

## Da Area C alle vie d'acqua: Milano riscopre una vocazione turistica

Antonello Boatti\*, Federica Zambellini\*\*

### abstract

Il saggio si propone di mettere in relazione un originale progetto dell'autore sulla riapertura degli storici Navigli di Milano e la costruzione di un nuovo paesaggio urbano, con il rilancio della vocazione turistica della città.

La riapertura dei Navigli Milanesi è facilitata dai provvedimenti di limitazione del traffico nel centro della città attraverso la formazione di *Area C* sottoposta a *Congestion - Charge*.

Inoltre il nuovo Piano di Governo del Territorio inserisce un tracciato di riapertura dei Navigli sottoponendolo ad uno studio di fattibilità.

Il saggio si conclude sottolineando il valore paesaggistico dell'inserimento dei canali nelle prospettive milanesi dalle periferie al centro, mettendo in luce prestigiosi nuovi punti di vista su monumenti di eccellenza di Milano, quali il Palazzo del Senato, la Chiesa di San Marco e la Darsena, storico porto della città.

### parole chiave

Rilancio turistico, riapertura dei Navigli, paesaggio urbano, nuove prospettive.

\* *Architetto. Professore Associato presso la Facoltà di Architettura e Società del Politecnico di Milano.*

\*\* *Architetto.*

## From Area C to water ways: Milan rediscovers a touristic vocation

### abstract

The paper aims to relate the author's original project on the reopening of the historic canals of Milan and the construction of a new urban landscape, under the revival of tourism in the city.

The reopening of these canals is facilitated by measures restricting traffic in the city centre through the formation of *Area C*, subject to *Congestion - Charge*.

Moreover, the new Urban Plan places a track for the reopening of the city's canals, subjected to a feasibility study.

The essay concludes by emphasizing the scenic value of the insertion of canals in the perspective lines that develop from the peripheries to the centre of Milan, highlighting in new ways some of the city's most important monuments, such as the Senate house, the Church of San Marco and the Docks, Milan's historic city port.

### key-words

Tourism revival, canal's reopening, urban landscape, new perspectives.



L'Osservatorio del Turismo dell'Università degli Studi di Milano Bicocca diretto dal Prof. Ezio Marra<sup>1</sup> nel febbraio del 2010 ha reso noto il risultato di una ricerca condotta sulla città di Milano ed altre principali città italiane in tema di turismo.

In particolare è stato richiesto a turisti potenziali (francesi, inglesi e tedeschi), che erano stati all'estero negli ultimi cinque anni ma mai a Milano, di identificare quali fossero per loro le immagini più significative della città.

Inoltre è stata indagata l'idea che i milanesi hanno della centralità del turismo e delle politiche turistiche nella loro città.

Infine è stata sondata la qualità dell'immagine di Milano, percepita da turisti presenti in città.

Un primo inquadramento mette in luce che dopo Venezia, Roma e Firenze, Milano è la città più nota in Italia.

Tra coloro che hanno la consuetudine di viaggiare in Italia, Milano registra il maggior desiderio di visita da parte di coloro che non hanno mai avuto modo di essere presenti nella città.

Se invece analizziamo la percezione di Milano da parte di visitatori che hanno soggiornato nella città vincolandoli a un massimo di tre risposte e quindi spingendoli a selezionare molto la loro scelta, si nota che il 25% degli intervistati ha impresso nella propria memoria il Duomo, il 17,6% lo shopping, il 17% il Teatro alla Scala e poi ancora nell'ordine del 10%, la moda e il calcio, mentre i musei, l'architettura, le chiese, la cultura e l'arte, il centro storico non superano mai ciascuna il 2,6% con un minimo dell'1% per il centro storico.

Interessante è la definizione della città da parte degli abitanti. I milanesi continuano in

maggioranza, contro ogni evidenza, a definire Milano una "città industriale" ed anche "città della scienza e della tecnologia" (oltre il 70% degli intervistati), mentre solo il 52% identifica Milano come "città turistica", percentuale di molto inferiore rispetto alle città di Genova e Torino che vengono considerate "turistiche" dai propri abitanti nella misura rispettivamente dell'80% e del 70%.

Di seguito si riporta una tabella, del medesimo Osservatorio del Turismo, in cui si evidenziano le azioni da intraprendere secondo i cittadini milanesi per riqualificare la città.

#### INIZIATIVE DA TENERSI A MILANO

<i>Percentuali di "Molto" e "Abbastanza"</i>	<i>%</i>
<b>Valorizzare la cultura locale e il patrimonio storico della città</b>	<b>96.5</b>
<b>Potenziare i musei e le strutture culturali</b>	<b>95.1</b>
<b>Migliorare l'accoglienza dei turisti</b>	<b>93.7</b>
<b>Riqualificare i Navigli</b>	<b>93.6</b>
<b>Offrire maggiori opportunità di spettacoli ed eventi durante tutto l'anno</b>	<b>91.7</b>
<b>Coinvolgere i visitatori e i turisti in esperienze belle e indimenticabili</b>	<b>90.3</b>
<b>Favorire eventi grandi e importanti, cui legare il nome della città</b>	<b>89.3</b>
<b>Rendere più gradevole e suggestiva l'illuminazione serale e notturna</b>	<b>86.4</b>
<b>Migliorare l'accesso a internet senza fili per tutti, popolazione e turisti</b>	<b>84.3</b>
<b>Favorire la realizzazione di film ambientati nella città</b>	<b>64.1</b>
<b>Favorire la costruzione di edifici e opere firmate da grandi architetti</b>	<b>49.4</b>

Figura 1. Studio tratto dall'Osservatorio del Turismo.



Interessante e significativo il dato relativo alle opere recenti delle "Archistar" e cioè l'opinione sulla linea "verticalista" di tipo *skyscraper*, che mostra come più della metà dei milanesi (50,6%) sia perplessa o contraria verso questi sviluppi che ormai si consolidano nell'attività edilizia in città.

Un ulteriore dato statistico interessante riguarda la tipologia dei turisti presenti a Milano: degli intervistati, il 37,2% è nella città per affari, il 22,8% per fiere, il 5,4% per congressi e cioè il settore *business* convoglia nel capoluogo lombardo il 65,4% dei turisti intervistati.

Il *loisir* induce invece a venire a Milano il 34,6% dei turisti, di questi però solo un 17% viene nella città per vacanza.

Appare quindi evidente che è la componente lenta, piacevole ed amichevole a mancare nella città, per arricchire e qualificare il flusso turistico. Infatti i viaggi per lavoro e per affari, certamente indispensabili per alzare il livello di internazionalizzazione della città, non portano automaticamente benefici strutturali aggiuntivi in termini di miglioramento della qualità della città e della vita in essa. Al contrario la valorizzazione degli itinerari e dell'offerta turistica contengono elementi positivi per tutta la città. Migliorare e riqualificare il paesaggio urbano di Milano favorisce il flusso turistico di qualità e offre in dono a tutta la città nuove opportunità per tutti.

Un primo passo consistente verso quella città più amichevole e meno frenetica che si desidera, nella quale si possa vivere e respirare meglio, è stato compiuto dalla nuova Amministrazione Comunale di Milano eletta nel maggio 2011 che ha già attuato uno dei punti programmatici con i quali si era presentata ai cittadini per il voto e cioè la formazione di un'area sottoposta a *Congestion - Charge* denominata *Area C*.

L'Area C, entrata in vigore a Milano dal 16 gennaio 2012 e attiva in via sperimentale per 18 mesi durante i giorni feriali dalle ore 7.30 alle ore 19.30, prevede che i veicoli privati e commerciali siano soggetti a nuove regole per accedere alla Zona a Traffico Limitato (ZTL) della Cerchia dei Bastioni attraverso l'attivazione di un ticket d'ingresso.

L'accesso ad *Area C* avviene attraverso 43 varchi, di cui 7 a uso esclusivo del trasporto pubblico, sottoposti ad un continuo controllo tramite delle telecamere.

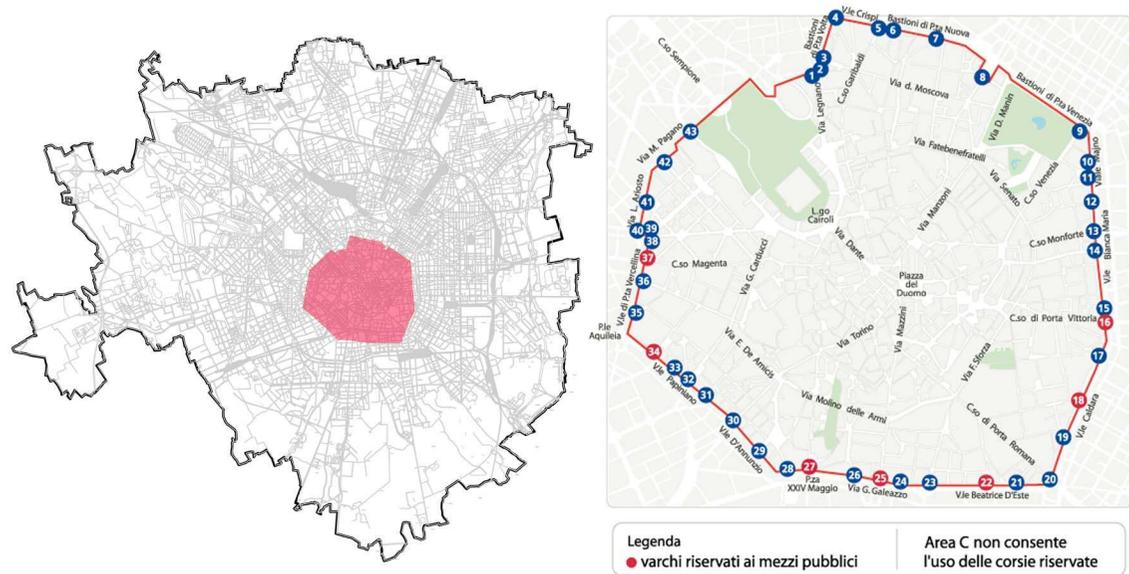


Figura 2. Individuazione dell'Area C nella città di Milano e indicazione dei varchi lungo la Cerchia dei Bastioni.

Durante tutto il periodo di sperimentazione il Comune di Milano misura con cadenza mensile l'efficacia del provvedimento attraverso l'analisi di diversi indicatori tra cui i flussi veicolari in ingresso, la velocità media di percorrenza, il rapporto flussi/capacità nell'ora di punta, la velocità dei mezzi di trasporto pubblico e la percentuale di incidenti.

Nelle prime 15 settimane di applicazione del provvedimento "il calo complessivo del traffico in ingresso ad *Area C*, rispetto allo stesso periodo del 2011, è risultato pari al 34,3%, corrispondente in media a circa 46.200 ingressi/giorno in meno"<sup>2</sup>.

In termini assoluti, mediamente, gli ingressi giornalieri si sono assestati intorno a un valore di 88.500 unità contro il valore del medesimo periodo dell'anno precedente che era pari a circa 135.000 unità.

Dati anomali si sono registrati in alcune settimane, in concomitanza di eventi particolari che hanno determinato in alcuni casi un aumento del traffico, (settimana degli eventi del Salone del Mobile) e in altri casi un calo del traffico (settimane caratterizzate da alcune festività come il 25 aprile e il 1 maggio).

Nell'ambito del monitoraggio questi risultati risultano essere delle eccezioni e in quanto tali non risultano significativi.

Confrontando gli indici di traffico a Milano tra il 2011 e il 2012 (per i mesi tra gennaio e aprile) è evidente un trend complessivo di forte riduzione del traffico veicolare urbano e in particolare nel primo quadrimestre 2012 il traffico complessivo a Milano è risultato inferiore rispetto a quello del medesimo periodo dell'anno precedente di quasi il 7%.

Nei giorni feriali il calo di traffico è lievemente maggiore nella fascia oraria di applicazione dell'Area C, (-7%) rispetto a quanto si registra nell'arco dell'intera giornata il cui valore medio si attesta al -6,6%.

In realtà chi attraversa a piedi o in bicicletta il centro di Milano scopre una nuova dimensione, determinata non solo da un maggior rilassamento negli spostamenti, complice un traffico inferiore e meno aggressivo, ma anche da una obiettiva diminuzione degli ingombri determinati dalle autovetture in movimento e in sosta rispetto al paesaggio urbano (viali, cortine edificate, monumenti e ambienti storici).

I provvedimenti e i primi risultati emersi in città a seguito dell'introduzione di Area C sono un primo segnale che induce a pensare a un nuovo modo di vivere la città.

Una zona ricca di storia e valori artistici, spesso negati dalla congestione, dal traffico e dalle innumerevoli automobili parcheggiate ovunque: in altri termini oggi la città inizia a riconquistare un'identità propria.

È proprio Area C che sfata un primo tabù: in centro, a Milano, si può anche pensare di giungervi e di spostarsi principalmente con il mezzo pubblico, a piedi o in bicicletta.

Un progetto che sicuramente potrebbe contribuire da un lato a ridurre ulteriormente il traffico (senza comunque compromettere le attività in essere nel centro) e dall'altro a riqualificare e rivitalizzare l'area della Cerchia dei Bastioni, valorizzando il paesaggio urbano in modo assai rilevante è quello di una possibile riscoperta e riapertura del tracciato dei navigli milanesi.

Riportare l'acqua a Milano consentirebbe un rilancio della città dal punto di vista naturalistico/ambientale, culturale, turistico e sociale e del paesaggio urbano.

Innanzitutto la conquista di nuovi spazi pubblici a tutto campo non per le automobili, ma per gli uomini: ciò che manca nella città così come è adesso.

La mancanza di spazi pubblici e persino di edifici pubblici adeguati è una vecchia questione come ricorda lucidamente Giuseppe De Finetti:

"che il solo Palazzo da gran signore del rinascimento, il solo edificio quadrato dotato di quattro fronti fu costruito a Milano da un genovese, il Marino. ... e una specialissima avarizia architettonica da parte dei 'magnati', del 'popolo grasso' milanese, prevalse sempre sull'intenzione

di contribuire con la propria casa all'ornamento della città. Tra i motti libertini del gran mondo nostrano vige tuttora il detto che la casa ha da essere 'bela de denter, pei padroni, brutta de foera, pei mincioni'" (De Finetti 2002, pp. 51-52).

Sui motivi di questa atavica mancanza di interesse "per il pubblico" De Finetti si attarda in una descrizione delle ipotesi possibili:

"Quali le cause di questa insufficienza, di questa avarizia di spazio durata per tanti secoli?

... E poi c'erano i briganti: tutti validissimi motivi per preferire di starsene ammicchiati, per evitare le piazze pubbliche, luoghi da buscarsi il contagio o prendersi, di notte, una coltellata.

Misera, sordida doveva essere dunque la città recintata da Ansperto, quella che circa due secoli più tardi già osava far prepotenza ai Comaschi, ai Pavesi, ai Lodigiani, ai Vigevanesi, condurre guerre feroci e negare il tributo all'Imperatore del Sacro Impero Romano d'occidente di stirpe germanica" (ivi, pp. 33-34).

Altresì interessante e attuale è la soluzione proposta da De Finetti per il quale, come per Leonardo da Vinci, l'idea vincente è nell'alternanza e compresenza di spazio pubblico e acqua naturalmente anch'essa pubblica.

"Egli (Leonardo da Vinci ndr) pensa per prima cosa all'acqua; non a quell'acqua che già i medievali seppero addurre ai fossati di difesa, ma ad un'acqua che serva alla economia vitale della città, per l'irrigazione, i trasporti e l'igiene. "I fondi delle acque che sono dirieto alli orti sieno alti corne il piano delli orti e colle spine possino dare l'acqua ogni sera alli orti, ogni volta che s'ingorga alzando l'incastri un mezzo braccio"(ivi, pp. 44-45).

De Finetti ragiona su una città che ha cancellato completamente, gradualmente e inesorabilmente le sue vie d'acqua.





Figura 3. Studio di Leonardo da Vinci per una nuova città con un sistema di strade su due livelli e canali, dal Codice B. Parigi, Bibliothèque de l'Institut de France.

La cancellazione dei navigli milanesi è l'atto definitivo concluso negli anni Sessanta del Novecento per trasformare Milano in città esclusivamente degli affari, della produzione e del commercio eliminando quei significati che altre città conservano gelosamente che si chiamano memoria storica, identità ed anche, come dice Marco Comolli, *affabilità urbana*.

La *perdita* è mirabilmente da lui descritta nelle sue conseguenze fisiche, sociali, psicologiche e antropologiche nel suo *La cancellazione dei navigli*: "(...) 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.)" (Comolli 1994)

La *riconquista* è un atto complesso che sarebbe banale catalogare come riapertura o addirittura come dicono alcuni detrattori, "riscoperchiamento": in realtà si tratta di procedere con un progetto complessivo con molteplici scopi che spaziano da una nuova visione urbanistica della città a forme nuove di paesaggio urbano sino a giungere al rilancio turistico di Milano la cui necessità è testimoniata dagli studi di cui si è trattato nella prima parte di questo scritto.

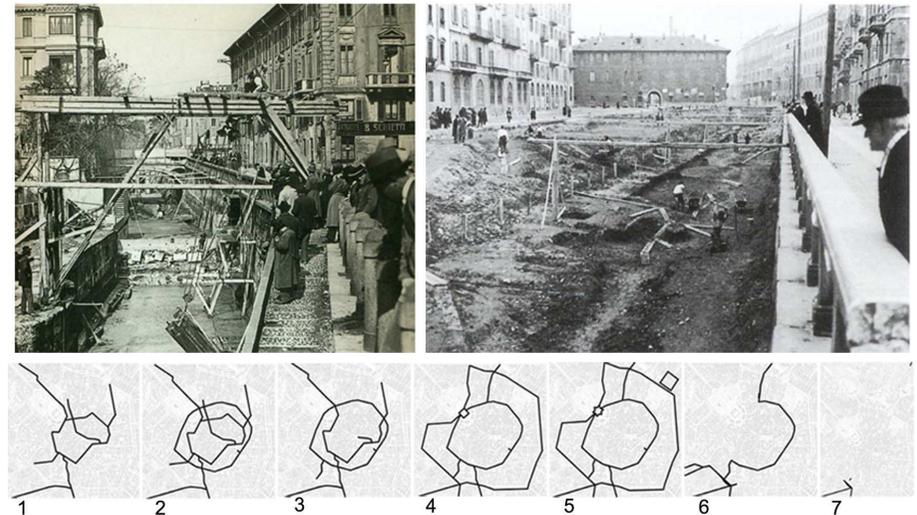


Figura 4. Lavori di copertura dei navigli in via Senato e in via San Marco e schema sintetico del sistema delle acque a Milano (1. dalle origini al 1157; 2. dal 1157 al 1400; 3. dal 1400 al 1500; 4. dal 1500 al 1600; 5. dal 1600 al 1750; 6. dal 1750 al 1929; 7. dal 1929 ad oggi).





Figura 5. Il naviglio interno in via Senato.

Un progetto complessivo che avrà come obiettivo la risistemazione della Darsena e la riapertura della fossa interna e della Martesana fino a Cassina de' Pom e che necessariamente dovrà

passare attraverso un processo democratico di verifica di cui il referendum di giugno 2011<sup>3</sup> è stato solo un primo passo.

Deve verificarsi infatti un consenso molto alto, anche a livello dei quartieri, giacché si tratta di modificare abitudini, modi di vita e il paesaggio stesso della città, in modo rilevante.

Per la verità modifiche ben più forti ed evidenti delle abitudini, dei modi di vita e del paesaggio urbano sono state eseguite a Milano negli ultimi dieci anni senza nessun consenso preventivo anzi in spregio a molte espressioni chiare di dissenso.

Basta fare attenzione alla prospettiva che si percepisce da Corso Garibaldi verso Corso Como dirigendo lo sguardo verso Porta Nuova annichilita dallo skyline aggressivo e prepotente della Torre Unicredit di Cesar Pelli o la vista che si genera dagli storici Bastioni del passeggio di Porta Venezia verso l'incredibile sagoma della Torre Diamante dell'architetto Kohn Pederson Fox.



Figura 6. La Torre Unicredit di Cesar Pelli vista da Corso Garibaldi e la Torre Diamante di Kohn Pederson Fox vista da Piazza della Repubblica.

Gli obiettivi del progetto di riapertura del sistema dei navigli milanesi possono essere riassunti in alcuni principi fondamentali:

1. Riqualificare le sponde della Martesana nel tratto in cui corre già oggi a cielo aperto
2. Rivitalizzare i corsi d'acqua esistenti diminuendo gli inquinanti
3. Valorizzare i Navigli come risorsa per tutta la città e per il suo sviluppo turistico con il recupero dei tracciati storici che escono nuovamente allo scoperto consentendone la navigabilità
4. Catalizzare lungo il nuovo tracciato gli elementi fondamentali della qualità ambientale quali le aree verdi, le piste ciclabili, i beni storico ambientali, le isole pedonali
5. Far scorrere nel nuovo manufatto l'acqua della Martesana.

Il progetto dunque prevede la riapertura degli storici tracciati dei navigli attraverso un nuovo manufatto, salvo il recupero delle sponde storiche ove sia possibile, ad esempio nel tratto di Conca dell'Incoronata.

In particolare attraverso il percorso del naviglio "ritrovato" si dovrebbero collegare tra loro i due tratti ancora esistenti in città e in particolare la zona nord est con quella sud ovest e cioè la Martesana di Cassina de Pomm con la Darsena e con il Naviglio Grande e Pavese.

Gli interventi sostanziali di questo progetto da un lato cercano di valorizzare, migliorare e riqualificare i tratti di Navigli ancora esistenti (Naviglio Martesana verso nord e Darsena, Naviglio Grande, Naviglio Pavese verso sud) e dall'altro di recuperare e riscoprire i percorsi ormai coperti o addirittura cancellati da Cassina de Pomm, a via



Figura 7. Il tracciato del progetto di riapertura dei navigli milanesi da Cassina de Pomm alla Darsena passando lungo la Cerchia interna dei Bastioni.

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 de Amicis e via Conca del Naviglio.

Nell'ambito di tale progetto urbano, che si snoda lungo circa 11 Km, dovrà essere data precedenza al recupero di alcuni tratti esistenti e da tempo abbandonati che necessitano interventi di qualità come per esempio la Darsena che certamente, recuperando il valore storico di porto di Milano, può riconquistare la sua funzione di servizio alla città diventando un luogo di forte attrattività turistica.

La riqualificazione della Darsena diventando un importante polo di interesse per la città determina nel contempo nuovi sviluppi di tipo economico, sociale, ricreativo e culturale quale nuova porta per l'ingresso a Milano di flussi turistici.

Questi interventi da eseguire su realtà tutto sommato ancora esistenti in città, non vogliono tuttavia rimanere degli episodi isolati, ma spingono l'intero progetto di riqualificazione e riapertura dei navigli, per ricostituire un nuovo sistema delle acque a Milano e oltre.

Infatti il tracciato che ripercorre sostanzialmente i Bastioni della città è organicamente collegato a un sistema più esteso e continuo che coinvolge non solo l'hinterland milanese, ma si spinge oltre ad est sino all'Adda e a ovest sino al Ticino e più oltre sino al lago Maggiore e alla Svizzera.

Il progetto quindi acquista così un valore turistico a scala più ampia che non si limita al territorio comunale di Milano, ma attraverso un percorso continuo si estende verso i territori del milanese alla scoperta di valori ambientali quali il Parco Regionale dell'Adda e il Parco Regionale del Ticino.





Figura 8. Darsena - Lo stato dei luoghi e il progetto di riqualificazione dell'architetto francese Jean François Bodin.

Attraverso il progetto di riapertura dei navigli e quindi attraverso il completamento del sistema precedentemente citato Adda – Navigli – Ticino da un lato si riconquistano i valori storici, monumentali di Milano e dall'altro si riscoprono elementi di pregio dal punto di vista ambientale e del paesaggio.

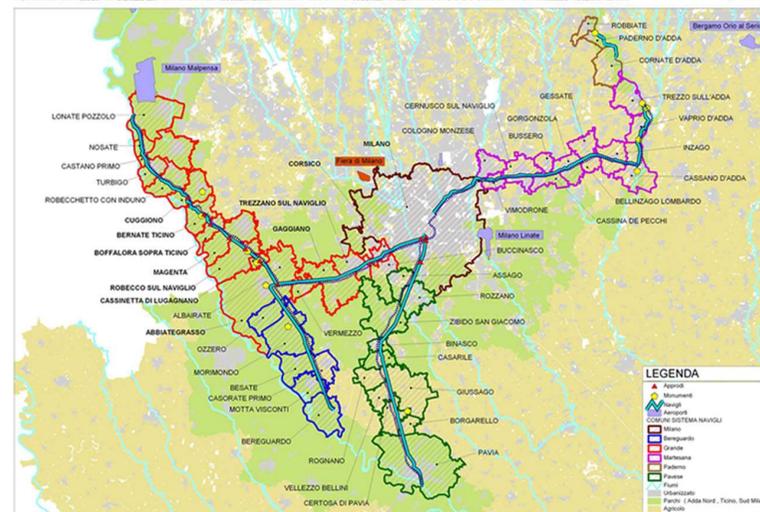


Figura 9. Il sistema delle acque da Locarno a Milano e il sistema dei navigli dall'Adda a Parco del Ticino.

Il nuovo tracciato dei navigli è di conseguenza una sorta di volano complessivo del turismo e in particolare di un turismo rivolto al patrimonio monumentale, recuperando parte della storia e dell'identità propria di Milano e nel contempo di un turismo che guarda all'ambiente, con la scoperta di luoghi e ambiti meno urbanizzati rispetto a quelli della città e caratterizzati da elementi di pregio paesaggistico e naturalistico.

Partendo dall'Adda passando per Milano e giungendo al Ticino, è possibile tracciare itinerari verdi e storici sempre segnati dalla presenza dell'elemento acqua quale catalizzatore e filo conduttore di un nuovo turismo di qualità.

L'intervento nel territorio milanese risulta fondamentale per completare la rete a scala provinciale e regionale che consentirebbe una reale fruibilità del sistema, incentivando tra l'altro il turismo non solo locale ma anche d'oltralpe e comportando anche la valorizzazione storica e ambientale del paesaggio urbano.

Lo stesso Stendhal, amante e appassionato dell'Italia, scrisse che "Il paese che si attraversa è il più ricco d'Europa. Ovunque si scorgono i canali d'acqua corrente che gli danno fertilità: si costeggia il canale navigabile per mezzo del quale si può andare in battello da Milano a Venezia o in America!..." (Stendhal 1826)

Infatti, attraverso una realizzazione del progetto per fasi come descritto nel Documento redatto a cura del Gruppo di Lavoro "Navigli" del comitato referendario in cui spiccano i contributi di Guido Rosti<sup>4</sup> e Empio Malara<sup>5</sup>, è possibile pensare a una concreta formazione del sistema e del ripristino delle vie d'acqua dal Lago Maggiore via Malpensa con il recupero della Darsena e delle conche nonché a una riattivazione idraulica e paesaggistica dell'intero Sistema dei Navigli.

Un primo obiettivo può essere quello di individuare quale intervento sul Sistema dei Navigli può essere realisticamente e concretamente concepito, progettato e realizzato in connessione con l'evento EXPO del 2015. Questo intervento può costituire la prima fase di un percorso più ampio che conduca verso la completa riattivazione dell'intero Sistema. Tale riattivazione non può prescindere dal recupero della funzione originale e primaria dei canali milanesi, ovvero della loro navigabilità, utilizzata nel passato per il trasporto delle merci e oggi reinterpretabile in una navigazione di tipo turistico (e, in minore parte, di trasporto pubblico "lento") lungo gli itinerari culturali, artistici ed enogastronomici che collegano Milano al territorio della Martesana, al Pavese e al Ticino.

Il carattere turistico che si determina con il recupero della navigabilità dei Navigli è implementato dalla valorizzazione degli itinerari ciclabili previsti lungo il percorso delle vie d'acqua.

Quindi, dopo il ripristino di un itinerario navigabile e ciclabile dal Lago Maggiore a Milano con il recupero della Darsena, la riattivazione delle conche di Viarenna e dell'Incoronata e la realizzazione di un itinerario ciclo-pedonale lungo la Cerchia del Naviglio interno preparatorio ed evocativo della futura riapertura dell'intero sistema, il progetto nel suo complesso potrebbe essere suddiviso in ulteriori fasi.

In particolare la riattivazione della navigazione tra la Darsena di Milano, Pavia e il fiume Ticino con il ripristino delle Conche di navigazione, l'eliminazione degli ostacoli alla navigazione (ponti a raso) e la riattivazione della scala d'acque da Pavia al fiume Ticino.

Un'ulteriore fase potrebbe prevedere il ripristino del collegamento navigabile tra il Lago di Como e il Laghetto di San Marco a Milano, con la riattivazione

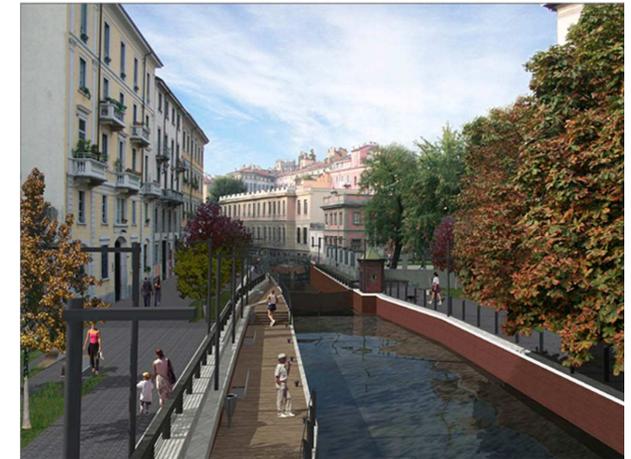


Figura 10. Conca dell'Incoronata, stato dei luoghi e progetto di riapertura del naviglio.

del naviglio di Paderno, la riattivazione delle conche di navigazione e l'eliminazione degli ostacoli alla navigazione (ponti a raso) lungo il Naviglio della



Martesana e il ripristino a cielo aperto del tratto urbano del Naviglio della Martesana lungo via Melchiorre Gioia e via San Marco a Milano.

Completa il quadro degli interventi l'individuazione di modalità idonee sotto il profilo urbanistico ed idraulico, per la riattivazione della Fossa interna quale collegamento idraulico del baricentro del sistema nel suo complesso, per consentire progressivamente con la riapertura della Martesana e della Cerchia dei Navigli, la creazione di un sistema di trasporto pubblico sull'acqua che abbia l'ambizione di collegare i lunghi tragitti attraverso i navigli già aperti con un'inedita esplorazione delle aree nella città di Milano, bagnate dagli storici tracciati. Lungo i navigli ritrovati di Milano (in corrispondenza proprio del limite che definisce l'Area C) la qualità della vita e della città conoscerebbero un picco positivo senza provocare disagi o perdita di diritti ai cittadini residenti poiché i navigli possono convivere con corsie veicolari per i residenti e per le situazioni di servizio, emergenza e commercio.

Personalità di rilievo internazionale quali Umberto Veronesi, Gillo Dorfles ed Ermanno Olmi, in modi diversi, oltre a ricordare con nostalgia non oleografica il fascino di Milano città d'acqua, a più riprese hanno auspicato il ritorno dei canali come portatori di linfa nuova alla città.

Quasi una vertigine e comunque un'emozione profonda si prova ad immaginare il ritorno dei canali a lambire il Palazzo del Senato o a ridisegnare attorno alla chiesa di San Marco la storica prospettiva della "volta" tra via San Marco e via Fatebenefratelli.

È evidente quindi come Area C risulti strategica per il perseguimento di questo progetto che può arricchire Milano e gran parte della pianura lombarda, definendo e recuperando il valore storico

del territorio e del paesaggio segnato da numerosi canali e vie d'acqua, alla riscoperta di una vocazione turistica sottovalutata.



Figura 11. Incrocio tra via San Marco e via Fatebenefratelli, stato dei luoghi e progetto di riapertura del naviglio.

Un progetto di queste caratteristiche e dimensioni è l'occasione per un vero sviluppo sostenibile della città e della Regione Lombardia ed offre potenzialità multiple nel settore del turismo. Infatti, oltre ad attraversare territori di elevatissimo pregio culturale - storico e di straordinaria bellezza ambientale, il tracciato interseca in più punti la grande viabilità nonché la zona di Malpensa penetrando poi nel centro e nel tessuto storico della città di Milano e svolge quindi una funzione di presentazione paesaggistica della città del tutto nuova.

Milano può assumere tra gli altri i caratteri di una "città turistica" in cui i visitatori si rechino non solo per motivi di lavoro, ma anche per soggiorni di vacanza durante i quali possano conoscere la cultura locale e il patrimonio della città e del territorio grazie anche al potenziamento di musei, strutture e luoghi storici resi evidenti dai navigli ritrovati.

Alla base di questo obiettivo per la città è fondamentale migliorare l'accoglienza ai turisti, offrendo maggiori opportunità e coinvolgendoli in esperienze indimenticabili che possano rendere più gradevoli e suggestivi i loro soggiorni durante i quali sia possibile lasciare in loro una traccia di "Milano città d'acqua", tra i ricordi più vivi della città.

### Riferimenti bibliografici

Boatti A., 2007, *Urbanistica a Milano - Sviluppo urbano, pianificazione e ambiente tra passato e futuro*, CittàStudi Edizioni - De Agostini Scuola, Novara.

Boatti A., 2003, *Un progetto urbanistico per il ritorno del tratto milanese del Seveso tra le acque superficiali all'interno del sistema Seveso - Navigli - Vettabia. Misure di regimazione delle acque superficiali del fiume e interazioni con il sistema acquifero*, in "Corsi d'acqua e aree di sponda: per un progetto di valorizzazione. Politiche e tecniche di valorizzazione", a cura di Lelio Pagani, Bergamo University Press, collana diretta da Lelio Pagani.

Boatti A., 2003, *Milano ri-trova l'acqua e la sua storia. Gli elementi naturali e le risorse idriche come nuovi valori della qualità urbana nella metropoli*, Firenze University Press, in Ri-Vista. Ricerche per la progettazione paesistica n° 0.

Comolli M., 1994 *La cancellazione dei Navigli: declino di un'affabilità urbana*, Theoria, Roma.

Comune di Milano – Assessorato al Turismo, Marketing Territoriale, Identità, 2008, *Programma di Sviluppo Turistico - Sistema turistico della città di Milano*.

Comune di Milano, Agenzia mobilità Ambiente e Territorio, 2012, *Monitoraggio Area C, Sintesi risultati al 30 Aprile 2012, Traffico e composizione del parco veicolare*.

Cordani R. (a cura di), 2002, *I Navigli da Milano lungo i canali: la bellezza nell'arte e nel paesaggio*, a cura di, Edizioni CELIP, Milano.

De Finetti G., 2002, *Milano costruzione di una città*, Hoepli, Milano.

Roggiani F., 1987, *Avventure di Fiumi e Navigli milanesi e lombardi*, Arti Grafiche Vaj, Milano.

Salvi A. e Fava F., 2001, *I Navigli del milanese*, Libreria Meravigli Editrice, Milano.

Stendhal (Marie-Henri Beyle), 1826, *Rome, Naples et Florence. In voyage in Italie*, Delauney, Paris.

## Riferimenti digitali

www.comune.milano.it

## Riferimenti iconografici

Figura 1: Marra E. (a cura di), 2010, *Studio tratto dall'Osservatorio del Turismo*, Università di Milano – Bicocca (19 febbraio 2010).

Figura 2: elaborazione degli autori su cartografia del Comune di Milano.

Figura 3: Malara E. 2002, *La città ideale e l'acqua* in CORDANI R. (a cura di), *I Navigli – da Milano lungo i canali, la bellezza nell'arte e nel paesaggio*, Edizioni CELIP Milano, p. 194.

Figura 4: elaborazione degli autori da fonti diverse.

Figura 5: D'Amia G., 2002, *Il naviglio tra via Senato e via Fatebenefratelli*, in CORDANI R. (a cura di), *I Navigli – da Milano lungo i canali, la bellezza nell'arte e nel paesaggio* Edizioni CELIP Milano, p. 252.

Figura 6: Federica Zambellini.

Figura 7: Progetto di riapertura dei Navigli, di Antonello Boatti.

Figura 8: <http://www.comune.milano.it>.

Figura 9: Elaborazione degli autori da fonti diverse.

Figura 10: *Progetto di riapertura dei Navigli*, di Antonello Boatti.

Figura 11: *Progetto di riapertura dei Navigli*, di Antonello Boatti.

*Testo acquisito dalla redazione nel mese di luglio 2012.*

© Copyright dell'autore. Ne è consentito l'uso purché sia correttamente citata la fonte.

<sup>1</sup> Professore ordinario di Sociologia dell'ambiente e del territorio (Dipartimento di Sociologia e Ricerca sociale) presso la facoltà di Sociologia dell'Università degli Studi di Milano Bicocca. Principali interessi di ricerca sono rivolti alla Sociologia Urbana e alla Sociologia del Turismo e del Tempo Libero. È coordinatore del Corso di laurea in "Scienze del Turismo e Comunità Locale".

<sup>2</sup> Tratto dalla relazione di monitoraggio *Area C – Sintesi risultati al 30 aprile 2012*, Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio, direzione e coordinamento: Comune di Milano

<sup>3</sup> Il referendum milanese del 12 e 13 giugno 2011 articolato su 5 quesiti in materia di Navigli così recitava: "Volete voi che il Comune di Milano provveda alla risistemazione della Darsena quale porto della città ed area ecologica e proceda gradualmente alla riattivazione idraulica e paesaggistica del sistema dei Navigli milanesi sulla base di uno specifico percorso progettuale di

fattibilità?". I votanti sono stati 489.727 pari al 49,09% degli aventi diritto al voto di cui il 94,32% ha votato SI e il 5,68% ha votato NO.

<sup>4</sup> Guido Rosti milanese, laureato in Scienze Geologiche nel 1976 si è sempre occupato di ambiente e particolarmente di acque milanesi sia sotterranee che superficiali. È stato più volte membro di commissioni Regionali, Ministeriali e soprattutto Europee quale rappresentante Italiano ed ha realizzato o partecipato alla stesura di più di un centinaio di pubblicazioni tecniche relative alla tutela dell'ambiente e delle acque tra cui i navigli milanesi.

<sup>5</sup> Empio Malara, laureato in architettura nel 1961, dal 1963 svolge libera professione di architetto, dedicandosi all'urbanistica e all'edilizia pubblica e sociale. Esperto in pianificazione urbanistica, territoriale e ambientale partecipa all'elaborazione di piani urbani e regionali in Calabria, Lombardia, Liguria, Emilia Romagna e Piemonte. Parallelamente all'attività professionale pubblica studi, promuove mostre e attività culturali, è presidente dell'Istituto per i Navigli - Associazione Amici dei Navigli che si occupa del recupero e della valorizzazione delle vie d'acqua interne, con particolare riferimento al sistema dei Navigli, considerato patrimonio collettivo di inestimabile valore. Gli obiettivi principali che vengono perseguiti attraverso studi e progetti si riferiscono ai possibili usi delle vie d'acqua interne, quali la navigazione, il recupero energetico, l'orticoltura, l'irrigazione, la valorizzazione ambientale e monumentale, lo sviluppo turistico, didattico e culturale. Tra gli obiettivi dell'Associazione Amici dei Navigli di particolare rilievo è quello che prevede la riapertura della via d'acqua che collega la Svizzera al mare Adriatico, per ripristinare la navigazione a scopo turistico lungo l'idrovia Locarno-Milano-Venezia.

