

## L'uso lento della città.

**E' percorribile il primo dei due ponti ciclopedonali progettati da Lombardini 22**, interventi che si inseriscono nell'ambito del più ampio schema di riqualificazione delle alzaie del Naviglio Grande e del Canale Villoresi verso il Ticino, tratti fondamentali dell'anello verde-azzurro del progetto Vie d'Acqua di EXPO Milano 2015.

Nel cuore di un'area detta La Mesopotamia milanese, eccezionalmente densa di attività creative, tecnologiche, artigianali e nella quale da molti anni Lombardini22 si sta spendendo con progetti di valorizzazione di una rete di relazioni d'eccellenza\*, il ponte è una preziosa occasione per creare **intense connessioni di qualità**: in questo caso, una qualità tecnica, e architettonica, oltre che urbana e paesaggistica, ma anche e soprattutto esperienziale, che sappia fare dell'**attraversamento un momento rallentato del tempo urbano**, dando valore all'idea di connessione *lenta*, come un tema di questo genere richiede.

E in particolare il progetto di un ponte pedonale è una questione di estremo interesse non solo per la sfida tecnico-costruttiva che lancia, ma per la sua portata culturale, per i valori simbolici che mette in gioco, in particolar in un contesto ricco di storia come il Naviglio milanese.

Il sistema dei Navigli milanesi ha in passato rappresentato un eccezionale sistema di irrigazione per le campagne e un sistema territoriale di connessione per beni e persone; per poi diventare in epoca più recente, un elemento di divisione e di ostacolo allo sviluppo del sistema viario della città.

**Ora i nuovi ponti possono essere una significativa occasione di ritrovare la continuità urbana che apparteneva a Milano.**

"Quasi tutti i ponti oggi esistenti hanno un indiscutibile valore dal punto di vista paesaggistico, storico e spesso artistico - Spiega Marco Amosso, capoprogetto dell'intervento.

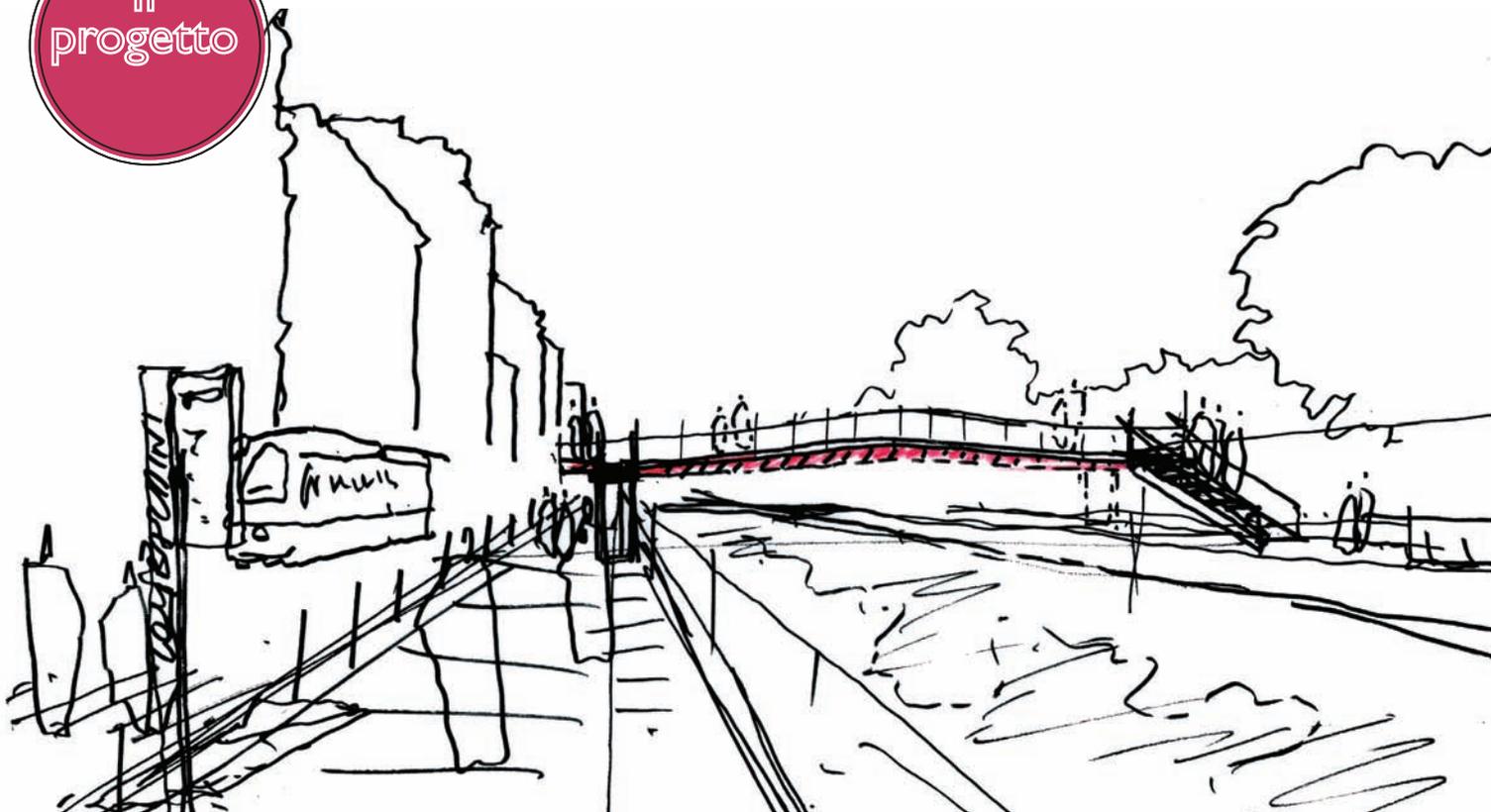
Ponti in pietra, in muratura, calcestruzzo o ferro, rappresentano il momento storico nel quale sono stati realizzati e sono testimoni dei fatti che hanno caratterizzato la storia dei luoghi e dei milanesi. Oggi sono in forte crisi da un punto di vista funzionale, perché non è più accettato, oltre che ammesso, essere discriminati nell'uso di un'infrastruttura come un ponte. Si tratta, a nostro modo di vedere, di scegliere cosa privilegiare.

I ponti esistenti hanno ad oggi privilegiato la navigabilità dei Navigli. Non era prescindibile. Noi pensiamo, forse, che oggi non sia più "prioritaria" la funzione navigazione, mentre riteniamo che la continuità urbana e la connessione "lenta" di qualità, lo sia.

Abbiamo iniziato a pensare ad un nuovo ponte sul Naviglio in questa chiave. Si è pensato, all'inizio che fosse prioritario attraversare. Si è così immaginato che un ponte sostanzialmente in piano fosse la soluzione migliore del tema: massima connessione, attraversamento indipendente per tutti i fruitori, di qualunque categoria, minimo impatto visivo, sia dell'attacco al suolo che del ponte stesso, oltre all'idea di una piacevole vicinanza all'acqua".







#### CREDITI

Committente:  
EXPO 2015 SpA / MM – Metropolitana Milanese SpA

Progetto Integrato:  
Lombardini22

Capoprogetto:  
Arch. Marco Amosso

Consulenti per la progettazione strutturale  
BURO HAPPOLD (Ing. Giammichele Melis)

Impresa costruttrice  
Maltauro SpA / Subappaltatore strutture metalliche - Carraro Steel srl

Servizi L22  
Progettazione integrata architettonica, impiantistica e strutturale, Assistenza alla Direzioni Lavori civile e strutturale  
Cronologia:  
Concorso – 2012  
Progettazione – 2013  
Realizzazione 2014

Luogo:  
Milano, Naviglio Grande - Ripa di Porta Ticinese (altezza di via Lombardini e via Parenzo)

Dimensioni  
Ponte Via Lombardini  
Lunghezza: 20.6 m  
Superficie Impalcato: 95 Mq  
Superficie Sistemazione A Terra 245 Mq

Ponte Via Parenzo  
Lunghezza: 18 m  
Superficie Impalcato: 87 Mq  
Superficie Sistemazione A Terra: 180 Mq

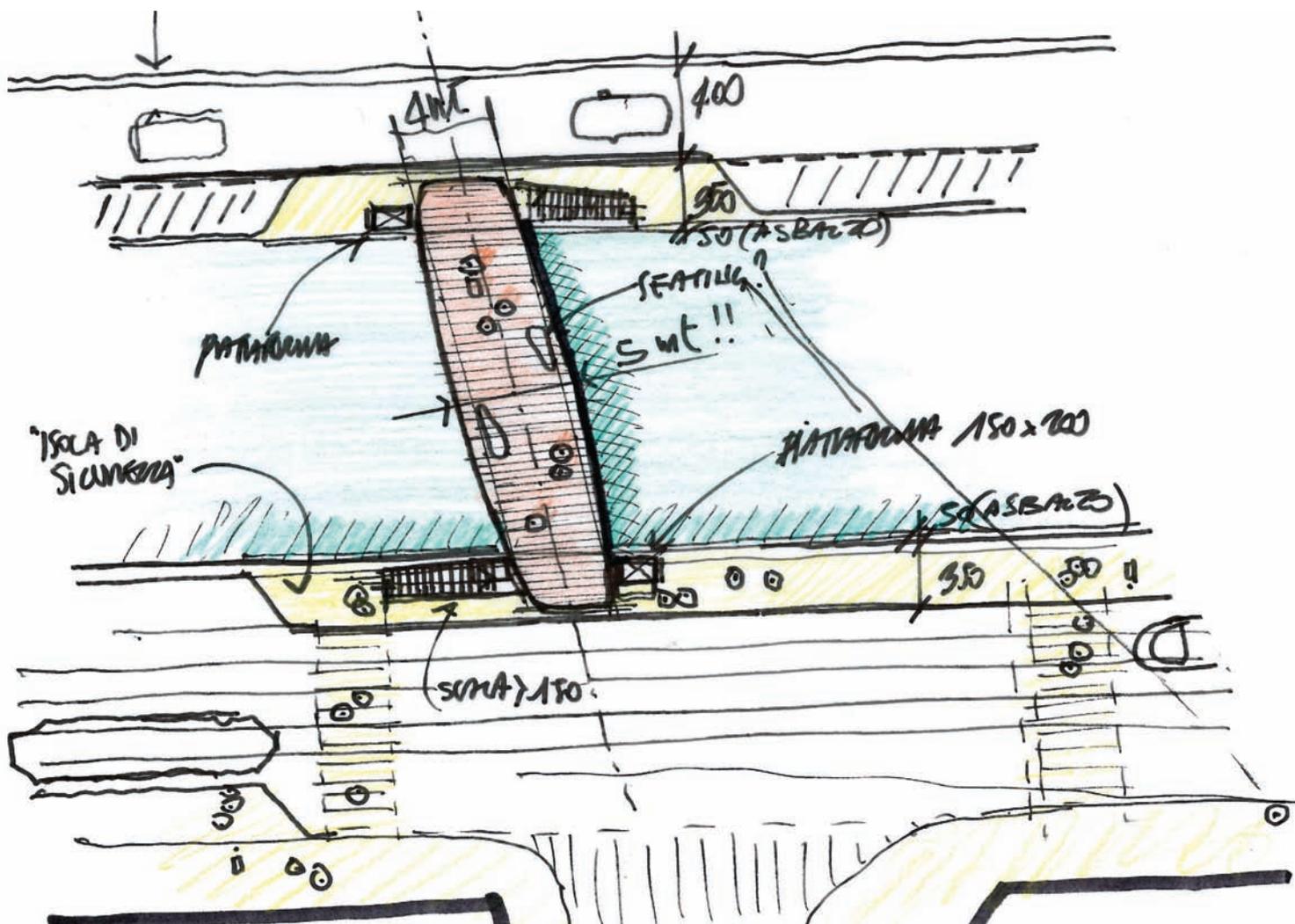
Le linee sono  
ispirate dalla  
natura: una  
libellula, un insetto  
d'acqua

Il progetto vuole ottenere con una **leggerezza naturale e mai invasiva**: lo schema del ponte é per questo volutamente semplice, quasi neutro, e sfugge da sofismi strutturali. Le sue linee sono ispirate dalla natura - **una libellula, un insetto d'acqua** - e dall'immaginario tecnico di uno scalmò, di uno scafo da canottaggio, di una lancia fluviale, anche la qualità tecnica dei ponti di ferro d'inizio secolo è stata di grande ispirazione.

Così in pianta, l'impalcato superiore suggerisce la tolda di una barca, il cui profilo variabile crea al centro uno spazio accogliente, **un luogo di sosta, di osservazione e meditazione**, che invita a quell'uso lento che ci si è posti come tema principale.

Grazie all'uso dell'acciaio, le sezioni sono snelle; le **balaustre, leggere e trasparenti**, minimizzano l'impatto del ponte che sembra così composto quasi solo da struttura e impalcato.

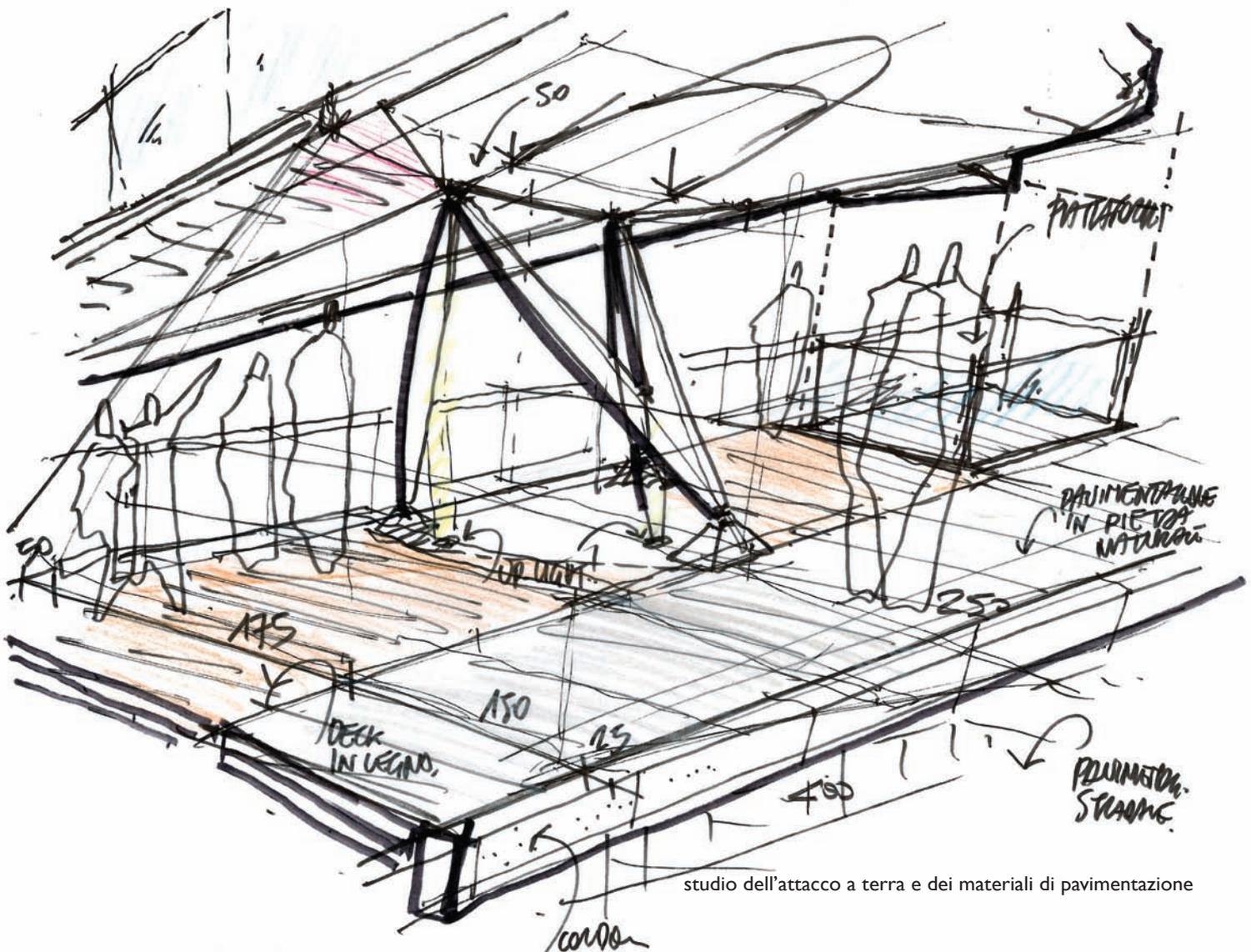
Strutturalmente, si tratta di una trave a sezione trapezoidale variabile su 2 appoggi, cui sono fissate con passo regolare le costolature di sostegno dell'impalcato. Longitudinalmente la trave ha una pendenza massima del 8%, sollevata a 2,5 mt dal livello delle sponde, staccando così l'elemento funzionale dal manufatto monumentale del Naviglio. Quattro puntoni convergenti in tre punti ognuno, mai verticali, costituiscono gli attacchi al suolo perfettamente controventati. Due scale metalliche a rampa unica sui lati contrapposti e due piattaforme elevatrici aperte permettono a tutti una fruizione piena e indipendente e completano lo schema.



Un oggetto  
completo  
ripetibile  
e adattabile

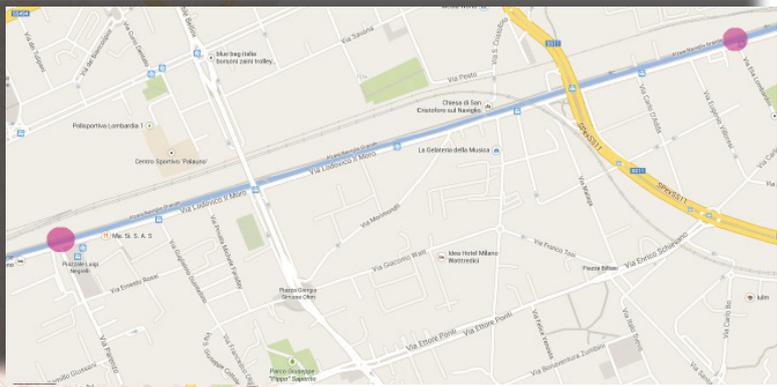
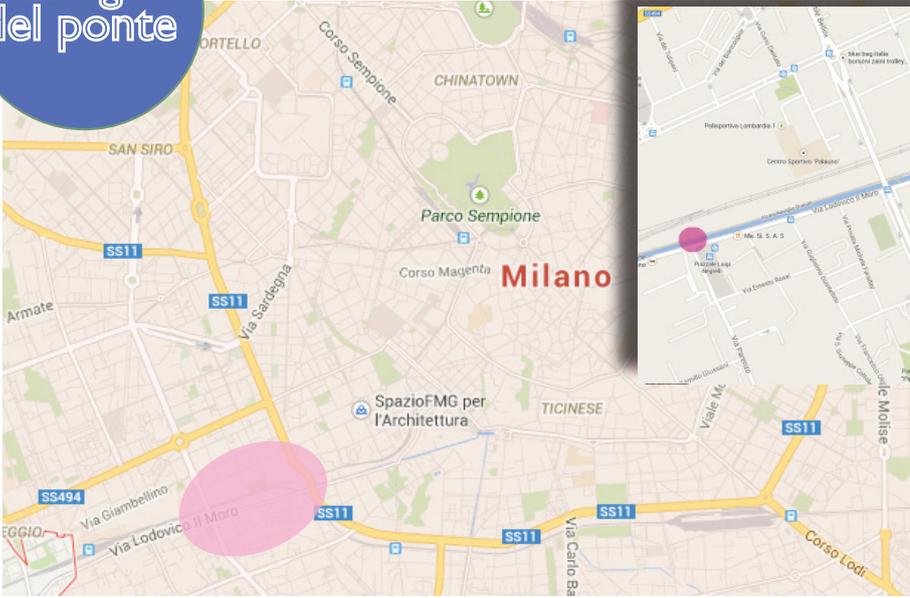
L'illuminazione è architettonica, e **integra i livelli di luminosità pubblica** presenti: luce lineare per evidenziare in modo uniforme il disegno strutturale, radente per sottolineare il percorso pedonale, a incasso a pavimento per una luce d'accento; i sistemi adottati, tutti a LED programmabili, minimizzano i consumi e la manutenzione. A terra, le pavimentazioni delle piattaforme pedonali (in granito di Montorfano e porfido della Valcamonica) e delle piastre di ancoraggio (in calcestruzzo con inerti a vista, come a rappresentare il plinto di appoggio del ponte stesso) creano un sistema nuovo che è anche occasione per ripensare il livello della strada in modo più ampio: integrando le fermate dei mezzi pubblici, occupando parte della carreggiata fino a una corretta distanza dai binari del tram e creando così aree protette dal traffico automobilistico, come **piccole oasi pedonali**.

Un oggetto completo, ripetibile e adattabile non solo ai due casi specifici dell'intervento ma anche ad altre intersezioni future: l'idea è quella di un sistema flessibile, in grado di inserirsi in diversi contesti e storicizzarsi.

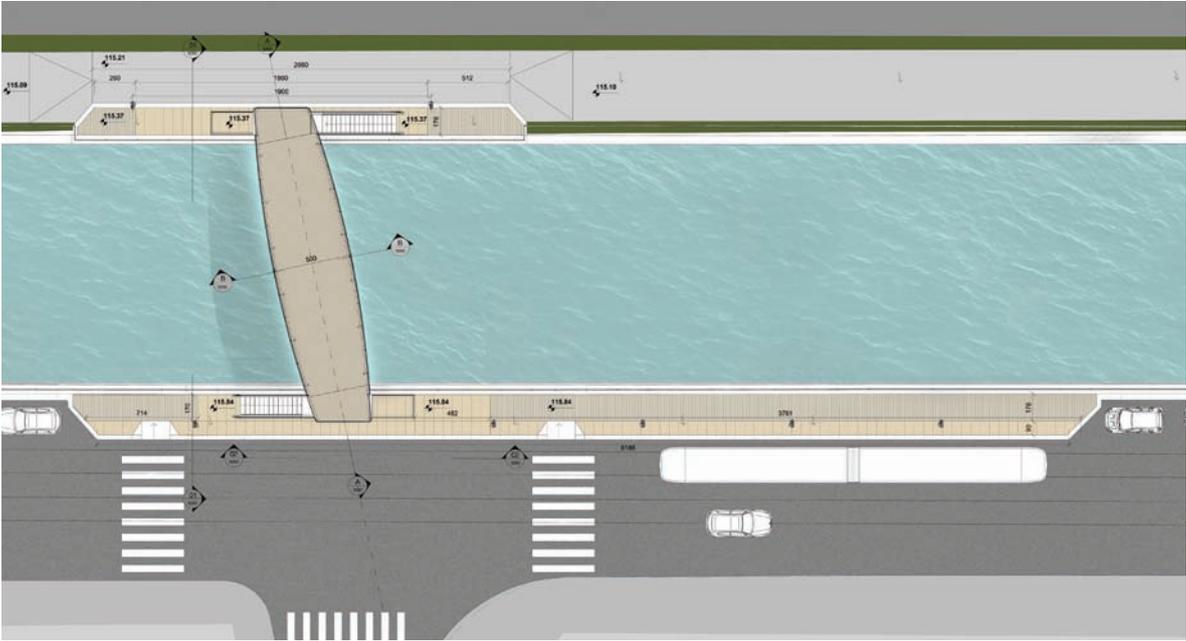


studio dell'attacco a terra e dei materiali di pavimentazione

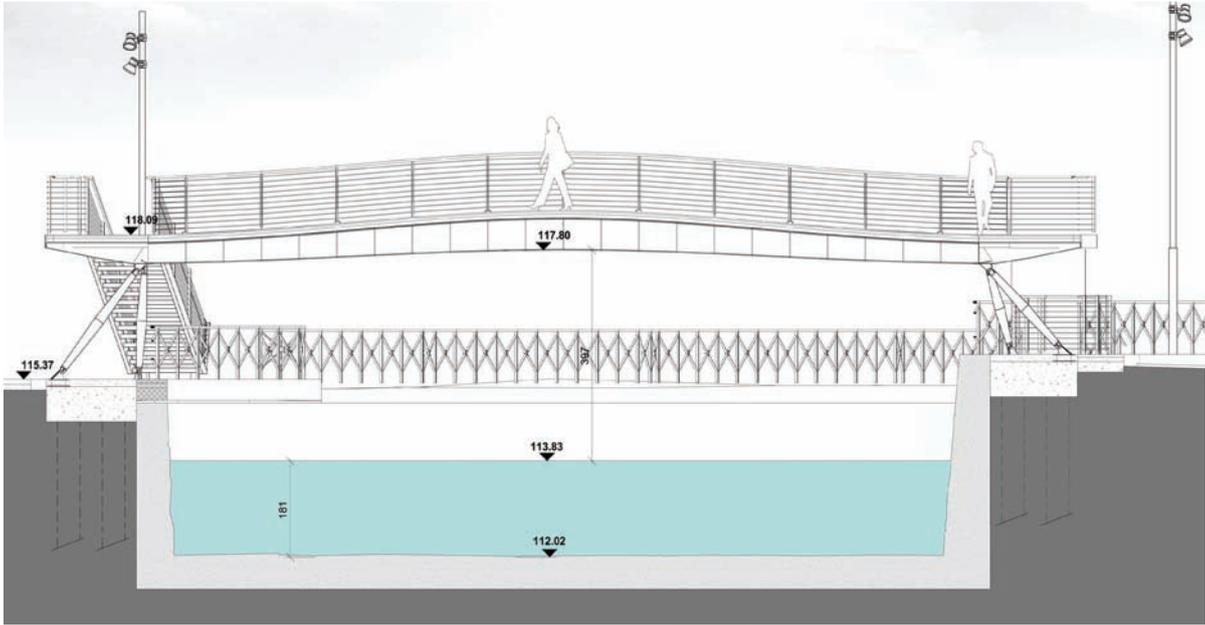
# il disegno del ponte



inquadramento urbano



pianta e sezione



Lombardini22 è un'azienda leader nello scenario italiano dell'architettura e dell'ingegneria che opera a livello internazionale attraverso due realtà: L22, specializzata nella progettazione architettonica e ingegneristica e DEGW, leader nella consulenza strategica sui modi di lavorare e sull'interazione fra spazio fisico e performance aziendale.

L22 è il brand dedicato alla progettazione architettonica e ingegneristica per i grandi clienti internazionali e per i progetti di grande dimensione nei mercati Retail, Office e Hospitality. Nel campo dell'ingegneria è forte la specializzazione nel settore del risparmio energetico con forte attenzione alla progettazione del sistema edificio e ai processi di certificazione LEED e BREAM con punte di eccellenza nella progettazione di Data Center. L22 ha progettato il primo edificio certificato LEED Platinum in Italia

L22 e DEGW Italia gestiscono i progetti in maniera integrata e multidisciplinare, e condividono gli stessi valori. Oggi Lombardini22 è tra i primi 4 studi italiani di progettazione architettonica.

Nel 2012 il fatturato consolidato delle due società ha toccato quota 6 milioni di euro; nel 2013 l'ha superato.

Tra i più recenti progetti realizzati :

In corso Hotel Kempinski- Erbil

2014 Nuovo Headquarter Holcom – Beirut - 30.000 mq

2014 Riqualficazione edificio Allianz Piazza Ercolea -Milano 7.000 mq

2012 Segreen Business Park – Milano 29.100 mq

2012 Riqualficazione di un immobile in via Brera -Milano 7.000 mq

2012 Armani Hotel Milano-Milano 17.000 mq

2012 Riqualficazione edificio di Vico Magistretti -Milano 3000 mq

2011 Bicocca Village Gate-Milano 13.000 mq

2010 Montefeltro Ovest Autogrill-Riccione 1.350 mq

2009 Forum Palermo - Palermo 65.000 mq

2008 Freccia Rossa Shopping Center -Brescia 30.000 mq

Vicolungo Outlet-Novara-2008-20.000 mq

BASE  
DARCHI  
TEC  
TURE

Per informazioni e immagini :

**Based Architecture // metodi per la comunicazione e l'archiviazione dell'architettura**

[www.basedarchitecture.com](http://www.basedarchitecture.com)

Lucia Bosso [lucia.bosso@basedarchitecture.com](mailto:lucia.bosso@basedarchitecture.com) 338.3226379

Elena Morgante [elena.morgante@basedarchitecture.com](mailto:elena.morgante@basedarchitecture.com) 329.2489021