Comune di Milano

MILANO IN CRESCITA SCIALOIA
CONCORSO INTERNAZIONALE DI PROGETTAZIONE SCUOLE

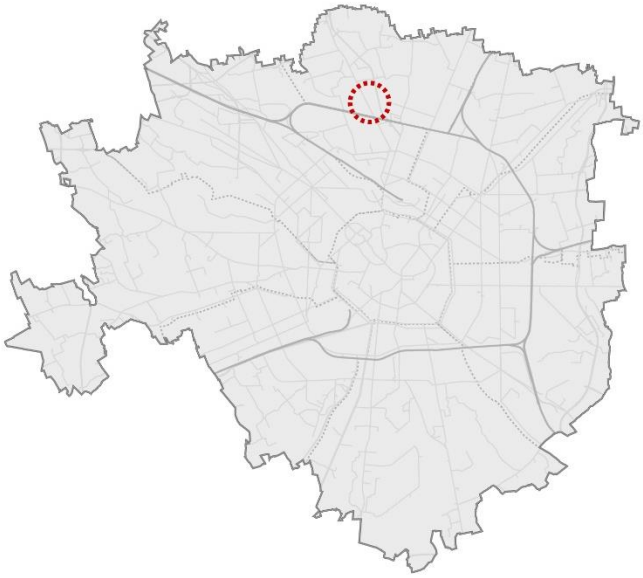
Approfondimento sugli aspetti storico-urbanistici dell'area di intervento

I QUARTIERI DI DERGANO E AFFORI

L'area di progetto è localizzata nella zona nord della città di Milano, al confine tra i quartieri di Dergano e Affori, ed è ricompresa nel Municipio 9.

Il quartiere di Dergano è lambito a sud dalla circonvallazione filoviaria e a est da viale Enrico Fermi, asse di collegamento alla scala regionale. Costituisce, infatti, il tratto iniziale della Superstrada Milano-Meda e della strada Comasina, che collega Milano, in Piazzale Maciachini, a Como e alla Svizzera. Lungo viale Enrico Fermi si estende, inoltre, l'estremo lembo meridionale del Parco Nord, un parco periurbano metropolitano di oltre 600 ettari che sorge in un contesto tra i più densamente urbanizzati d'Europa.

L'area di intervento è situata poco più a Nord del rilevato ferroviario della cosiddetta "Linea di cintura" - nel tratto di collegamento tra la Stazione Centrale e la Stazione di Certosa - contraddistinta da uno sviluppo longitudinale est-ovest adiacente al tracciato di viale Enrico Fermi.



Dergano e Affori, quartieri storici di Milano, erano in origine comuni indipendenti, inclusi nel territorio della città tra la fine dell'800 e i primi del '900.

L'esistenza del Comune di Dergano è testimoniata da un documento del 1283 trascritto negli "Atti del comune di Milano". Dagli "Statuti delle acque e delle strade del contado di Milano fatti nel 1346" emerge inoltre che sia il comune di Affori che Dergano appartenessero alla Pieve di Bruzzano, ove rimasero anche in seguito al nuovo compartimento territoriale del 1791. Con Decreto, nel 1808 il

comune di Affori venne soppresso e incluso nel Circondario esterno del comune di Milano, per poi essere ricostituito nel 1816 come comune a seguito del compartimento territoriale delle province lombarde del regno Lombardo-Veneto. Con Regio Decreto n.4790 del 24 dicembre 1868 il comune di Dergano, insieme ai comuni di Bruzzano dei due Borghi e di Bresso, venne aggregato al comune di Affori, che fu a sua volta ricompreso nel comune di Milano con Regio Decreto nel 1923.

Il quartiere di Dergano è storicamente legato allo sviluppo industriale, avvenuto nel periodo compreso tra la seconda metà dell'Ottocento e la seconda metà del Novecento, di aziende come la farmaceutica Carlo Erba, la cui produzione si estese a scala industriale a metà dell'800, dapprima nella sede dello stabilimento di via Solferino. La crescita dell'azienda rese necessario, già a fine '800, il trasferimento dello stabilimento farmaceutico in un'ampia area situata nella zona di Dergano, che in quegli anni offriva grandi possibilità di espansione.

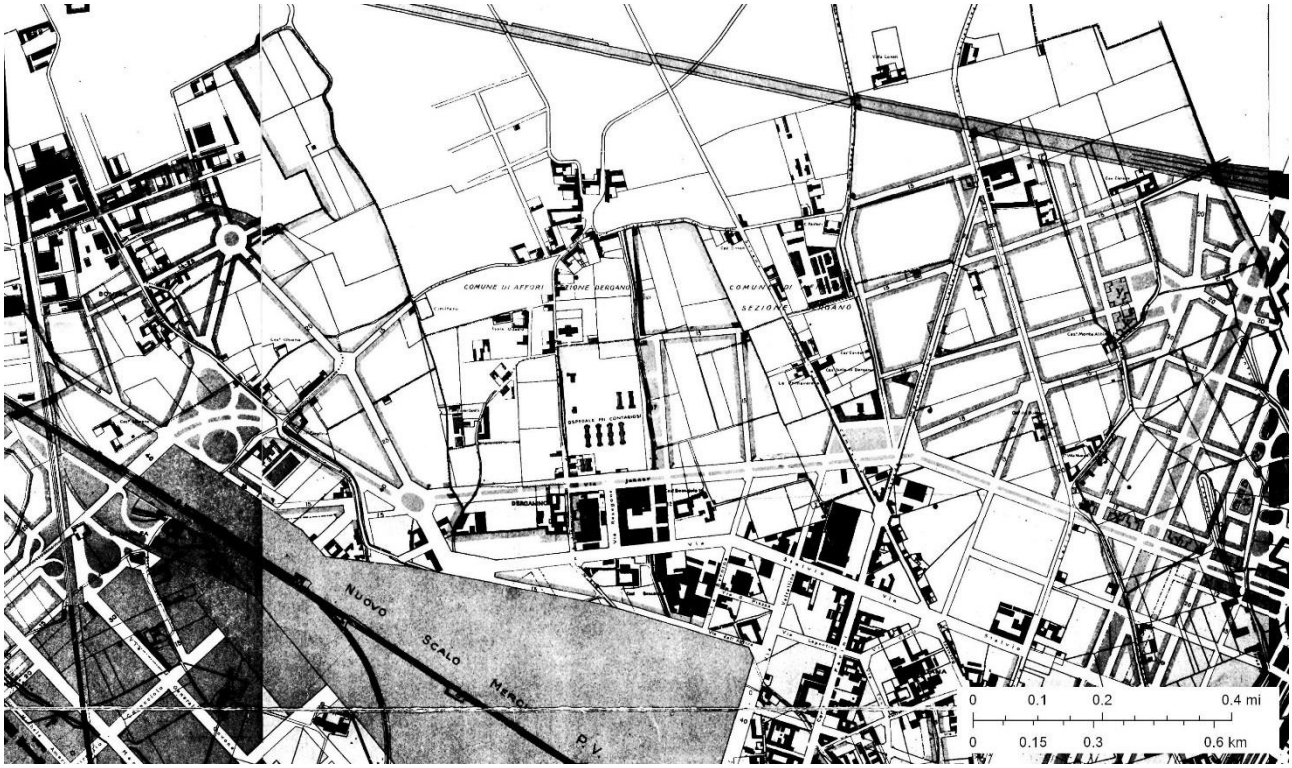


Fig.1: Estratto del PRG del 1910: è possibile riconoscere il nucleo originario di Dergano, il primo insediamento della Carlo Erba nel quartiere e, più a nord, il nuovo tracciato ferroviario della cosiddetta "Linea di Cintura" che verrà completata nel 1931 (SIT Comune di Milano)

Nel Piano Regolatore Generale Pavia-Masera del 1909-1912, che pianificava l'espansione urbana concentrica fino alla nuova cintura ferroviaria, la zona di Dergano veniva interessata solo

parzialmente dal nuovo reticolo stradale. Nelle carte tecniche di questo periodo è ancora chiaramente leggibile il nucleo originario del quartiere - cresciuto attorno alla chiesa di San Nicola Vescovo - che, insieme ad Affori, verrà progressivamente integrato nel tessuto edilizio della città nel periodo compreso tra il primo e il secondo dopoguerra, a seguito della significativa espansione urbana.

Fig.2: Foto aerea storica (1960-1965) della chiesa di San Nicola Vescovo a Dergano, nella quale è visibile, dietro alla nuova chiesa, quella vecchia abbattuta a fine degli anni '60 (Fonte: Lombardia Beni Culturali, Fondo Fotografico Zona 9)

È degli anni ’20 il concorso pubblico per la progettazione del primo insediamento dell’Ospedale Maggiore di Niguarda, la cui estremità Ovest dista meno di 100 metri dall’area di progetto, separata dal tracciato di viale Enrico Fermi. Dopo alcune vicissitudini dovute a ricorsi di alcuni concorrenti nei confronti dell’assegnazione del primo posto agli ingegneri Antonio Bertolaia e Virgilio Riva, l’ospedale venne costruito su progetto esecutivo dell’ufficio tecnico dell’ente e inaugurato nel 1939.

Negli anni '30 il quartiere accoglie nuovi insediamenti industriali come l'Industria Chimica Lombarda, produttrice di vernici e ausiliari per l'industria conciaria, fondata nel 1934 Enrico Mattei, e la Italcima, fabbrica di cioccolato fondata nel 1936. Lo stabilimento, progettato da Gio Ponti e Luciano Baldessari, conserva ancora sostanzialmente l'intero impianto planivolumetrico e le caratteristiche tipologiche e morfologiche dei corpi di fabbrica. Il progetto, esposto alla V Triennale di Milano del 1933, nel quale ricorre un linguaggio di matrice razionalista, presenta un'articolazione del complesso in tre volumi indipendenti paralleli a via Legnone, disposti su un lotto di forma rettangolare. Gli edifici sono adibiti rispettivamente a portineria, uffici con abitazione privata del proprietario, opificio e magazzino/garage (corpi interni).

Fig.3. Veduta storica della fabbrica di cioccolato Italcima, progettata dagli architetti Gio Ponti e Luciano Baldessari (Lombardia Beni Culturali, Fondo Fotografico Zona 9)

A seguito della graduale dismissione delle aree industriali, iniziata alla fine del secolo scorso, l'assetto urbano dei due quartieri sta mutando significativamente. Negli ultimi vent'anni le aree ex

industriali, ormai svuotate delle funzioni produttive, hanno ceduto il posto a nuovi insediamenti prevalentemente terziari e residenziali.

Tra gli interventi più rilevanti che hanno interessato il quartiere Dergano vi è il "Maciachini Center", esito della trasformazione dell'ex stabilimento Carlo Erba, compreso tra le vie Giovanni Bovio, Carlo Imbonati, Roberto Bracco e Benigno Crespi. L'area, la cui trasformazione è iniziata nel 2004, appare oggi pressoché interamente riconvertita a funzioni terziarie, commerciali e a servizi privati, progettati da numerosi architetti italiani e stranieri tra i quali Kanah (Kconsult Engineering Srl), Pasquini (studio Elementare), Rota, Sauerbruch & Hutton e Scandurrastudio.

Nelle immediate vicinanze dell'area oggetto del concorso si segnalano inoltre alcuni recenti interventi a scala minore, come i due Piani Integrati d'Intervento Grazioli e Scarsellini.

IL COMPLESSO SCOLASTICO DI VIA SCIALOIA/ VIA TREVI

La scuola dell'infanzia di via Scialoia 15, posta a nord dell'area di intervento, è un edificio prefabbricato del 1973 di unico piano fuori terra, circondato da un giardino pertinenziale recintato, il cui sistema costruttivo e sviluppo planivolumetrico-distributivo è stato reiterato dall'Amministrazione Comunale in altri siti tra gli anni '60 e gli anni '70.

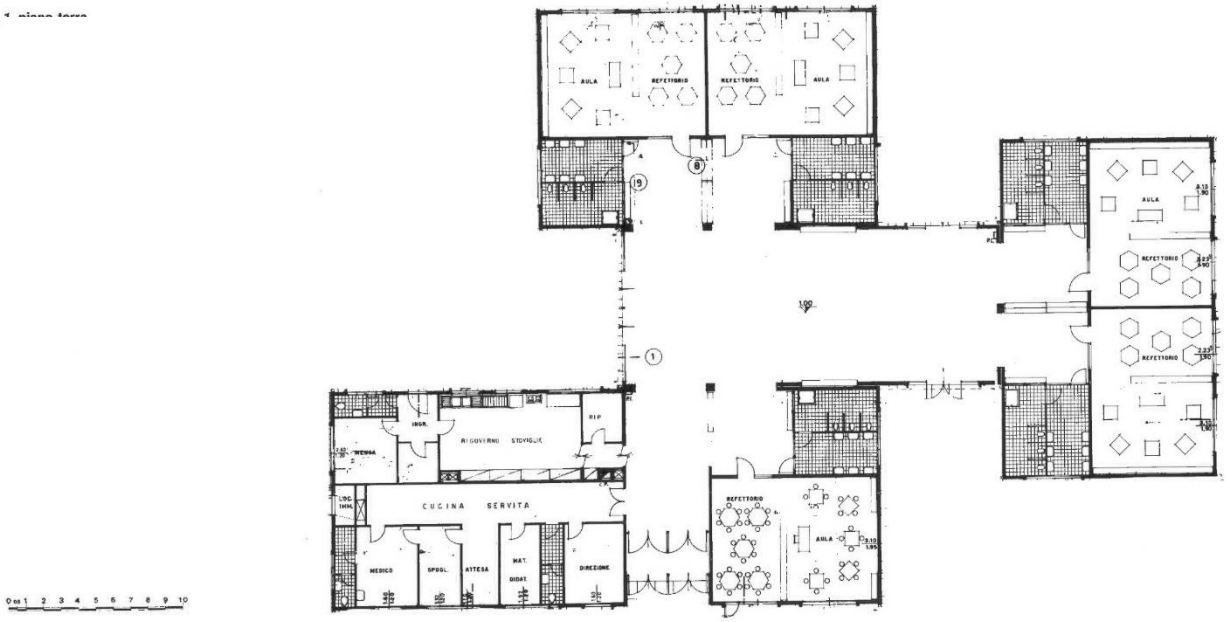
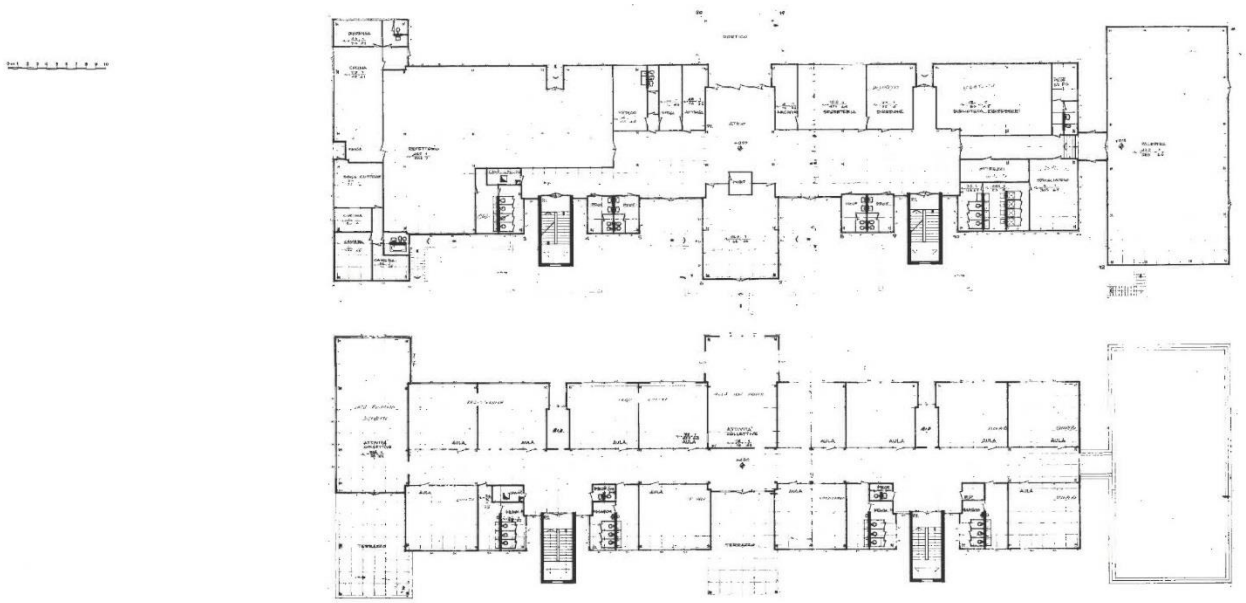


Fig.4. Pianta e foto storiche della scuola dell'infanzia di via Scialoia. Un atrio centrale comune costituisce il punto di distribuzione dei corpi di fabbrica che ospitano gli uffici amministrativi, gli spazi per il ristoro e le aule con i rispettivi servizi igienici (fonte: Catalogo delle proprietà comunali, Milano 1982)

La scuola primaria e la scuola secondaria di 1° grado, entrambe risalenti al 1973, sono situate nella parte centrale dell'area di progetto. I due edifici di tre piani fuori terra, disposti nel lotto longitudinalmente, sono del tutto simili per tipologia costruttiva, sviluppo planivolumetrico e distributivo. Entrambe le scuole, che differiscono nella dimensione del volume della palestra, sono caratterizzate da una distribuzione orizzontale a corridoio centrale sul quale affacciano, ai vari piani, gli uffici amministrativi, il refettorio, gli spogliatoi, gli spazi di supporto alla didattica, le aule e i servizi igienici.



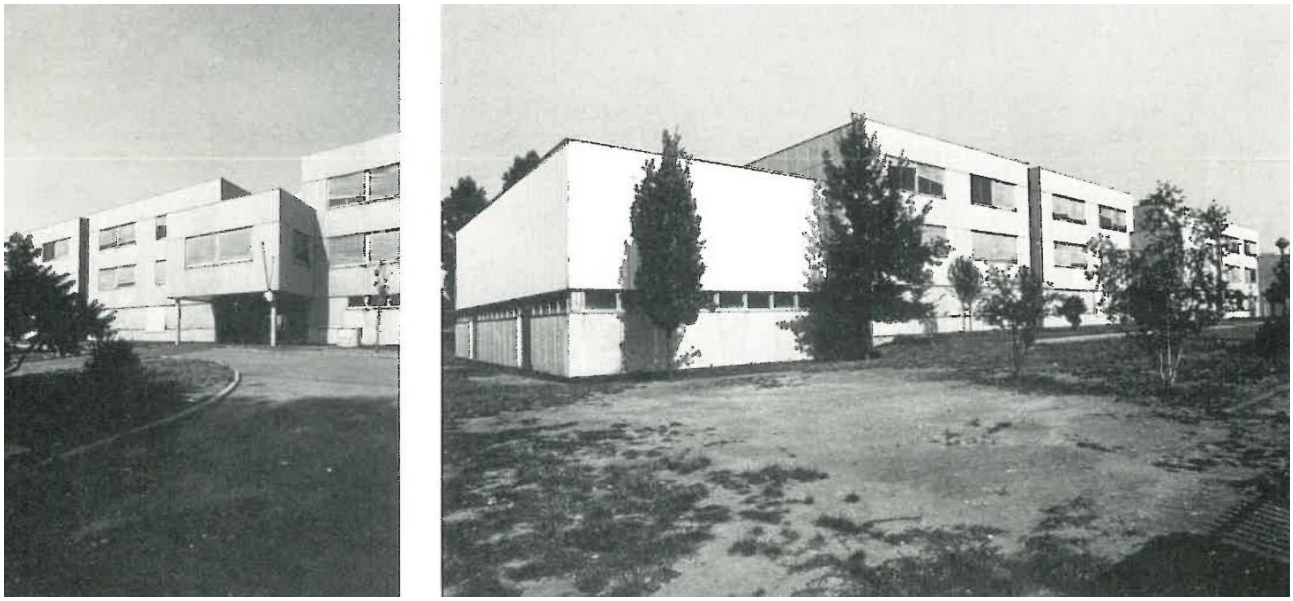


Fig.5. Piante e foto storiche della scuola primaria di via Scialoia (fonte: Catalogo delle proprietà comunali, Milano 1982)

All'estremo sud dell'area di progetto è situato l'asilo nido, con ingresso da via Trevi 16. L'edificio del 1980, di un solo piano fuori terra, è stato costruito, come nel caso della scuola dell'infanzia di via Scialoia 15, a partire da un progetto "modello" che è stato utilizzato dall'amministrazione comunale anche in altre aree del territorio milanese. Esso è planimetricamente contraddistinto da un corpo triplo compatto interrotto, nella fascia centrale, da due piccoli patii che forniscono luce e aria agli ambienti più interni.

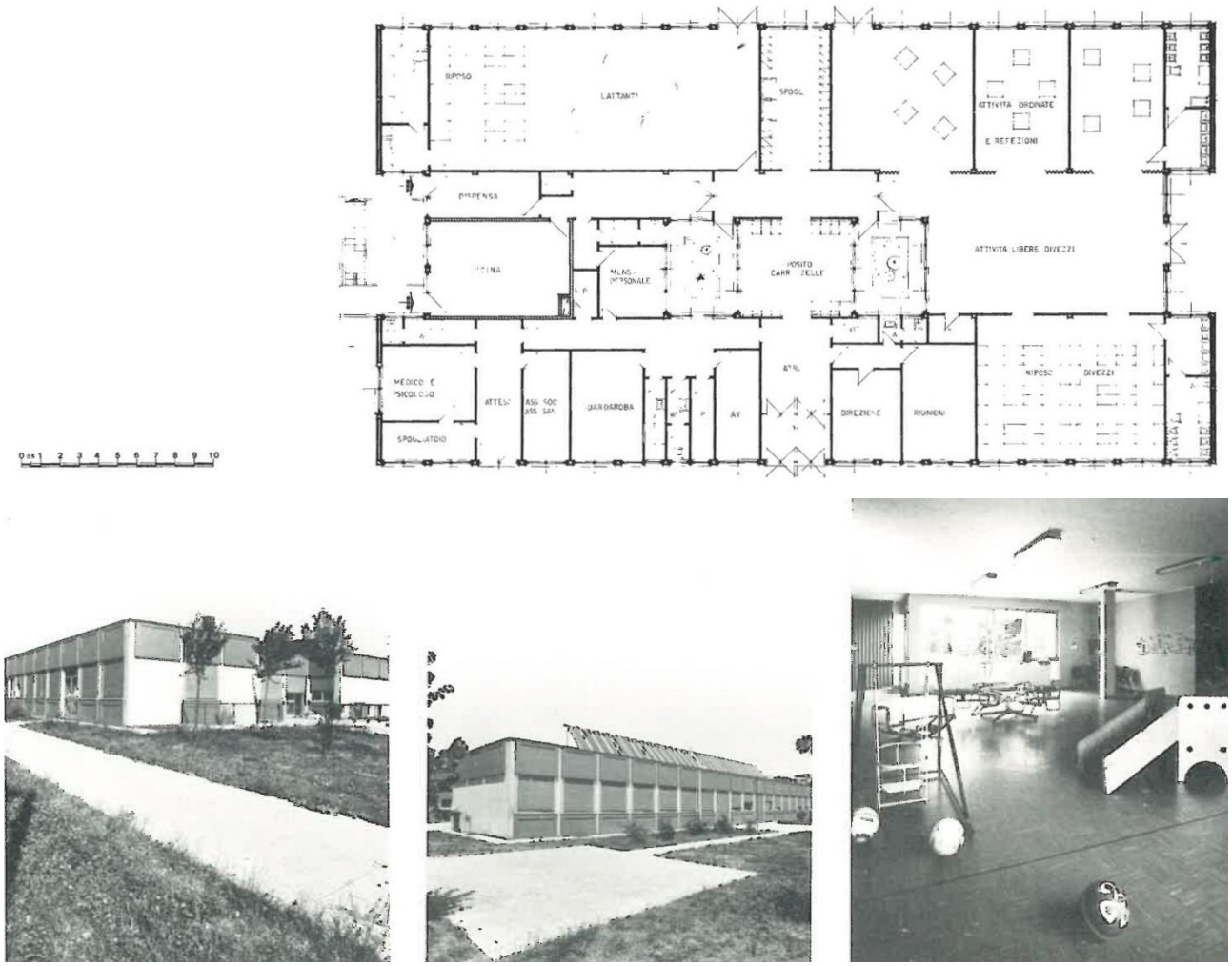


Fig.6. Pianta e foto storiche dell'asilo nido di via Trevi (fonte: Catalogo delle proprietà comunali, Milano 1982)

Infine, la scuola dell'infanzia lungo via Pellegrino Rossi, del 1973, è situata al centro di un lotto pertinenziale arretrato rispetto alla strada e in diretta continuità con un giardino pubblico di quartiere.

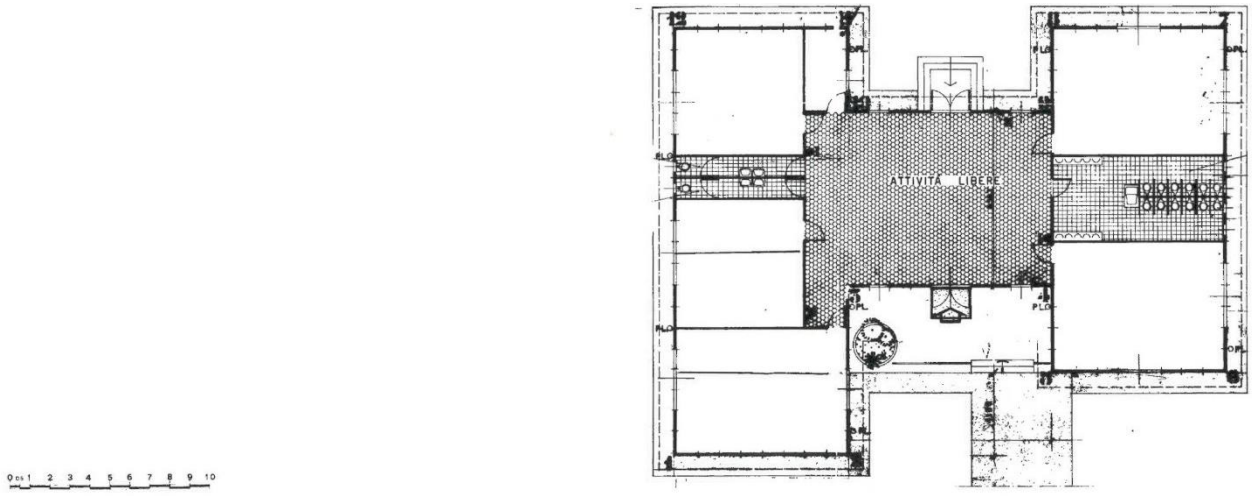


Fig.7. Pianta della scuola dell'infanzia di via Pellegrino Rossi (fonte: Catalogo delle proprietà comunali, Milano 1982)

Di tutti gli edifici scolastici esistenti nelle aree di progetto è prevista la totale demolizione, previa bonifica di materiali contenenti amianto/FAV, al fine di ricostruire, nella sola area di via Scialoia/Trevi un nuovo plesso che raccolga in un progetto unitario le scuole demolite (nido, infanzia, elementari e medie).

Gli edifici scolastici da demolire sono prevalentemente di tipo prefabbricato, anche se di diversa tipologia: pesante (asilo nido di via Trevi 16), mista (scuola primaria e secondaria di 1° grado di via Scialoia 19 e 21), leggera (scuola dell'infanzia di Via Pellegrino Rossi 17).

Gli edifici scolastici di tipo prefabbricato sono stati realizzati a Milano negli anni '70/'80 in risposta alla notevole e rapida crescita demografica della città in quel periodo, in quanto rispondevano alla necessità di costruire edifici in tempi molto brevi, con costi limitati, sfruttando la tecnologia di "prefabbricazione leggera e mista". Questa tipologia di edifici, utilizzata negli stessi anni in molti quartieri della città per realizzare scuole di ogni tipo e grado (infanzia, elementari e medie), venne progettata per avere una durata di vita media di circa 20 anni.

Di fatto, quasi tutte le scuole prefabbricate di quel periodo, tranne qualche rara eccezione, sono tuttora esistenti e funzionanti (a più di 50 anni dalla loro costruzione), presentando problematiche sempre più gravi dal punto di vista manutentivo e procurando enormi disagi all'utenza, nonché evidenti diseconomie per la gestione degli impianti.