

La riapertura e la valorizzazione dei navigli come progetto di paesaggio e nuovo modello di vivibilità urbana per Milano

Antonello Boatti

Dipartimento di Architettura e Studi Urbani, Politecnico di Milano antonello.boatti@polimi.it

Abstract

La riapertura dei navigli di Milano è una sfida ambiziosa per una città che vuole cambiare nel segno della vivibilità e della sostenibilità, e in particolare per Milano, che ha basato la sua storia e il suo sviluppo nel corso dei secoli come città d'acqua. La ricerca esplora tutto ciò che può essere coinvolto dalla riapertura del sistema dei navigli a Milano, dal nord-est della città dove il Martesana è ancora aperto, verso il centro della città, dove il canale ritrova il percorso circolare storico (la Cerchia dei Navigli) sul suo lato orientale, fino a raggiungere la Darsena recentemente riattivata per ricongiungersi alla fine con i navigli Pavese e Grande. Un progetto ambientale capace di garantire la navigabilità a piccole imbarcazioni, per un nuovo paesaggio e per il recupero dell'identità storica di Milano, tutto proteso al futuro, ma anche pieno di poesia come raccontano le splendide immagini realizzate dall'Associazione Multiverso.

Parole chiave

Riapertura dei navigli a Milano, città d'acqua, un progetto ambientale, nuovo paesaggio, navigabilità.

Abstract

The reopening of the canals in Milan is an ambitious challenge for a city that wants to change the sign of liveability and sustainability, and in particular for Milan which has based its story and its development over the centuries on being a city of water. The research explores everything that can be involved with the reopening of the canal system in Milan from the North-East of the city, where the Martesana is still open, toward the centre of the city where the canal finds the historic circular path on his eastern side, until reaching the recently reopened dock for ships known as the 'Darsena' to finally rejoin the canals 'Pavese' and 'Grande', today still in function. An environmental project, able to ensure navigability for small boats, for a new landscape and for recovering identity, all looking to the future, but also full of poetry as narrated by the beautiful images of the Multiverso association.

Keywords

Reopening of the canals in Milan, city of water, a draft environmental, new landscape, navigability.

Received: February 2017 / Accepted: April 2017

© The Author(s) 2017. This is an open access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International License (CC BY-SA 4.0). If you remix, transform, or build upon the material, you must distribute your contributions under the same license as the original.

DOI: 10.13128/RV-20712 - www.fupress.net/index.php/ri-vista/

La riapertura dei Navigli milanesi è una sfida ambiziosa per una città che vuol cambiare nel segno della vivibilità e della sostenibilità e in particolare per Milano che ha fondato la sua storia, nei secoli, sull'essere città d'acqua e si inquadra con coerenza negli obiettivi indicati nei più recenti strumenti di pianificazione a scala regionale, a loro volta sovra-ordinati rispetto alle scelte di pianificazione a scala comunale e provinciale. Tra questi il Piano territoriale d'ambito (PTRA¹ Navigli Lombardi), strumento di programmazione ed attuativo del Piano Territoriale Regionale, ha il compito di orientare correttamente ed in modo coordinato le trasformazioni territoriali, promuovendo la tutela e la crescita socio-economica del territorio dei comuni rivieraschi del Sistema dei Navigli. Il PTRA Navigli Lombardi rappresenta di fatto il primo Piano d'Area elaborato in Lombardia ai sensi della LR n. 12 del 2005, i cui obiettivi principali sono rivolti a valorizzare e preservare i Navigli come identità della Lombardia, ed in particolare:

- potenziare la fruizione del patrimonio storico/architettonico e naturalistico/ambientale che caratterizza le aree dei Navigli, governando le trasformazioni del territorio attraverso modalità corrette di utilizzo delle risorse e limitando i danni causati dalla forte urbanizzazione e congestione delle aree presenti in alcuni tratti;
- salvaguardare il complesso delle risorse e del pa-

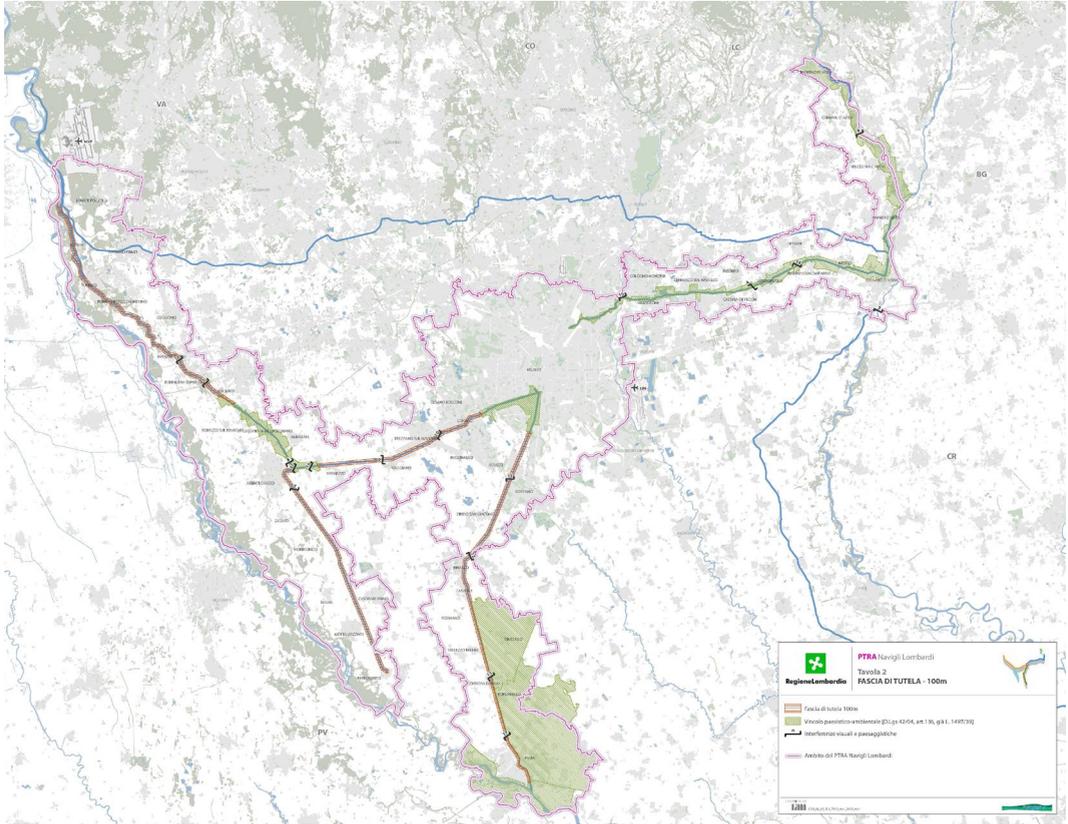
trimonio culturale da fattori di rischio quali il degrado, la scarsa tutela e l'uso improprio del territorio circostante;

- assicurare il coordinamento degli interventi e degli strumenti di pianificazione intercomunali e interprovinciali, in modo da creare opportunità di sviluppo sostenibile e di migliorare la qualità di vita.

Per poter tradurre tali linee di indirizzo in obiettivi specifici ed in azioni, valutabili attraverso la VAS, sono state combinate insieme due esigenze:

- la tutela, ovvero la salvaguardia dei Navigli come sistema territoriale rappresentativo dell'identità lombarda; anzitutto salvaguardandone i valori paesaggistici espressi dalla stretta relazione fra le testimonianze storico/culturali e la struttura naturalistico/ ambientale;
- lo sviluppo sostenibile, in grado di valorizzare i valori territoriali e le risorse ambientali presenti, in modo che benefici di tipo economico (turismo, energia rinnovabile, agricoltura sostenibile) si combinino con il mantenimento e l'accrescimento nel tempo dei beni stessi.

Ma nonostante tali obiettivi, il PTRA (fig. 1), come d'altra parte il PTR e anche il PTCP², registrano una brusca frattura del Reticolo idrografico superficiale nella città di Milano, con l'interramento dei suoi corsi d'acqua (Seveso, Olona e Navigli). Analoga interruzione si nota per i corridoi e la rete ecologica co-



me di seguito meglio descritti. Al contrario una riapertura dei navigli potrebbe portare alla cura di queste brusche interruzioni, estendendo la possibilità di valorizzazione del paesaggio all'interno del sistema costruito, rilanciando i valori territoriali e generando importanti benefici di tipo economico e turistico così come richiesto dal PTRA.

La valorizzazione turistica che può nascere da un sistema continuo di canali e piste ciclabili dall'Adda al Ticino attraversando Milano e la possibilità concreta di poter navigare dal Lago Maggiore passando per Milano sino a Pavia, e di qui attraverso il Po sino all'Adriatico, simboleggiano bene il senso profondo del progetto. La riapertura del sistema dei canali milanesi dal Nord-Est della città, dove il Naviglio Martesana corre ancora all'aperto verso il centro, con la riproposizione del tracciato della storica cerchia nel suo versante orientale, sino a giungere alla Darse-

na per collegarsi poi ai Navigli Pavese e Grande, costituisce un grande progetto di paesaggio urbano suggerendo di cambiare la città attraverso risorse naturali quali l'acqua e gli spazi verdi e alberati. Il progetto risolve positivamente la questione della fornitura della 'materia prima', l'acqua, e del conseguente modello idraulico di funzionamento per garantire la navigabilità con imbarcazioni turistiche (con una capacità di trasporto sino a 36 persone) anche nel centro di Milano e rinnova lo schema del traffico nella città, favorendo la mobilità dolce.

Numerose sono le sinergie positive che possono nascere: dall'estensione e dalla diffusione del sistema delle pompe di calore, offrendo una nuova possibilità di recapito delle acque, alla produzione di energia con micro-turbine, a un maggior approvvigionamento idrico a favore dell'agricoltura, all'utilizzo degli scavi per migliorare complessivamente il sistema



Fig. 2 – L'idea di progetto alla grande scala: un sistema continuo di canali dal lago Maggiore e dal lago di Como sino all'Adriatico passando per il centro di Milano.

pagina a fronte

Fig. 1 – Le fasce di tutela del sistema dei Navigli e la brusca interruzione nella città capoluogo da PTR A Navigli Lombardi.

dei sottoservizi, per concludere con il rilancio turistico della città.

Il progetto parte da alcune impostazioni generali che è bene riassumere.

Riaprire i Navigli con il recupero dello storico tracciato di fine '800 che oggi è occupato in modo esclusivo dalla rete viaria cioè dalla periferia nord-est, attraverso il centro, alla periferia sud-ovest della città significa innanzitutto collocare elementi importanti e significativi della storia di Milano nel contesto vivo e attuale della città contemporanea (Boatti, 2009). Testimone attento del valore storico dei navigli per la città di Milano è Carlo Cattaneo (Cattaneo, 1891, pp. 405-440), che ne disegna i tratti essenziali in un suo scritto de «Il Politecnico» quando tratta 'Dei canali navigabili'.

Il Naviglio Interno fu in origine la fossa murale scavata al di fuori dell'antica città romana, e a qualche distanza dal suo recinto [...]. Col processo del tempo si edificarono fuori di quella cerchia altri borghi; e nel secolo XVI vennero involti entro il vasto giro dei moderni bastioni, mentre la Fossa del secolo XII [...] divenne il Naviglio Interno. Da settentrione riceve il canale della Martesana, e verso mezzodì si collega col Naviglio Grande e con quello di Pavia, formando così legame tra i laghi Verbanò e Lario ed il Po. [...]

La dàrsena interna ch'è presso l'Ospitale³, e si chiama il Laghetto, essendo il punto più prossimo al Duomo, serviva allo scarico dei marmi per quell'edificio; il che, a quanto sembra, fu cagione che s'inventasse fra noi l'ammirabile congegno delle conche [...]

Quei marmi giungevano per nave fino al termine del Naviglio Grande [...] Da quel luogo invece di trascinare i marmi per terra, si pensò d'introdurli in qualche modo entro la Fossa, e girando per essa giungere al punto più prossimo al Duomo. [...]

Le aque della Fossa si sfogavano verso il termine del Naviglio Grande, ma con più di due metri di differenza nel livello. Si pensò dunque d'ostruire con una chiusa l'uscita di quella dàrsena esterna, e così ristagnarne e rigonfiarne le aque; e in un con esse alzare le barche dal livello del Naviglio a quello della Fossa, cosicché potessero introdursi, scaricare marmi, e poi ritornare indietro, e quindi aperta la chiusa, e abbassate le aque, ritrovarsi ancora al livello del Naviglio.

Dunque l'acqua è il filo conduttore della storia della città, dai Romani fino all'industrializzazione (Boatti, 2010)

Sul ruolo che i corsi d'acqua hanno nel vissuto degli abitanti delle città, dice molto bene Marco Comolli (1994, pp. 46-47) nel suo libro 'La cancellazione dei Navigli':

Così 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. [...] Costeggiando dovunque con un qualche scopo i Navigli, si poteva [...] scomparire 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, ecc.).



1888



1929



OGGI



Potenzialità del progetto

Si realizza così una visione non alienante di vivere nella città, recuperando una dimensione umana nuova, non esacerbata da ritmi frenetici.

Ma l'opportunità fantastica, offerta dalla riapertura dei Navigli, di costruire un sistema continuo costituito da un canale, affiancato da una pista ciclabile, in grado di distribuire nuova qualità urbana in modo omogeneo da periferia a periferia, attraverso il centro, apre ulteriori prospettive come quella di ridare senso di appartenenza unitaria e identità comu-

ne ad una città profondamente cambiata nella sua composizione sociale ed etnica. Così un unico lessico di architettura dello spazio pubblico e di arredo urbano si può distendere dai quartieri più multietnici e talvolta problematici del nord-est di Milano (Greco, Turro, Gorla) sino alle nuove centralità, come Porta Nuova, che potrebbe arricchirsi della nuova presenza visibile del Naviglio Martesana. Si giunge così nel cuore della città storica (la Cerchia) per poi ritornare attraverso la Darsena e i Navigli nelle due periferie sud e sud-ovest di Chiesa Rossa, Gratosoglio,

pagina a fronte

Fig. 3 – Il sistema delle acque di Milano, Confronto tra 1888, 1929 e oggi.

Fig. 4 – Il tracciato del naviglio riaperto nel tessuto urbano.

Rozzano e di Lorenteggio-Giambellino. Si può andare oltre, nella Città metropolitana, verso altri traguardi di rigenerazione delle periferie più esterne del Milanese.

Un'altra componente essenziale del progetto è l'innalzamento della presenza dei valori naturali e ambientali nella città contribuendo così a rompere la spirale di costruire, consumare suolo e solo dopo, nel migliore dei casi, aggiungere spazi verdi spesso addomesticati e condominiali.

L'acqua, quella che scorre seguendo l'orientamento principale del suolo lungo i fiumi, i canali, le rogge, costituisce l'ossatura portante delle reti ecologiche: essa è la principale sorgente di biodiversità e il suo ingresso nella città costituisce immediatamente fattore di miglioramento ambientale (non da ultimo il microclima di mitigazione che nasce con i processi di evaporazione a ridosso dei corsi d'acqua).

Un'acqua il più possibile visibile affinché il controllo su di essa, il più semplice e democratico, possa essere esercitato: vedere la trasparenza e la purezza dei corsi d'acqua è la migliore garanzia per il loro stato di salute.

Esattamente quindi in controtendenza rispetto alla pessima abitudine di imprigionare le acque sotto una coltre di cemento o asfalto, venuta drammaticamente alla ribalta con le recenti alluvioni causate proprio da fiumi o torrenti tominati.

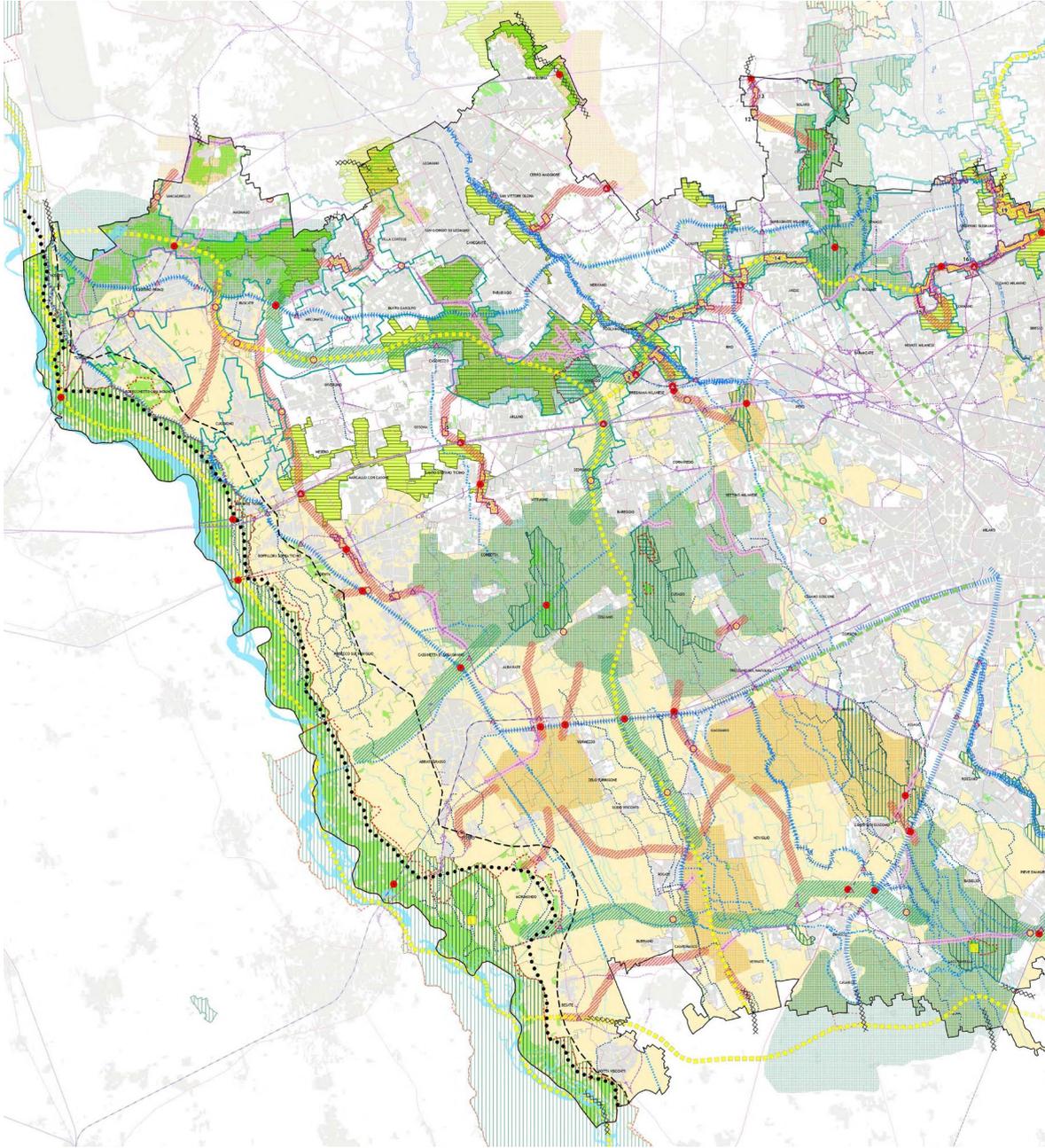
Le acque di origine per il sistema di riapertura dei Navigli milanesi sono prelevate dal Naviglio Martesana: esse sono fra le più pure e pulite tra quelle della Lombardia.

Proprio per questo, all'interno dei temi fondamentali affrontati dal progetto, vi è quello della separazione del corso del Seveso da quello del Martesana attraverso un progetto di disconnessione idraulica che viene previsto in via Melchiorre Gioia all'altezza di via Carissimi, dove attualmente l'uno confluisce nell'altro.

Il provvedimento idraulico, naturalmente, non è in grado di rispondere al problema, così ricorrente, delle esondazioni del Seveso nel quartiere di Niguarda che necessita di azioni ben diverse; tuttavia, certamente l'opera favorisce il riordino idraulico del sistema e soprattutto salvaguarda la purezza delle acque del Martesana.

Il tracciato dei Navigli riaperti favorisce l'arricchimento del patrimonio verde e l'ampliamento dei giardini della città attraverso la creazione di nuovi filari e di macchie arboree e arbustacee in parte sulle sponde e in parte nelle aree circostanti.

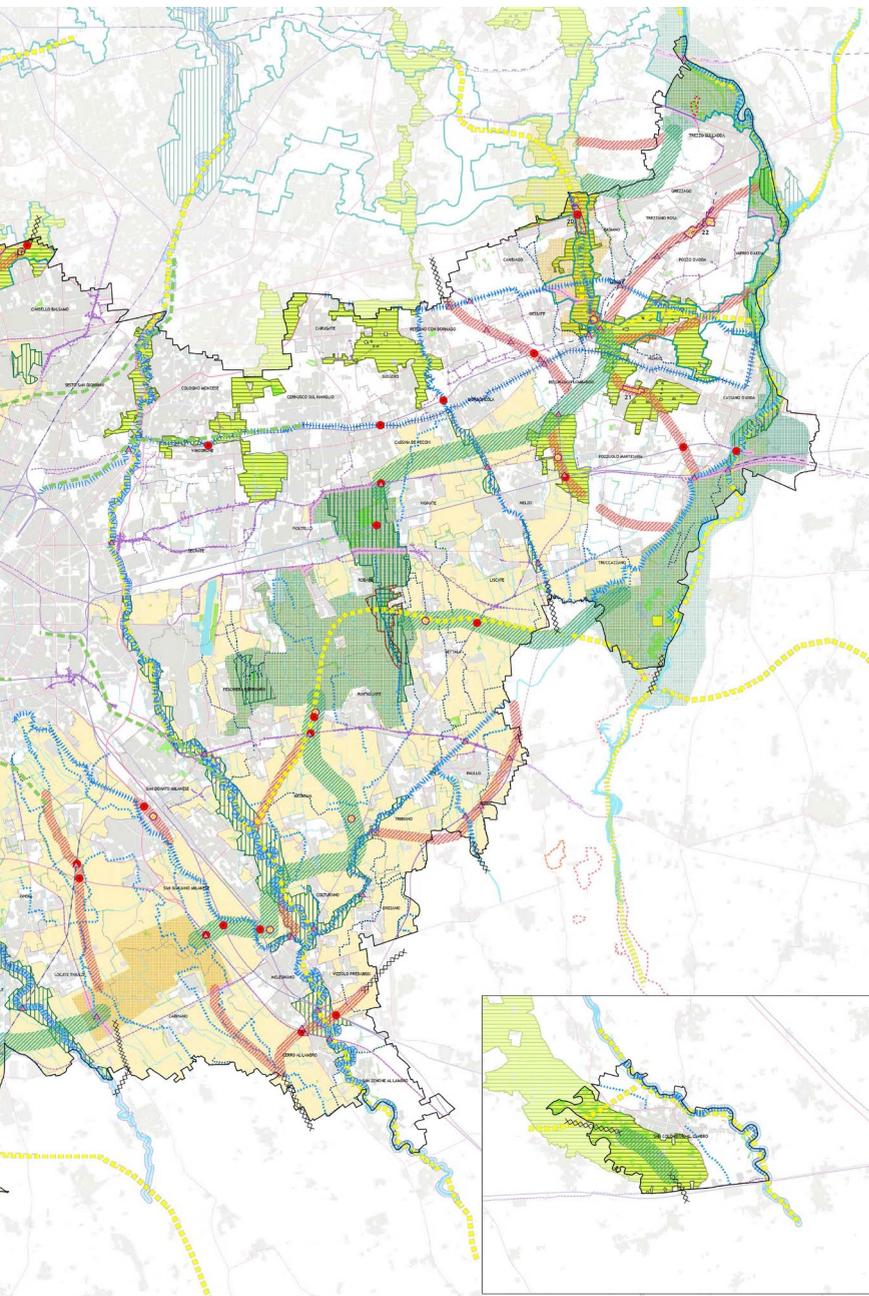
Il progetto di riapertura dei Navigli aggiunge oltre 7 Km di corridoio ecologico fluviale, contribuendo in modo determinante al rafforzamento della biodiversità anche nel cuore della città. Si superano in questo modo le criticità poste nel Piano Territoriale



di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Milano sulle possibilità di penetrazione delle reti ecologiche nel capoluogo, tra le quali spiccano il sistema dei Navigli (fig. 5).

110 D'altra parte la periferia nord-est del comune è tra le

più povere di alberature per l'assenza cronica di un elemento distintivo della città come sono i grandi viali alberati. In questo senso, l'intervento più significativo è quello lungo via Melchiorre Gioia dove la piantumazione di trecento alberi che si affiancano



Provincia
di Milano

PTCP

**Piano Territoriale
di Coordinamento Provinciale**

Adeguamento alla L.R. 12/2005

Adottato con deliberazione consiliare n. 16 del 7 giugno 2012

Il Presidente Dr. Guido Podesta

Assessore alla Pianificazione del Territorio, Programmazione Infrastrutturale
Ing. Fabio Altomonte
Direttore Settore Pianificazione Territoriale e Programmazione delle Infrastrutture
Dr. Emilio De Vita

RETE ECOLOGICA



SCALA 1:50.000

DATA giugno 2012

TAV 4

Legenda

Elementi della Rete Ecologica

- Matrice naturale primaria
- Fascia a naturalità intermedia
- Gargli privati (art. 46)
- Gargli secondari (art. 46)
- Dorsale Verde Nord (art. 46)
- Corridoi ecologici (privati) (art. 45)
- Corridoi ecologici (secondari) (art. 45)
- ||||| Principali corridoi ecologici fluviali (art. 45)
- Corri d'acqua minori con caratteristiche attuali di importanza ecologica (art. 45)
- Corri d'acqua minori da riqualificare a fini pervasivi (art. 45)
- Direttori di permeabilità (art. 45)
- Principali linee di connessione con il verde
- Varchi permeabili (art. 46)
- Varchi non permeabili (art. 46)
- Barriere infrastrutturali (art. 47)
- Principali interferenze delle reti infrastrutturali in progetto/programmate con i corridoi ecologici (art. 47)
- Interferenze delle reti infrastrutturali in progetto/programmate con i gargli della rete ecologica (art. 45)
- Aree ecologiche Lambro/Selvino/Olona

Elementi della Rete Ecologica Regionale

- Corridoi ecologici della REN
 - Gargli della REN
- Aree protette**
- Siti di importanza comunitaria (SIC) (art. 48)
 - Zone di protezione speciale (ZPS) (art. 48)
 - Parchi regionali
 - Parchi Locali di Interesse Sovracommunale (PLIS) (art. 50)
 - Riserve naturali
 - Parchi naturali (esistenti e in progetto)

Infrastrutture lineari

- Strade della rete primaria e principale esistenti
- Strade della rete secondaria esistenti
- Strade in progetto/previste
- Ferrovia/Retto/Tassinio esisterne esistenti
- Ferrovia/Retto/Tassinio esisterne in progetto/previste

Altri elementi

- Aree boschive (art. 51)
- Fiumi e altri corsi d'acqua
- Urbanizzato

Limiti amministrativi

- Confine provinciale
- Confine comunale

al corso d'acqua riaperto costituisce un'effettiva penetrazione di un corridoio ecologico dalle zone periurbane verso il centro della città. Inoltre, la riscoperta del naviglio come infrastruttura multifunzionale e verde stimola lo sviluppo di parchi tematici in tut-

to il sud-ovest periurbano tra Naviglio Grande e Naviglio Pavese, sino a ragionare di un Parco dei Navigli come sottosistema del Parco Agricolo Sud⁴.

L'idea che il Terzo paesaggio di Gilles Clément non abbia scala e copra "l'insieme degli ecosistemi in grado di assicurare il mantenimento della diversità" (Clement, 2005) si attaglia assai bene alle caratteristiche e al tracciato dei navigli da riaprire che alternano sponde e ripe acquatiche a filari alberati, a prati, aiuole e giardini tutti collegati dal corso d'acqua continuo; dunque senza chiusure delle maglie dell'urbanizzazione, stabilendo comunicazioni continue tra i "vacuoli e i frammenti del terzo paesaggio", così come Gilles Clément definisce le parti dell'ecosistema della città non edificate, né cementate o asfaltate e quindi dove la natura può compiere il proprio ciclo.

Ma sempre in tema ambientale, la creazione di questo sistema all'interno della città porterà come conseguenza la riduzione del traffico veicolare privato. Infatti, nonostante i risultati già parzialmente soddisfacenti derivanti dall'istituzione di Area C⁵, è del tutto evidente che la realizzazione della riapertura dei Navigli lungo il versante est della Cerchia avrà come conseguenza la limitazione del traffico e delle velocità consentite, salvaguardando sempre i diritti di accesso dei residenti, le necessità derivanti dalle emergenze, dal carico/scarico delle merci e mantenendo efficienti condizioni di trasporto pubblico.

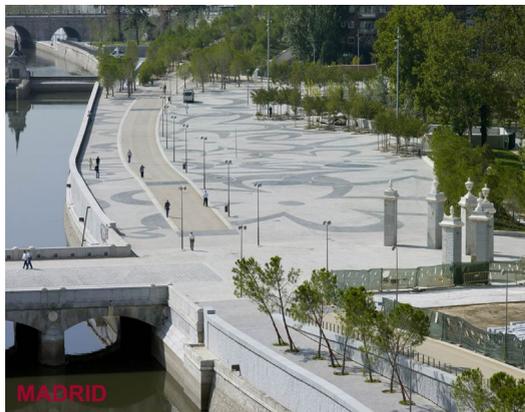
Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Milano (PUMS)⁶ nella sua versione pubblicata il 20 febbraio

2015 dedica uno scenario alla riapertura dei Navigli milanesi e più esattamente effettua una "valutazione di compatibilità dello scenario PUMS base con il progetto di parziale riapertura dei navigli".

Lo scopo di tale valutazione è finalizzato a una verifica di compatibilità di questo progetto con lo scenario base del Piano, con l'obiettivo anche di individuare criticità e vincoli che dovranno essere affrontati con maggior dettaglio nell'ambito degli studi connessi alla maggior definizione progettuale dell'intervento.

Tra gli impatti sulla rete viaria sono indicati la riduzione della carreggiata utile allo scorrimento veicolare in via Melchiorre Gioia (un'arteria di penetrazione radiale nella città, che impropriamente porta il traffico sino ai bordi del centro storico) la creazione di una viabilità a una corsia a senso unico di marcia (antiorario) lungo il settore orientale della Cerchia dei Navigli, il consolidamento di un itinerario ciclabile a doppio senso di marcia, promiscuo o riservato, su una sola sponda o su entrambe a seconda delle tratte e di una continuità dei percorsi pedonali.

È importante sottolineare che rispetto allo scenario di riferimento del PUMS senza riapertura dei navigli milanesi, gli impatti negativi sulla circolazione veicolare nel caso di riapertura dei Navigli sono comunque in media più che compensati dai benefici attesi attraverso l'attuazione del Piano.



Sul piano del rilancio turistico della città si può immaginare il ruolo che, in prospettiva, possa assumere la formazione di una via d'acqua dal lago Maggiore all'Adriatico e in seconda battuta dal lago di Como all'Adriatico, con la riscoperta della Darsena come porto di Milano, ma anche con la possibilità di realizzazione di un'unica pista ciclabile dall'Adda al Ticino al Po che transiti nel cuore del capoluogo.

Emozioni inedite su una barca, da gustare camminando, su una bicicletta o su una barca ripercorrendo insieme storia secolare, nuovissime realizzazioni contemporanee e ritrovati tesori dell'architettura e dell'arte.

Nulla quindi di puramente nostalgico o antistorico. Per la verità, sono moltissime le città che, proprio al tema dell'acqua, affidano il compito di rilanciare la propria immagine, il proprio significato profondo e uno sviluppo turistico in una versione intelligente e non separata dalla valorizzazione più complessiva della città.

A Madrid, ad esempio, l'amministrazione comunale ha realizzato l'interramento di un tratto molto consistente della M-30 (una vera autostrada urbana), riqualificando le aree sovrastanti e il Rìo Manzanares, il fiume che attraversa la città. Anche qui l'intervento ha riguardato una zona storica, a poche centinaia di metri dal Palazzo Reale e dalla Cattedrale Almudena. Ora che il tratto della M-30 che tagliava

la città è stato interrato, al suo posto si distende un parco lungo 10 km con viali alberati, giardini, pinete, frutteti, piste ciclabili, campi di calcio, tennis, pallamano, e altre attrezzature sportive e ricreative.

A Milano l'idea di riaprire alla navigazione di piccole imbarcazioni nei due sensi, attraverso un sistema di conche storiche e di nuova formazione, dalle periferie al centro di Milano, è uno degli assi portanti del progetto, capace di indurre una trasformazione profonda nella città con una forza evocativa paragonabile all'interramento di un'autostrada urbana per ridare spazio al fiume.

In questo modo la città si collocherà in uno scenario mondiale che sembra non perdere occasioni per ritornare all'acqua e ai suoi usi civili. Anche nelle megalopoli che avevano progressivamente negato un rapporto fecondo con la risorsa idrica, si respira un'aria diversa.

Il Prof. Hidenobu Jinnai, storico dell'Architettura e insegnante alla Hosei University di Tokyo, sostiene con chiarezza i nuovi concetti che sono alla base dei futuri sviluppi della navigabilità dei fiumi e dei canali di Tokyo: lo scopo è quello di creare un vero e proprio network di navigazione. Anche qui questi progetti, in equilibrio tra storia, tradizione e confronto con la modernità contemporanea, contestano decenni di devastazione ambientale che tra il 1970 e il 1990 hanno snaturato completamente la tradizione



Fig. 7 – Via Melchiorre Gioia – Oggi: il Naviglio viene inghiottito al di sotto del manto stradale; il progetto: la sezione prospettica del nuovo boulevard lungo il Naviglio riaperto.



Fig. 8 – Naviglio di S. Marco e la conca dell'Incoronata: lo stato attuale e il progetto.

di Tokyo città d'acqua, usando il letto dei fiumi e dei canali per garantirsi l'appoggio al suolo delle autostrade urbane sopraelevate.

La riapertura dei Navigli è stata votata dai milanesi nei referendum ambientali del 2011 con il 94,7% dei consensi, avendo votato addirittura il 49% degli aventi diritto.

Ora si apre la discussione su come, quando e con quali mezzi economici sia possibile realizzare questo obiettivo. È giusto sottoporre un'idea progettuale definita attraverso simulazioni efficaci e non un semplice quesito all'approvazione dei cittadini milanesi perché la trasformazione che si richiede alla città è troppo importante per non porre a Milano una domanda specifica che sia comprensibile da tutti sull'apprezzamento o meno dei modi concreti con cui si intenda declinare il tema contenuto nel referendum del 2011.

Nell'attuale amministrazione comunale il sindaco Beppe Sala presiede un comitato scientifico che è coordinato dall'autore di questo articolo che deve studiare i modi per attuare la riapertura dei navigli per fasi.

Le tre categorie del progetto

Il progetto si può illustrare, secondo il significato che esso assume nei diversi luoghi della città, per tre grandi categorie.

La costruzione di un progetto di paesaggio in parti di città costruite nel tempo più come assi viari che come veri quartieri di Milano (via Melchiorre Gioia).

Via Melchiorre Gioia è una lunga arteria che congiunge l'estremo nord-est della città con il nuovo centro direzionale di Porta Nuova a ridosso del centro storico; con l'interramento del naviglio Martesana negli anni '60 del secolo scorso ha perso la sua identità senza acquisirne alcuna nuova.

Il progetto nasce là dove il Naviglio viene inghiottito con un brusco ingresso al di sotto del manto stradale a Cassina de' Pomm, una periferia tra le più esterne della città.

Nel progetto, il Naviglio, ricomparendo al centro della carreggiata stradale di via Melchiorre Gioia, genera nuove prospettive e trasforma l'arteria stradale in un luogo multi verso in cui convivono la viabilità di scorrimento (due corsie per senso di marcia) e un cuore pedonale e ciclabile lungo il naviglio ritrovato, sul quale si affaccia un'asta di servizi, commercio e attività miste (culturali, ricreative e sociali). Centinaia di alberi a più livelli trasformano la prospettiva che si percepirà percorrendo via Melchiorre Gioia come un nuovo boulevard.

Proprio l'intervento di riapertura del Naviglio in via Melchiorre Gioia consente la separazione idraulica del Seveso dal Martesana (in via Carissimi) con la creazione di un nuovo canale interrato, esclusiva-

[pagina a fronte](#)



OGGI
IL PROGETTO



mente per il Seveso, che sicuramente contribuirà al riordino idraulico nella città e alla restituzione di una maggiore purezza all'acqua del Martesana.

Simbolica infine, la proposta di ingresso del Naviglio nel parco 'Biblioteca degli alberi': essa rappresenta in modo plastico il riavvicinamento di centro e periferia, vero obiettivo strategico della riapertura dei Navigli con la creazione di una continuità visiva tra parti storiche e quelle più nuove e di recentissima trasformazione.

Questa proposta in via Melchiorre Gioia, in prossimità di Porta Nuova, è indicata in alternativa a un percorso del Naviglio da realizzarsi in sotterranea e quindi seguendo senza divagazioni il rettilineo di via Melchiorre Gioia.

In questo caso, come in altre due occasioni che si incontreranno nel nucleo storico di Milano, nell'idea del progetto sarà il processo partecipativo ad avere un ruolo decisivo nella scelta dell'ipotesi da realizzare.

La valorizzazione del nucleo di antica formazione (la Cerchia Interna) con il rilancio dei luoghi storici, monumentali e del paesaggio urbano

Caratteristiche molto diverse ma complementari, assume l'intervento della riapertura dei Navigli lungo la Cerchia, già a partire dal Naviglio di San Marco. Siamo nel cuore della città, nel suo Nucleo di Antica Formazione⁷.

Le qualità urbane presenti sono storicamente consolidate e un intervento come la riapertura dei Navigli è destinato ad aumentarne la percezione. La cerniera tra il primo sistema, quello di via Melchiorre Gioia, e quello della Cerchia Interna è proprio costituito da quel tratto del Naviglio di San Marco, nel quale ora non scorre più l'acqua del Martesana, che conduce dai Bastioni delle mura spagnole alla Cerchia Interna.

Il recupero della Conca dell'Incoronata è uno degli interventi più emblematici che il progetto di riapertura dei Navigli possa offrire alla città.

Obiettivo è far vivere il più possibile il manufatto architettonico della storica Conca e dei suoi portali per



Fig. 9 – Il laghetto di San Marco riaperto: sullo sfondo la sede storica del Corriere della Sera.

pagina a fronte

Fig. 10 – Piazza Cavour: la rigenerazione di un luogo irrisolto con la riapertura dei navigli. Due ipotesi affidate al processo di partecipazione.

farlo tornare ad essere una testimonianza funzionante del più complesso sistema dei Navigli di Milano. A regime il sistema funzionerà in modo continuo da via Melchiorre Gioia sino in via Castelfidardo e di qui lungo via San Marco sino a via Moscova e più oltre sino a via Montebello, dove ancor oggi esiste la storica sede del «Il Corriere della Sera» le cui rotative erano alimentate con enormi bobine di carta trasportate lungo il Naviglio che approdavano nel laghetto di San Marco, proprio sotto le finestre del Corriere della Sera.

A sud di via Montebello la riapertura e la riconfigurazione del laghetto di San Marco può riconsegnare a Milano una delle prospettive storiche della cui perdita la città ha più sofferto con la chiusura dei Navigli. Ristabilita la continuità del tracciato lungo via Fatebenefratelli il progetto si confronta poi in piazza Cavour con un luogo ricco di potenzialità, quali i Giardini pubblici Indro Montanelli, gli archi di Porta Nuova sui resti delle mura medioevali, la Villa Reale di via

Palestro e il Palazzo Dugnani di via Manin, ma privo al suo interno di qualsiasi valore urbano.

Il progetto introduce, come accennato precedentemente, due ipotesi differenti, una più filologica che ripropone un tracciato per i Navigli riaperti più conforme al sedime originario e una più innovativa che lancia l'idea della formazione di uno specchio d'acqua da utilizzare per la sosta delle imbarcazioni per consentire, attraverso lo sbarco dei passeggeri, il rilancio di attrattività turistica del complesso storico circostante.

La valorizzazione monumentale e storico-artistica della città assume i suoi significati più importanti lungo il tracciato della Cerchia orientale dei Navigli. Un'occasione eccezionale è offerta da via Senato con la riqualificazione urbana dello spazio pubblico di fronte all'Archivio di Stato, mettendo in luce il collegamento tra il Naviglio ed i giardini di via Marina.



Ipotesi A: soluzione filologica

Ipotesi B: soluzione innovativa



IL PROGETTO, IPOTESI B: UN NUOVO SPECCHIO D'ACQUA PER LA SOSTA DELLE IMBARCAZIONI



È necessario inoltre soffermarsi su un'area eccezionale determinata dal complesso Biblioteca Sormani – Università Statale – Giardini della Guastalla. Il Naviglio ritrovato, che può scorrere in una posizione molto vicina a quella del 1929, conferisce valori urbani nuovi al complesso dell'Università Statale e la colloca in uno scenario attrattivo e di assoluta qualità. L'intervento successivo, previsto in via Santa Sofia, con la creazione di un importante nuovo filare alberato, ricostruisce un fronte in sponda orografica destra, che allevia l'effetto negativo degli interventi costruiti nel periodo centrale del secolo scorso nel segno di una pura valorizzazione immobiliare e consente un raffronto con le preesistenze storiche che ancora invece si affacciano sul versante in sinistra orografica.

Il tratto di via Molino della Armi costituisce un altro paradigma del ruolo che i Navigli possono assumere in contesti urbani di grande valore, come quello che si apre da San Lorenzo a Sant'Eustorgio: anche qui, in quest'area bombardata e sottratta miracolosamente alla speculazione immobiliare con la formazione di un parco di grandi prospettive urbane e di paesaggio, il Naviglio restituisce ai milanesi la possibilità di apprezzare i luoghi come oggi sono costruiti ancorandoli a una percezione storica ben evidente. Il Naviglio riaperto si avvia ad entrare in via Conca del Naviglio e di qui, attraverso via Ronzoni, a ricongiungersi alla Darsena.





pagina a fronte

Fig. 11 – Un nuovo scenario di paesaggio per l'Università Statale.

Il ritorno alla Darsena, porto di Milano, come collegamento e apertura della città allo scenario metropolitano.

L'ingresso nella Conca di Viarenna avviene attraverso un passaggio sotterraneo da via de Amicis sino alla conca medesima.

La scelta di un canale interrato di ridotte dimensioni con senso di marcia alternato, illuminato attraverso pozzi di luce o con il ricorso a scenografie d'illuminazione artificiale, consente di mantenere le numerose e consistenti alberature presenti sulla via.

Analogamente è proprio il tema del verde e della tutela delle alberature esistenti che ha sospinto gli autori del progetto a proporre due soluzioni differenti per l'ultimo tratto da via Conca del Naviglio alla Darsena.

La proposta è di affidare alla discussione successiva nella città la scelta tra i due tracciati e dunque il processo partecipativo esce dalla fase di semplice comunicazione e diventa motore delle scelte progettuali.

La prima soluzione consente di restituire identità urbana al canale e alla Conca, la seconda privilegia la conservazione delle alberature nate e cresciute nella terra di copertura del Naviglio, conservando la memoria della Conca e introducendo un nuovo canale parallelo.

Il Naviglio ritrovato giunge quindi alla Darsena già riattivata e restaurata per Expo 2015.

Quel lessico comune, costituito dall'acqua e dalle si-

01
2017

stemazioni superficiali al contorno, esce attraverso il Naviglio Grande e il Naviglio Pavese dai confini della città, per entrare nella più vasta area metropolitana. Nasce un nuovo elemento di coesione tra la città centrale e le molte comunità che vivono nei comuni più esterni e Milano ritrova il suo storico porto.

Conclusioni

Siamo quindi di fronte ad un progetto di paesaggio che spinge verso un cambiamento radicale nella vita della città e che è destinato a dare origine a trasformazioni territoriali economiche e sociali.

Trasformazioni territoriali che consistono in un nuovo punto di vista sul centro della città con il baricentro che si sposta dalla congestione e l'inquinamento da traffico, alla spinta verso una città da vivere più lentamente se lo si desidera, parallelamente a spostamenti sempre più veloci con il trasporto pubblico liberato dal peso del traffico veicolare privato. Così come il progetto spinge la periferia nord-est di Milano verso il cuore pulsante del centro direzionale diminuendo la forbice dei valori urbani ed infine promuovendo in tutto il sud-ovest la valorizzazione del Parco Agricolo Sud attraverso la proposizione del tema del Parco dei Navigli.

Questa grande opera pubblica, stimata in circa 406 milioni di Euro dallo Studio di Fattibilità commissionato al Politecnico di Milano⁸ (comprensivi dei costi

di progettazione, degli oneri fiscali, ecc.), vive senza contropartite volumetriche e svilupperà redditi da lavoro stimati in quasi 200 milioni di Euro, senza contare le ricadute economiche positive nel settore del commercio e del turismo.

Sul piano sociale la sfida è quella di creare un nuovo lessico comune dal centro alla periferia in termini di arredo urbano e di sistemazioni superficiali in grado di stabilire un nuovo senso identitario di appartenenza in una città oggetto di grandissime trasformazioni dal punto di vista della composizione anche etnica della popolazione. E non a caso oltre due Km del progetto si articolano in una delle periferie più complesse della città com'è quella di viale Monza-via Padova.

Infine la riapertura dei Navigli può contribuire a porre le basi reali per un'area metropolitana non solo ancorata su norme e regole amministrative, ma anche sulla condivisione di grandi progetti comuni di valorizzazione e di miglioramento delle condizioni di vivibilità urbana.

pagina a fronte

Fig. 12 – La conca di Viarenna: due ipotesi a confronto.

Note

¹ PTRa consultabile sul sito: <<http://www.regione.lombardia.it/wps/portal/istituzionale/HP/DettaglioRedazionale/servizi-e-informazioni/enti-e-operatori/territorio/pianificazione-regionale/piani-territoriali-regionali-area>>.

² PTCP consultabile sul sito: <http://www.cittametropolitana.mi.it/pianificazione_territoriale/piano_territoriale/PTCP_VIGENTE/index.html>.

³ Cattaneo si riferisce alla originaria destinazione dell'attuale Università Statale di via Festa del Perdono.

⁴ <http://www.cittametropolitana.mi.it/parco_agricolo_sud_milano/>.

⁵ Area del centro storico di Milano con restrizioni di accesso: per alcune tipologie di veicoli l'accesso è negato o sottoposto al pagamento di apposito ticket.

⁶ PUMS Milano consultabile sul sito: <http://www.comune.milano.it/wps/portal/ist/it/servizi/mobilita/pianificazione_mobilita/piano_urbano_mobilita>.

⁷ Così come definito dal Piano delle regole del PGT del Comune di Milano, Art. 2.1.a.i. Sito internet: <http://www.comune.milano.it/wps/portal/ist/it/servizi/territorio/pianificazione_urbanistica_generale/piano_governo_territorio_vigente/pdr_vigente>.

⁸ Lo studio di fattibilità del Politecnico di Milano coordinato da Antonello Boatti è consultabile sul sito: <http://www.comune.milano.it/wps/portal/ist/it/servizi/territorio/riapertura_navigli_2016>.

Fonti bibliografiche

Boatti A. 2010, *Storici scrittori lombardi dell'Ottocento di fronte al paesaggio. Corsi d'acqua naturali e artificiali tra agricoltura e industria negli scenari disegnati da Carlo Cattaneo e Cesare Cantù*, in *Territori delle acque. Esperienze e teorie in Italia e in Inghilterra nell'Ottocento*, Leo S. Olschki Editore, Firenze.

Boatti A. 2009, *Un progetto di paesaggio per Milano. I Navigli nella storia della città*, «Contesti», n. 1-2, Firenze.

Cattaneo C. 1891, *Prospetto della navigazione interna delle province lombarde con alcune notizie sulla loro irrigazione*, «Il Politecnico», IV, fasc. XXIII [ora in Ambrosoli L. (a cura di) 1989, *Il Politecnico 1839-1844*, Bollati Boringhieri, Torino, vol. I].

Clément G. 2005, *Manifesto del terzo paesaggio*, Quodlibet, Macerata.

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