esigenze dei cittadini che vivono la Darsena ma nella consapevolezza che tale luogo urbano è necessario a tutti i milanesi che devono godere anche come sistema funzionale di riferimento alla città di Milano.

Quindi verde e pedonalità, funzionalità e storia come le mura spagnole e le tradizionali strutture architettoniche presenti legate alle attività d'acqua sono previste, trattate e organizzate per essere fruite in rapporto alla città e alle potenzialità del suo sistema offrendo una pausa urbana di bellezza e di memoria oltre che di vita qualitativa urbana.

La proposta da trasformare poi in progetto magari mediante un concorso tra architetti milanesi che meglio conoscono la realtà locale e possono meglio di molte archistar internazionali interpretare al meglio questo tema vuole essere un indirizzo e quindi volutamente lasciato neutro da un punto di vista architettonico per disegnare solo la filosofia dell'intervento, la sua anima.

Le funzioni che per noi dovrebbero essere presenti nella nuova Darsena e che si possono e si devono realizzare con interventi semplici ma, e con la massima attenzione ai costi, sono

- il ripristino della funzione storica di porto. declinata con vocazione diportistico/turistica per piccole imbarcazioni elettriche o a remi come una piccola marina oltre che al servizio delle nostre canottieri per corsi ai bambini di canottaggio, canoa o vela, e ospitare il terminal di bateaux mouches di servizio pubblico. Un modo per far rivivere non solo la Darsena ma anche tutto il sistema Navigli e le vie fluviali ad esse collegate come prevede anche il progetto del parco delle vie d'acqua proposto per Expo.

- L'allestimento di una parte protetta a piccolo lido dove passare momenti di svago e divertimento a contatto con l'acqua

- La realizzazione di piste ciclabili di collegamento verso il costruendo, in ottica expo, parco delle vie d'acqua e sul Naviglio Pavese verso Pavia per le quali occorre predisporre un piano della mobilità ciclabile funzionale alla zona: La metropolitana dovrebbe consentire il trasporto di biciclette ed identificare le stazioni (S.Ambrogio, S.Agostino Genova, Romolo, Famagosta) da adeguare in tal senso, come le FF.SS - metroleggera già in funzione fino a S. Cristoforo e adeguare i ponti pedonali sui Navigli per le bici.

- La creazione di una sorta di piccolo museo dei Navigli gestito dalle associazioni o comitati anche attraverso il posizionamento di repliche di macchine leonardesche lungo il percorso pedonale in omaggio agli studi di Leonardo sui navigli.

Nel dettaglio:

lungo Viale Gorizia

- creazione di uno spazio di città lenta una piccola oasi di tranquillità lungo l'acqua a servizio di un quartiere privo di giardini e men che meno alberati dove potrebbero trovare casa gli alberi di piazza del Duomo oltre a panchine, un ponte di collegamento con l'altra riva e la discesa verso la Darsena

lungo Viale Gabriele D'Annunzio

- un lungo pontile a creare una marina con un piccolo volume destinato a servizi portuali e piccolo ristoro, per le attività di canottaggio, canoa e vela
- la riqualificazione architettonica del mercato comunale
- il terminal dei bateaux mouches con la biglietteria
- la sistemazione a verde verso la potenziale connessione con la ristrutturata conca di Virena che può solo rafforzare la vocazione turistica dell'area con un percorso ciclopedonale affiancato ai bastioni spagnoli riaffiorati dagli scavi ed affiancata didascalicamente da repliche di macchine leonardesche
- un area attrezzata per giochi e tempo libero
- la salita verso p.za cantore a verde con l'inserimento nel dislivello di un volume dedicato al piccolo museo dei Navigli.

Riteniamo che i Milanesi rinvogliano la loro Darsena, nessuno desidera grandi progetti costosi ed avulsi dalla realtà e dal quartiere, evitando di far diventare la Darsena la cerniera di unione tra la movida delle Colonne di S.Lorenzo e quella dei Navigli creando un continuum territoriale fatto di tavolini, un ennesimo non luogo negato alla città ed alla fruizione dei cittadini.

C'è bisogno di semplicità e concretezza nel rispetto dell'identità e della qualità dei luoghi.

PROGETTO PARTECIPATO CONDIVISO DARSENA E NAVIGLI

SCHEMA DEI CONTENUTI FONDAMENTALI DA INSERIRE NEL PGT

Con riferimento al presente progetto-programma partecipato e condiviso, oltre che dall'esame delle osservazioni al PGT presentate sull'argomento, emerge un interesse complessivo per tutto il "Sistema idraulico dei Navigli milanesi" nella sua completezza.

Ciò è conforme alla storia complessiva di questi manufatti che ha avuto per fine non tanto la creazione di canali separati ed autonomi ma la realizzazione di un sistema veramente integrato e interconnesso tale da consentire non solo una capillare e diffusa possibilità di irrigazione e di navigazione nel comparto Ticino-Milano-Adda, ma anche e soprattutto la regolazione idraulica complessiva del sistema secondo criteri di estrema capillarità ed equilibrio.

Pertanto l'occasione offerta dalle controdeduzioni alle osservazioni va pensata attraverso un approccio progettuale di fattibilità integrato secondo fasi successive e consequenziali che abbia per traguardo finale la ricomposizione razionale dell'intero "Sistema idraulico", il suo potenziamento, ad esempio, per alimentare nuovamente la Darsena storica e la creazione di una nuova darsena nell'area di Porta Genova a seguito della dismissione della scalo ferroviario, non essendo sufficiente immaginare la realizzazione di un singolo intervento senza la sua collocazione in un disegno generale.

Ritornando pertanto al PGT come strumento, è di fondamentale importanza che il segno grafico dei Navigli ricompaia nella cartografia di piano con perimetrazioni di tutela e di progetto sufficientemente differenziate.

In particolare tali perimetrazioni estese per almeno 300 - 400 metri per lato rispetto all'attuale corso d'acqua o a quello storico se attualmente coperto, dovranno riguardare due grandi gruppi di interventi: da un lato quelli riguardanti i tratti dei Navigli ancora esistenti (Darsena, Naviglio Grande, Naviglio Pavese, Naviglio Martesana, etc.) e dall'altro i percorsi ormai coperti o addirittura cancellati (Cassina de Pomm, via Melchiorre Gioia, via San Marco, via Fatebenefratelli, via Senato, Via San Damiano, via Visconti di Modrone, via Francesco Sforza, via Santa Sofia, via Molino delle Armi, Via Vettabbia, Via Col Moschin, Via Calatafimi, Via Castelbarco, via de Amicis, via Conca del Naviglio).

Per entrambi i due grandi gruppi di interventi lo strumento urbanistico cui fare ricorso potrebbe essere costituito dal Piano Particolareggiato.

Per il primo gruppo occorrerà coordinare le previsioni di intervento con i vincoli paesaggistici già in essere su tutti i Navigli milanesi e con il Piano Territoriale Regionale d'Area (PTRA) dei Navigli Lombardi attraverso una integrazione normativa che dovrebbe apparire con chiarezza negli elaborati di Piano.

In particolare dovrebbero emergere proposte su viabilità, ciclopeditonalità, trasporto pubblico, navigabilità, sosta dei veicoli, regolamentazioni relative agli esercizi e agli spazi pubblici.

Per il secondo gruppo di interventi occorrerà innanzitutto studiare un programma che preveda una fase preliminare di valorizzazione della memoria dell'antico percorso della fossa interna mediante il suo tracciamento in scala reale sul sedime stradale accompagnato da infopoint anche per promuovere un confronto partecipato con i cittadini.

Tale studio di fattibilità della nuova apertura dei Navigli sarà valutato in rapporto alle esigenze di funzionamento della città con particolare riguardo alla formazione di due sensi di pista ciclabile lungo tutto il tracciato e alla accessibilità veicolare per residenti, per il carico e scarico delle merci in rapporto alle attività commerciali insediate e per i veicoli di servizio ed emergenza.

La dimensione del nuovo canale andrà studiata in rapporto alle esigenze di cui sopra ma tenendo conto anche della necessità di consentire il transito di piccoli natanti di trasporto collettivo.

I nuovi canali dovranno inoltre tenere in considerazione, ove possibile, le sponde originarie e verrà segnalata la posizione esatta delle chiuse necessarie al funzionamento del nuovo sistema a partire dal ripristino di quelle storiche.

Nel piano di fattibilità dovranno essere proposti gli attraversamenti veicolari confermati rispetto al nuovo sistema dei canali e quelli nuovi che si dovessero rendere necessari per garantire gli indispensabili flussi di traffico. Inoltre dovranno essere studiate le eventuali modifiche e gli adeguamenti necessari ai percorsi del trasporto pubblico.

Infine anche in queste nuove aree interessate dalla riapertura dei navigli dovrebbero emergere proposte sulla vivibilità dei quartieri per prevenire situazioni critiche già verificatesi nel quartiere della Darsena.

Il Piano particolareggiato dovrà altresì essere accompagnato da una relazione economica dei costi e da un programma scandito in fasi di esecuzione, confrontandosi con precisi percorsi di progettazione partecipata.