



03

PROPOSTA PROGETTUALE

3.1 Il significato generale del progetto - La riapertura e la valorizzazione dei navigli nella costruzione di un nuovo modello di vivibilità urbana per Milano

3.2 Il tracciato

3.3 Verso un rogetto di paesaggio

3.1 IL SIGNIFICATO GENERALE DEL PROGETTO – LA RIAPERTURA E LA VALORIZZAZIONE DEI NAVIGLI NELLA COSTRUZIONE DI UN NUOVO MODELLO DI VIVIBILITA' URBANA PER MILANO

Antonello Boatti

Lo Studio di fattibilità della 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 e il suo sviluppo nei secoli sull'essere città d'acqua.

La valorizzazione turistica insita nella realizzazione di 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 ricerca esplora tutto ciò che può essere coinvolto dalla riapertura del sistema dei canali milanesi dal Nord-Est della città, dove il Naviglio Martesana corre ancora all'aperto, verso il centro della città dove si ripercorre il tracciato della storica Cerchia nel versante orientale, sino a giungere alla Darsena per collegarsi poi ai Navigli Pavese e Grande.

Il progetto risolve positivamente la questione della fornitura della "materia prima", l'acqua, e del conseguente modello idraulico di funzionamento per garantire la navigabilità di imbarcazioni turistiche con una capacità di trasporto sino a 36 persone anche nel centro di Milano.

La riapertura della Cerchia rinnova lo schema del traffico a Milano favorendo la mobilità dolce.

Sono state valutate le ricadute economiche nella città attraverso un'analisi costi-benefici.

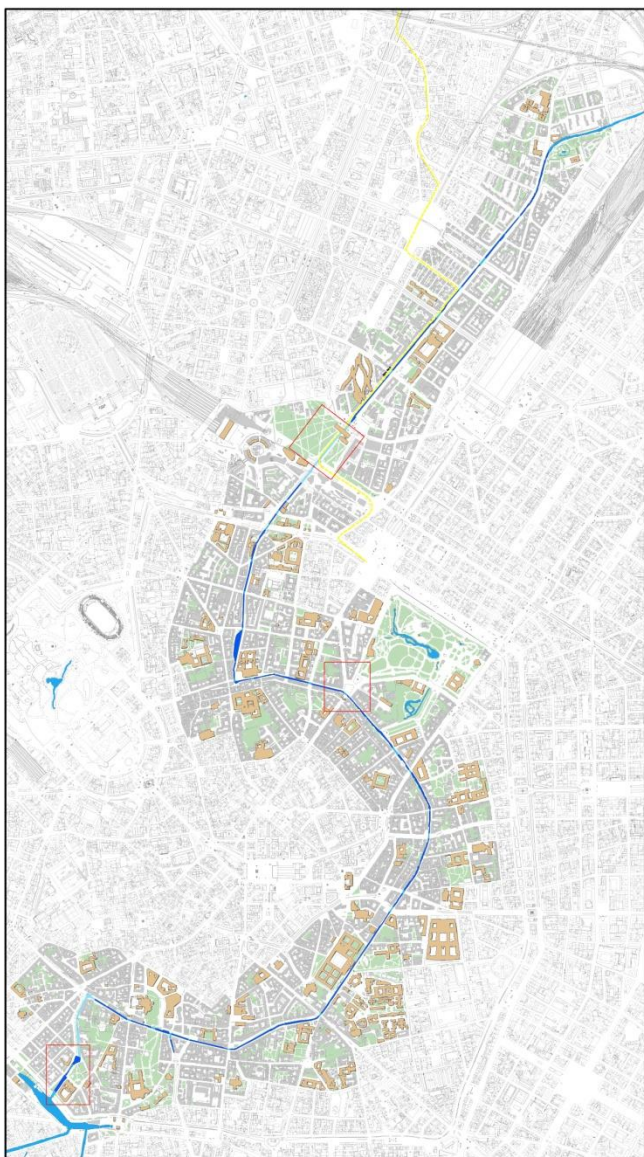
Numerose sono le sinergie positive che possono essere offerte alla città, dall'estensione e dalla diffusione del sistema delle pompe di calore alla produzione di energia con micro-turbine, a un maggior approvvigionamento idrico a favore dell'agricoltura, all'utilizzo degli scavi (che non incidono negativamente sull'assetto idrogeologico) per migliorare complessivamente il sistema dei sottoservizi, per concludere con il rilancio turistico della città.

Un progetto di questo tipo si deve basare su un processo approfondito di partecipazione, anche mediante simulazioni in sito per spiegare gli effetti reali sulla città della realizzazione del progetto.

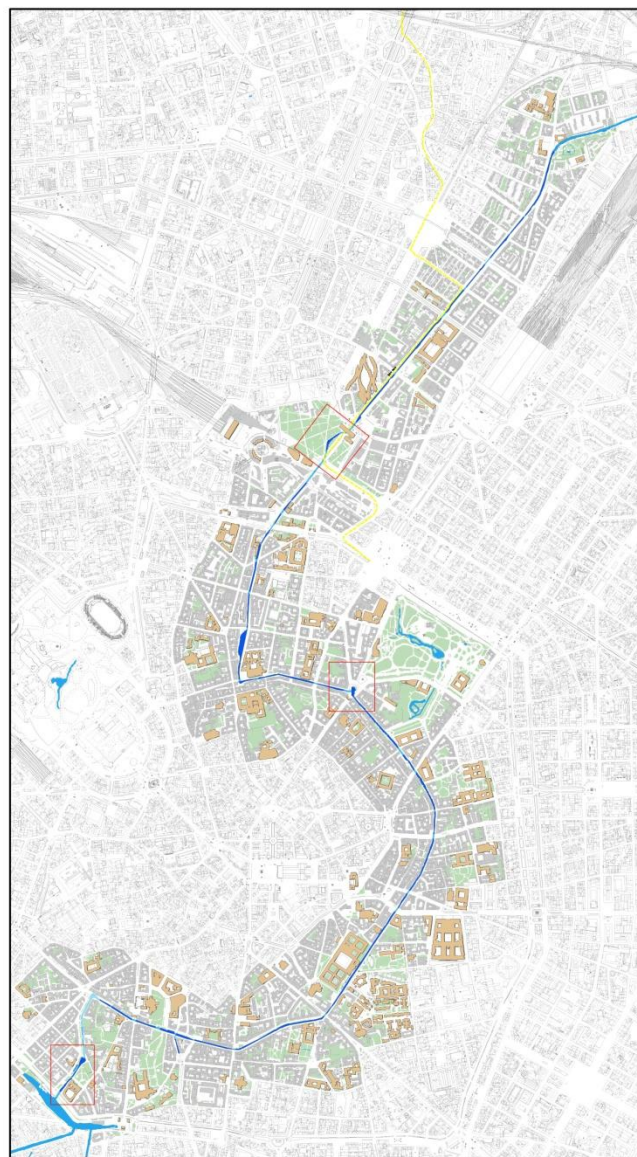
Oltre a un grande affresco in scala 1:5000 di tutto il percorso dei Navigli ritrovati nella città di Milano lo Studio di fattibilità si è esercitato su un approfondimento in scala 1:1000 per simulare gli effetti indotti dal progetto sul piano architettonico, urbanistico, paesaggistico ed anche viabilistico.

Sono stati effettuati inoltre dettagli progettuali significativi in scala 1:500 che di seguito si elencano:

- in via Melchiorre Gioia dalla Cassina de' Pomm a via Carissimi; dall'incrocio con via Sondrio – Tonale a quello con via Galvani e il tratto tra l'incrocio via Pirelli e quello con viale Sturzo – Liberazione, esclusivamente per una delle due soluzioni proposte (si veda il paragrafo 3.2.1.3)
- alla Conca dell'Incoronata
- in via San Marco al Laghetto
- in piazza Cavour entrambe le due soluzioni proposte (si veda paragrafo 3.2.3.1)
- in via Senato all'Archivio di Stato – via Marina
- in via Francesco Sforza all'Università Statale
- in via Santa Sofia – Ponte Porta Romana
- in via Molino delle Armi – via De Amicis
- in via Conca del Naviglio



SOLUZIONE A



SOLUZIONE B

FIG. 3.1.1
Il tracciato dei Navigli riaperti da Cassina de' Pomm alla Darsena con le due soluzioni proposte di seguito descritte

FIG. 3.1.2

Rendering a cura di Erica Fabbroni
Via Senato all'Archivio di Stato e via San Marco all'angolo con via Fatebenefratelli nella suggestione virtuale della riapertura dei Navigli realizzati all'inizio dello studio



Il progetto architettonico, urbanistico e di paesaggio parte da alcune impostazioni generali che è bene riassumere prima di affrontare la descrizione dei singoli tratti in cui il progetto è diviso.

Riaprire i Navigli con il recupero dello storico tracciato che oggi è occupato in modo esclusivo dalla rete viaria lungo il percorso Cassina de' Pomm – via Melchiorre Gioia – Bastioni di Porta Nuova – San Marco – Fatebenefratelli – via Senato – via San Damiano – via Visconti di Modrone – via Francesco Sforza – via Santa Sofia – via Molino delle Armi – via De Amicis – via Conca del Naviglio – via Ronzoni – Darsena significa innanzitutto collocare elementi importanti e significativi della storia di Milano nel contesto vivo e attuale della città contemporanea.

Sul ruolo che i corsi d'acqua hanno nelle città dice molto bene Marco Comolli 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. 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 dovunque con un qualche scopo i Navigli, si poteva – facilitati in ciò anche dall'apparente con cui le cose, nella loro non programmabilità temporale, si erano venute via via proponendo e disponendo nello spazio urbano – 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, ecc. ecc.).

E' cioè una visione non alienante di vivere nella città recuperando una dimensione umana nuova, non esacerbata da ritmi frenetici.

Nel corso del lungo processo di redazione dello Studio di fattibilità sono stati realizzati diversi rendering che rappresentano in sostanza le

opportunità e le emozioni che la riapertura dei Navigli può generare nella città.

Anche i *rendering* sono stati nel corso del lavoro un *work in progress* e quindi il progetto rappresentato, i materiali e le finiture sono semplici prove e non rappresentano la scelta definitiva che solo la progettazione architettonica potrà mettere in luce.

Ma questa opportunità fantastica, offerta dalla riapertura dei Navigli, di poter stendere 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, ad esempio quella di diluire, sino a farla sparire, la diversità tra centro e periferia e cioè affidare a questo percorso multiverso il compito di ridare senso di appartenenza unitaria e identità comune 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 del nord-est di Milano (Greco, Turro, Gorla) che si possono anche declinare con i nomi delle loro vie principali (viale Monza piuttosto che via Padova, e cioè, tra l'altro, gli scenari privilegiati della nostra multietnicità) sino alle nuove centralità. Tra queste, da Porta Nuova, per la quale si è pensato un modo per restituire visibilità al Naviglio Martesana, si giunge 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 e Rozzano e di Lorenteggio e Giambellino. Si può andare oltre, con la costituzione della Città metropolitana, verso altri traguardi di restituzione di valori urbani alle periferie più esterne.

Un'altra componente essenziale per conferire vivibilità complessiva a Milano è l'innalzamento della presenza dei valori naturali e ambientali nella città.

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 al contrario quindi e 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 tombinati.

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 delle esondazioni del Seveso a 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 sistema inoltre, lungo il suo percorso, favorisce l'arricchimento del patrimonio verde e 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.

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 derivati dall'istituzione di Area C, è del tutto evidente che la realizzazione della riapertura dei Navigli lungo il versante est della Cerchia dovrà avere come conseguenza la limitazione del traffico e delle velocità consentite, salvaguardando sempre i diritti di accesso dei residenti, le necessità derivanti dalle

FIG. 3.1.3
 Il sistema dei canali e delle piste ciclabili dall'Adda al Ticino



emergenze, dal carico/scarico delle merci e mantenendo efficienti condizioni di trasporto pubblico.

Tutto questo darà un contributo importante ad alcuni degli obiettivi delineati nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Milano, e cioè quello di ridurre le autovetture circolanti nella città e ad aumentare la dotazione di piste ciclabili.

Il PUMS 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 ad una verifica di compatibilità di questo progetto con lo scenario base di 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, 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 pedonale.

A questo argomento viene dedicato il capitolo 5 della ricerca “La riapertura dei Navigli nel sistema della mobilità milanese” a cui si rimanda.

Ciò che è importante sottolineare che rispetto allo scenario di riferimento del PUMS, senza riapertura dei navigli milanesi, “gli impatti negativi sulla circolazione veicolare 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 può 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 di Milano.



FIG. 3.1.4
Madrid – L’autostrada M30 e il fiume Manzanarre prima dell’intervento (dall’intervento dell’arch. Francisco Burgos al Convegno “dai Navigli a Expo: le vie d’acqua” – 28/11/2012)



FIG. 3.1.5
Madrid – Il Manzanarre riconquista la scena urbana (dall’intervento dell’arch. Francisco Burgos al Convegno “dai Navigli a Expo: le vie d’acqua” – 28/11/2012)

Emozioni inedite 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. Al contrario, 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 deciso di sotterrare un tratto della M-30 (una vera autostrada urbana), riqualificare le aree sovrastanti e soprattutto riqualificare il Rio 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 il tratto della M-30 che tagliava la città è stato interrato ed al suo posto c'è un parco lungo 10 km con viali alberati, giardini, pinete, frutteti, piste ciclabili, campi di calcio, tennis, pallamano, e altre attrezzature sportive e ricreative.

E così il New York Times, il 27 dicembre 2011 dedica in prima pagina un articolo all'opera dello Studio dell'architetto Burgos, dal titolo "In Madrid's heart, park blooms where a freeway once blighted" (Nel cuore di Madrid, fiorisce un parco dove una volta un'autostrada urbana inquinava). In questo caso quindi, con molto coraggio, si è intervenuti sull'esistente, da un lato per rinnovare con nuove funzioni e nuovi usi il waterfront del Manzanares e dall'altro per dare nuovo ruolo ai monumenti, alle architetture e allo sviluppo turistico e intelligente della città, mettendo in secondo piano l'automobile.

Il tema della navigabilità dei Navigli milanesi, compresa l'area centrale di Milano, e cioè il sistema Martesana-Cerchia-Darsena, riaprendo i canali alla navigazione di piccole imbarcazioni nei due sensi attraverso un sistema di conche storiche e di nuova formazione è uno degli assi portanti dell'idea progettuale.

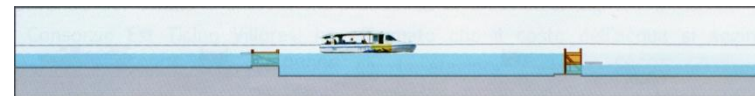


FIG. 3.1.6

Schema di funzionamento di una Conca

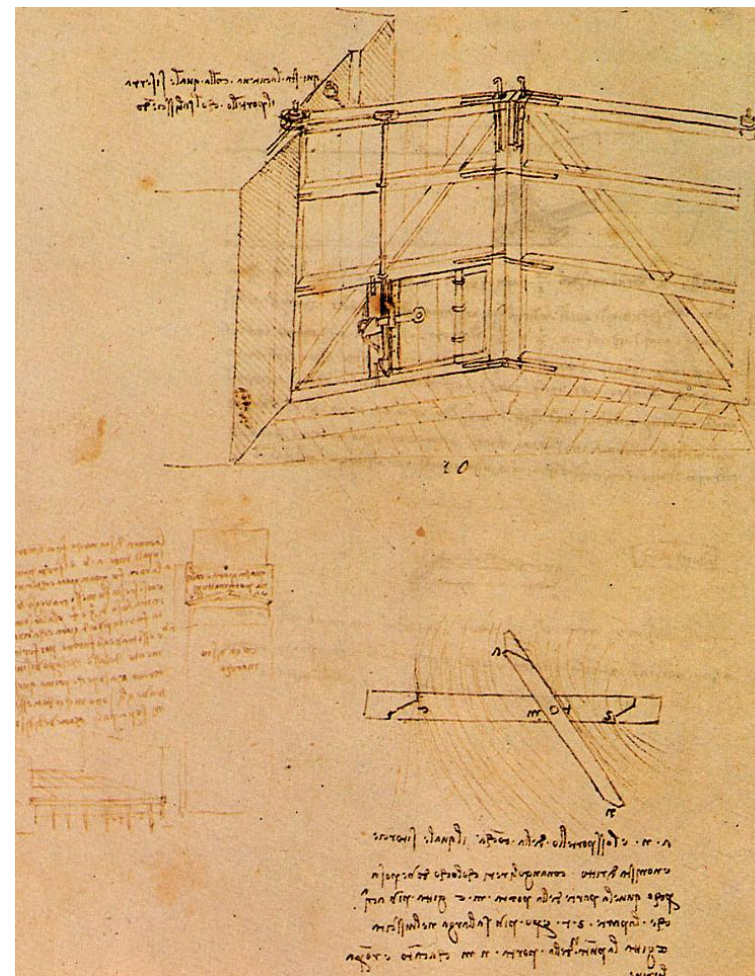


FIG. 3.1.7

Disegno di Leonardo da Vinci, porta battente della Conca, Codice Atlantico

Ridare senso alla navigazione dei canali a Milano, aiuta a collocare la città 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 l'acqua, si respira un'aria diversa.

Il Prof. Hidenobu Jinnai, che insieme all'Arch. Burgos ha partecipato ad un Convegno al Politecnico di Milano sul tema della riapertura dei Navigli nel novembre del 2012, ha esposto 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 sono in equilibrio tra storia, tradizione e confronto con la modernità contemporanea, passando attraverso la negazione di decenni di devastazione ambientale che tra il 1970 e il 1990 hanno snaturato completamente Edo-Tokyo da città d'acqua alla Tokyo odierna caratterizzata dalle autostrade urbane sopraelevate che usano il letto dei fiumi e dei canali per garantirsi l'appoggio al suolo.

Oggi, al contrario, nei ritmi frenetici di Tokyo, i progetti in corso vogliono consentire all'acqua di trasportare e rendere evidenti i caratteri tradizionali andati perduti. Così l'affacciarsi di attività artigianali e produttive "storiche" sui waterfront disegnati nuovamente, le processioni rituali illuminate dalle lanterne che si spostano lentamente sui fiumi si sposano ad esempio con le nuovissime realizzazioni magari di un Odeiba Beach Park sull'isola artificiale di Odeiba costruita negli anni Novanta da Kenzo Tange. Quindi all'acqua sono dedicati i ritmi più lenti privati e quelli di un nuovo trasporto pubblico fluviale più turistico e alternativo. Il ritorno di Tokyo come città d'acqua è l'ambizioso risultato atteso, fondato non solo sul recupero delle sponde, del sistema verde che in primavera si trasforma in un fiume rosa di petali dei ciliegi, ma anche di navigazione dolce e pubblica.

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.



FIG. 3.1.8

Tokyo – la riscoperta dei fiumi e dei canali
(dall'intervento del Prof. Hidenobu Jinnai - Hosei University al Convegno "dai Navigli a Expo: le vie d'acqua" – 28/11/2012)

Ora si apre la discussione su come, quando e con quali mezzi economici sia possibile realizzare questo obiettivo. E' 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.

Sulla questione dei costi e delle priorità della città ugualmente va posta democraticamente una domanda esplicita ai cittadini.

Per non competere tra esigenze diverse, molte delle quali molto forti e talvolta drammatiche, particolare interesse suscita l'idea del lancio di una sorta di fondi volontari di investimento finalizzati a questo scopo; ma vanno valutate anche diverse ipotesi di lavoro con fonti di finanziamento differenti tenendo anche conto delle sinergie che un progetto di questo tipo può attivare nella città (miglioramento della qualità delle acque, rafforzamento del sistema irriguo dei territori agricoli, riduzione dell'inquinamento veicolare, microproduzione di energia elettrica, sviluppo delle attività economiche e commerciali e diluizione dei fattori congestionanti e rumorosi nella fruizione degli spazi pubblici).

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

- La costruzione di una nuova forma di vivibilità urbana in parti di città costruite nel tempo più come assi viari che come veri quartieri di Milano (via Melchiorre Gioia)
- La valorizzazione del nucleo di antica formazione (la Cerchia Interna) con il rilancio dei luoghi storici, monumentali e del paesaggio urbano
- Il ritorno alla Darsena, porto di Milano, come collegamento e apertura della città allo scenario metropolitano.

La costruzione di una nuova forma di vivibilità urbana in parti di città costruite nel tempo più come assi viari che come veri quartieri di Milano (via Melchiorre Gioia)

Il progetto in via Melchiorre Gioia rappresenta la volontà di trasformare una realtà tra le più esterne della città, in corrispondenza di Cassina de' Pomm, dove il Naviglio viene inghiottito con un brusco ingresso al di sotto del manto stradale, ponendosi come obiettivo la valorizzazione di questo lembo del tessuto urbano e cercando di cancellare da esso qualsiasi possibile caratterizzazione ascrivibile al termine periferia.



FIG. 3.1.9
Sezione tipo della riapertura del Naviglio in via Melchiorre Gioia

Il Naviglio ricomparendo al centro della carreggiata stradale di via Melchiorre Gioia genera nuove prospettive e trasforma l'arteria viabilistica in un luogo multi verso e non monofunzionale in cui convivono la viabilità di scorrimento (due corsie per senso di marcia) con un cuore pedonale e ciclabile attorno al naviglio ritrovato. Il boulevard in riva sinistra orografica crea un'opportunità nuova per il quartiere con la creazione di un percorso pedonale e ciclabile lungo 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.

La riva destra orografica sarà caratterizzata da una particolare cura nella realizzazione della sponda che sarà arricchita da affacci lievemente aggettanti sul Naviglio e un significativo intervento lungo la parete della sponda affidato all'impianto di apparati verdi rampicanti o a cascata.

La viabilità non subirà particolari aggravamenti di traffico nelle aree circostanti come il PUMS conferma nel suo scenario di riapertura dei Navigli.

La sosta non regolamentata, principalmente, dovrà subire una diminuzione lungo via Melchiorre Gioia e saranno quindi necessari provvedimenti di recupero di possibilità di sosta nelle vie e nei luoghi circostanti, ma il valore innovativo proposto è di tale livello da poter essere messo in primo piano lasciando aperta la ricerca di soluzioni in merito ad esempio alla sosta degli autoveicoli.

Proprio l'intervento di riapertura del Naviglio in via Melchiorre Gioia consente la separazione idraulica del Seveso dalla Martesana in via Carissimi con la creazione di un nuovo canale interrato esclusivamente per il Seveso che sicuramente contribuirà al riordino idraulico nella città e alla restituzione di una maggiore purezza all'acqua della Martesana.

Emblematica infine e simbolica, la proposta di ingresso del Naviglio nel parco *Biblioteca degli alberi*: essa rappresenta in modo plastico il riavvicinamento di centro e periferia introdotto dalla riapertura del Naviglio con la creazione di una continuità visiva tra

parti storiche e costruite della città con quelle più nuove e di recentissima trasformazione.



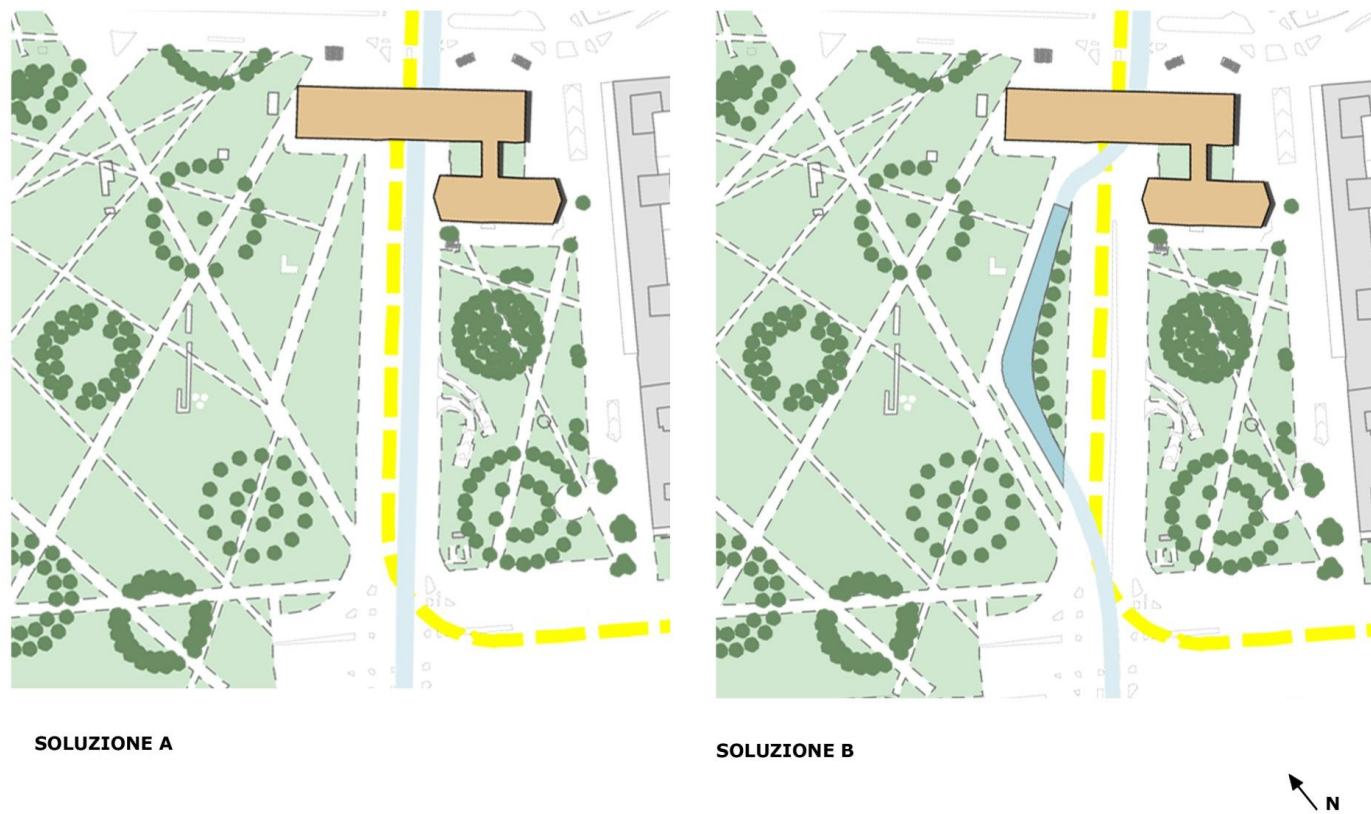
FIG. 3.1.10

Plastico del nuovo assetto di via Melchiorre Gioia con la riapertura del Naviglio



FIG. 3.1.11

L'ingresso del Martesana nel parco di Porta Nuova

**FIG. 3.1.12**

Le due soluzioni proposte al termine di via Melchiorre Gioia: A - ipotesi di completo interramento; B - il Naviglio all'aperto nel parco di Porta Nuova

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.

Questo “bivio” che potrebbe essere considerato come un’alternativa tra un’ipotesi fortemente innovativa (l’ingresso del naviglio nel parco *Biblioteca degli alberi*) e una, forse più semplice da realizzare, mantenendo la linearità del naviglio lungo l’asse di via Melchiorre Gioia assume un valore strategico nello Studio di fattibilità.

In questo caso, come in altre due occasioni (in piazza Cavour e in via Ronzoni alla Conca di Viarenna) lo Studio di fattibilità propone alla discussione nella città ipotesi che si sono confrontate nel team di lavoro che ha dato vita allo Studio di fattibilità; si ritiene che questi “bivi” costituiscano una ricchezza insita nello studio. Per semplicità espositiva e rappresentativa negli elaborati grafici si sono schematizzate le soluzioni proposte raggruppate in due sole ipotesi: "filologica" e "innovativa". Tuttavia è possibile immaginare di comporre caso per caso il mix di soluzioni preferite.

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

Un registro completamente diverso ma complementare, 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 più antica formazione. Le qualità urbane presenti sono storicamente consolidate e un intervento come la riapertura dei Navigli è destinato ad aumentarle. 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.

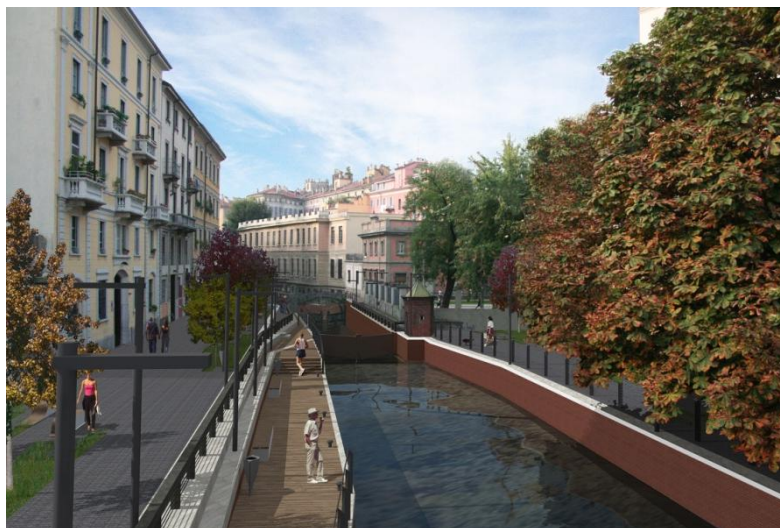


FIG. 3.1.13
Rendering a cura di Erica Fabbroni
La Conca dell’Incoronata: dallo stato attuale alla suggestione virtuale del ritorno del Naviglio

Obiettivo del progetto è liberare e far vivere il più possibile il manufatto architettonico della storica Conca e dei suoi portali per farlo tornare ad essere una testimonianza funzionante del più complesso sistema dei Navigli di Milano.

Esiste la possibilità grazie all'utilizzo di pozzi di prima falda esistenti in loco, di ricostruire e riaprire all'acqua il breve tratto di Naviglio che unisce lo spazio verde a monte dei Bastioni di Porta Nuova alla Conca dell'Incoronata attraverso il restauro architettonico di tutti i manufatti, in corso di realizzazione, e la realizzazione di una pista ciclopedonale che affianca l'acqua nel passaggio al di sotto del tunnel esistente.

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 in via Montebello.

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, ma realizzatosi nel tempo, senza attenzione a un progetto urbano adeguato all'importanza di alcune presenze di valore 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.

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.

I luoghi assumono quindi nuovi valori urbani e di paesaggio attraverso l'esaltazione delle prospettive verdi verso i Giardini pubblici, dell'imbocco di via Manzoni e di via Senato.

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 in 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.

Trattandosi della Cerchia storica di Milano, le proporzioni dimensionali tra larghezza del Naviglio e la profondità delle sponde sono fondamentali. L'obiettivo del progetto è stato un'attenta valutazione di tali proporzioni per evitare impatti negativi sulla qualità dello spazio pubblico diminuendo il più possibile la profondità del canale rispetto alla quota stradale limitrofa.

Si vuole qui soffermarsi su un'area eccezionale determinata dal complesso Biblioteca Sormani – Università Statale – Giardini della Guastalla.

L'apertura del tratto del Naviglio che va da corso di Porta Vittoria a corso di Porta Romana assume un valore strategico.

E' Milano che rivela attraverso la riapertura dei Navigli la sua storia più importante attorno al complesso di Ca' Granda e via Laghetto.

Si evocano gli scenari essenziali alla base della storia della città: la fabbrica del Duomo con i materiali che giungono attraverso i navigli sino al laghetto per la grande opera della costruzione della Cattedrale.

Così come non si può sfuggire al fascino dell'affaccio sul Naviglio della Ca' Granda che evoca il primo storico impegno della città per il ricovero dei malati nella seconda metà del Quattrocento, poi mantenutosi nel tempo sino al 1939 e ancora le distruzioni belliche nell'agosto del 1943 e il risorgere dell'edificio, ricostruito e recuperato, alla nuova funzione universitaria nel 1958.

Il Naviglio ritrovato, che può scorrere in una posizione molto vicina a quella del 1929, conferisce valori urbani nuovi al complesso Università Statale – giardini della Guastalla dando vita, attraverso un intervento di pedonalizzazione lungo la via Francesco Sforza, a



SOLUZIONE A

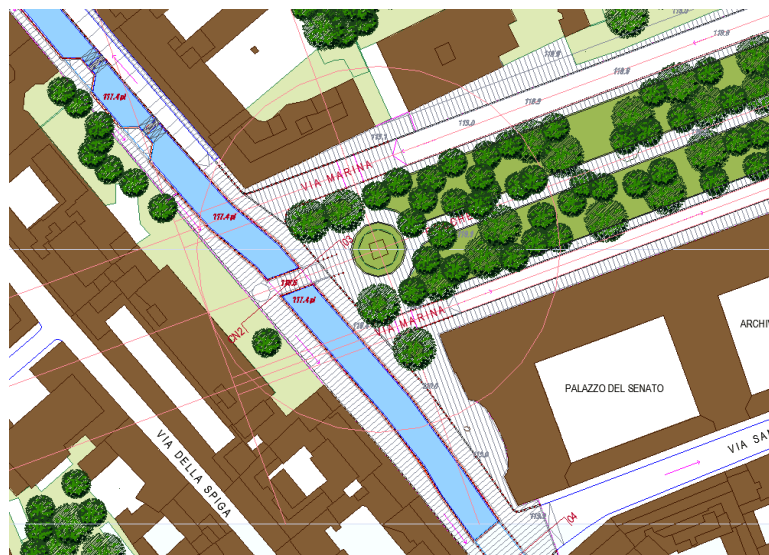


SOLUZIONE B

FIG. 3.1.14
Le due soluzioni proposte per piazza Cavour: A - ipotesi "filologica" con il recupero del tracciato storico del Naviglio; B - ipotesi "innovativa" con formazione di un nuovo specchio d'acqua

FIG. 3.1.15

Il Naviglio in via Senato di fronte all'Archivio di Stato

**FIG. 3.1.16**

Il Naviglio riaperto nel complesso Biblioteca Sormani, Università Statale e giardini della Guastalla



una caratterizzazione nuova del campus della Statale, che collocherebbe l'università in uno scenario attrattivo e di assoluta qualità, in grado di mettere l'Università Statale ai vertici, in tema di qualità ambientale e di paesaggio, nella competizione europea tra le sedi universitarie.

Attorno ai Navigli dunque pulsa ancora l'atmosfera di quei luoghi prima della negazione e della distruzione del sistema dei canali.

L'intervento previsto in via Santa Sofia 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.

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

L'ingresso in via Conca del Naviglio avviene attraverso un passaggio sotterraneo all'angolo con via de Amicis. L'ultimo tratto che coincide con la conclusione del percorso progettato con lo Studio di fattibilità consente di completare la riattivazione idraulica del sistema complessivo e contemporaneamente deve garantirne le condizioni di navigabilità.

Il progetto prevede la realizzazione di un canale completamente interrato dall'incrocio di via De Amicis sino all'altezza di via Collodi tutto collocato sulla corsia est di via Conca del Naviglio, mentre da via Collodi sino al giardino in prossimità di via Marco D'Oggiono il percorso diventa aperto su tutto il versante ovest sfruttando una differenza di quota che rende possibile la realizzazione del manufatto in questo modo.

La scelta di un canale interrato, illuminato attraverso pozzi di luce nel primo tratto e attraverso le aperture descritte precedentemente nel secondo tratto, nasce dalla scelta di privilegiare il mantenimento delle numerose e consistenti alberature presenti in via Conca del Naviglio e di non penalizzare l'accesso, la sosta e le condizioni della viabilità per i residenti.

Dunque il tema degli spazi verdi e delle alberature esistenti si presenta qui per la prima volta in modo consistente lungo il tracciato dei Navigli riaperti.

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

L'elaborazione del gruppo di studio si è conclusa con la decisione di affidare alla discussione successiva nella città la scelta tra i due tracciati.

Nella descrizione dei singoli tratti, che segue questa presentazione generale, sono esposte le argomentazioni a favore del riuso e del restauro della Conca storica con la riattivazione funzionale del bacino antistante (Empio Malara) e quelle invece favorevoli alla soluzione che prevede di affiancare, con un tracciato parallelo, una nuova Conca a quella storica così come oggi conservata, per tutelare molte alberature importanti esistenti senza impedire le possibilità di connessione idraulica e di navigazione dell'intero sistema (Antonello Boatti).

La prima soluzione consente di restituire identità urbana al canale, alla Conca e allo slargo di via Conca del Naviglio, la seconda, privilegia la conservazione delle alberature nate e cresciute nella terra di copertura del Naviglio, conservando la memoria della

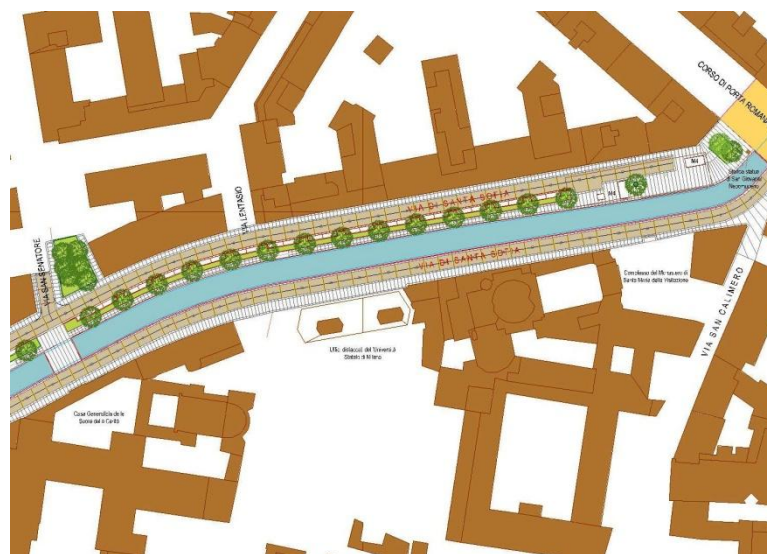


FIG. 3.1.17
Planimetria tipo della riapertura del Naviglio in via Santa Sofia

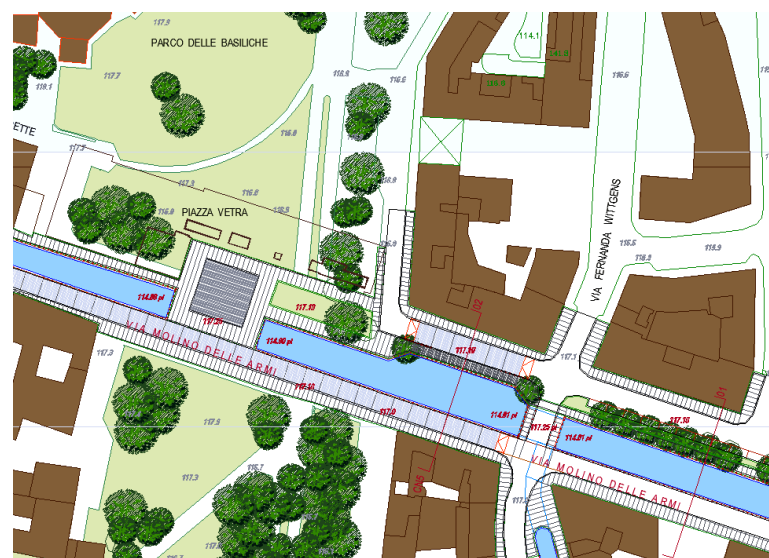


FIG. 3.1.18
Il Naviglio in via Molino delle Armi tra via Santa Croce e il Parco delle Basiliche

Conca e introducendo un nuovo canale.

Entrambe le soluzioni rappresentano comunque un'importante riqualificazione ambientale e paesaggistica dell'intera area. Le due ipotesi si connettono al tratto precedente di via Conca del Naviglio e consentiranno ingresso e uscita nel e dal bacino antistante la conca.

Tuttavia l'inclusione del progetto di riuso e restauro della Conca storica con la riattivazione funzionale del bacino antistante nel Programma Triennale delle Opere Pubbliche costituisce un'obiettivo prioritario.

Si confrontano quindi in quest'ultimo "bivio" due concetti molto forti.

Da un lato il restauro della Conca scampata alla demolizione con il ritorno alla sua funzionalità storica, dall'altro il diritto a richiedere e ottenere la salvaguardia del patrimonio arboreo consolidato in diverse decine di anni che di per sé costituisce un valore urbano altissimo.

Va altresì detto che entrambe le soluzioni potrebbero essere attuate anche prima della riapertura complessiva della Cerchia dei Navigli grazie alla presenza di tre pozzi comunali inattivi in prossimità della Conca che garantirebbero una quantità di acqua sufficiente per consentire di riempire il bacino antistante e il sistema costituito dalla Conca e dalla sua riconnessione con la Darsena.

Il lungo percorso dei Navigli ritrovati giunge finalmente alla Darsena, anch'essa riattivata e restaurata per Expo 2015, con un'ultima difficoltà da affrontare: la creazione di un ponte di prima categoria in via Gabriele D'Annunzio per consentire la piena riconnessione idraulica e di navigazione del sistema.

Il progetto di restauro della Darsena, oggi completato, prevede già l'attraversamento di via Gabriele D'Annunzio attraverso una canalizzazione di sezione ristretta che garantisce la connessione idraulica.

Diversamente dipenderà dal tipo d'imbarcazione che si vorrà fare transitare dalla Darsena verso il bacino di via Conca del Naviglio la necessità o meno di dover rialzare attraverso il ponte la quota

stradale di via Gabriele D'Annunzio in corrispondenza della confluenza Darsena / Naviglio.

Da simulazioni effettuate appare che il mezzo disegnato per percorrere i Navigli milanesi ritrovati riesca a transitare sotto il ponte di via Gabriele D'Annunzio senza innalzamenti relativi della quota stradale.

Il Naviglio ritrovato giunge quindi in Darsena e quel lessico comune costituito dall'acqua e dalle sistemazioni 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 la città ritrova il suo storico porto.

La riapertura dei Navigli dunque 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.



SOLUZIONE A



SOLUZIONE B

FIG. 3.1.19

Le due soluzioni proposte per la Conca di Viarenna: A - ipotesi "filologica" con il recupero della Conca storica; B - ipotesi "innovativa" e di salvaguardia del verde esistente con formazione di un nuovo tracciato parallelo alla Conca storica

3.2 IL TRACCIATO

3.2.1 | LA RIAPERTURA DEL NAVIGLIO DELLA MARTESANA

Marco Prusicki, Claudia Candia

Riportare alla luce il tratto coperto del Naviglio della Martesana costituisce un'occasione straordinaria per riqualificare via Melchiorre Gioia, lo stradone largo quasi 40 m e lungo 2,5 km che lo accoglie e che esso stesso ha generato. Uno spazio urbano complesso, “inospitale”¹, dove è immediatamente percepibile il forte contrasto tra l'unità del suo andamento rettilineo e l'eterogeneità dei suoi caratteri formali e funzionali. Contrasto accentuato dalle trasformazioni più recenti che hanno nuovamente introdotto nel corpo urbano un notevolissimo salto di scala, come era già avvenuto due volte nell'arco di un secolo: intorno alla metà dell'Ottocento, con la costruzione dello scalo ferroviario, e, appena dopo la metà del Novecento, con quella del Centro Direzionale. Il carattere di unità della strada è dovuto al progetto che ne è stato alla base: ovvero proprio al canale aperto nel 1564², quasi un

¹La definizione è di G. Tonon, *La strada come tramite della qualità urbana*, in F. Bucci (a cura di), *Periferie e nuove urbanità*, Electa, Milano, 2003, p.187)

²La costruzione del nuovo tratto della Martesana dalla conca della Cassina dei Pomi fino a quella dell'Incoronata, deliberato dai prefetti delle fortificazioni nel 1554, fu reso possibile dalla distruzione del convento di Sant'Angelo; cinque anni dopo venne data in appalto la costruzione del tombone realizzando così il collegamento diretto con il Naviglio di San Marco completato nel 1564. Al precedente alveo del Sevesetto venne lasciato il compito di scaricare le acque di piena nel Redefossi. (vedi: G.Cislighi, *L'anomalia di Porta Nuova*, in “Architettura Civile”, Giornale della facoltà di Architettura Civile del Politecnico di Milano alla Bovisa, n.2 dicembre 2009, p.4 – cfr. anche: E. Lombardini, *Dell'origine e del progresso*



FIG. 3.2.1.1
Via Melchiorre Gioia, veduta aerea

della scienza idraulica nel milanese ed in altre parti d'Italia, Editore B.Saldini, Milano, (III edizione), 1872, p.35.

secolo dopo la trasformazione del Martesana in canale navigabile ³, per rettificarne l'ultimo tratto che ancora utilizzava l'antico alveo del Sevesetto ⁴, riconoscibile nell'andamento sinuoso delle vie Edolo, Ponte Seveso e Fabio Filzi. L'intervento determina due azioni territoriali di portata epocale:

- l'immissione del torrente Seveso nel nuovo canale del Naviglio (all'incirca nei pressi dell'incrocio di via Melchiorre Gioia con via Carissimi, dove confluisce ancora oggi) e
- la deviazione lungo di esso della strada per Monza che abbandona così, definitivamente, il suo tracciato originario legato al cardo massimo della città romana (via Manzoni) ⁵ e si affianca al Naviglio formando una vera e propria nuova strada di ingresso in città di chiara concezione rinascimentale ⁶.

³ Il Naviglio della Martesana, ideato da Filippo Maria Visconti nel 1443 e costruito nel 1451 da Bertola da Novate per volere di Francesco Sforza, diventa navigabile nel 1471, durante il ducato di Galeazzo Maria, con la costruzione di una prima conca presso Gorla. Nel 1496 Ludovico il Moro collega la Martesana con la Cerchia interna mediante la costruzione del naviglio di San Marco e delle conche dell'Incoronata e di San Marco, realizzate da Bartolomeo della Valle. A quest'operazione partecipa anche Leonardo, che nei suoi schizzi rappresenta il Naviglio di San Marco e un probabile grande intervento sul Sevesetto all'imbocco del Redefosso. (vedi: G.C.Zimolo, *Canali e navigazione interna dalle origini al 1500*, in Storia di Milano, Fondazione Treccani degli Alfieri, Milano, 1957, Vol.VIII, p.891).

⁴ Il Sevesetto è un canale deviato in epoca romana dal fiume Seveso per condurre le acque nel fossato della città. (vedi F.Poggi, *Le fognature di Milano*, Milano, Vallardi, 1911, p.185)

⁵ Il tracciato di Via Manzoni, uno degli assi territoriali più antichi di Milano, diviene il cardo massimo dell'impianto urbano nel I secolo a.C., con l'intervento legato al foro. La strada per Monza lo proseguiva lungo l'attuale via Manin, affiancava poi il Sevesetto, attraversandolo al Ponte di Seveso, per giungere alla Cassina de' Pomm.

⁶ «Quando si giunge in una città, se questa è famosa e potente esigerà strade diritte e molto ampie, confacenti al suo decoro e alla sua dignità.» Leon Battista Alberti, *De Re Aedificatoria*, (1443-1445), Libro Quarto, Capitolo V. (ed. Il Polifilo, Milano, vol. I, pp.304-306) E' interessante



FIG. 3.2.1.2
Disegno del Naviglio Martesana
(1619) - Ing. G. P. Bisnati

ricordare come l'intervento di rettifica corrisponda a quello portato a termine nello stesso periodo sul versante opposto della città dell'ultimo tratto del Naviglio Grande: "Intorno alla metà del secolo XVI, nel fortificare Milano sulla cerchia delle moderne sue mura, si rettificarono sotto Ferrante Gonzaga gli ultimi tronchi suburbani del Naviglio della Martesana e del Naviglio Grande, modificando il loro congiungimento nell'interno della città ed il sistema dei loro scaricatori. Sono i due raddrizzamenti, del Naviglio della Martesana, dalla conca della Cascina dei Pomi al Tombone di Porta Nuova e alla conca di San Marco; del Naviglio Grande, dalla Cascina Ferrera a Milano" (Vedi E.Lombardini, *op. cit.*, p.35) Un vero progetto, quindi, di riforma degli ingressi in città dei tracciati d'acqua e di terra unificati in un unico disegno.



FIG. 3.2.1.4
La Cassina de' Pomm , veduta (1808)



FIG. 3.2.1.5
La conca di Cassina de' Pomm (veduta di fine '800)

Il punto di arrivo in città è al ponte delle Gabelle (all'intersezione con viale Monte Grappa), dove rimane ancora oggi, nonostante nel 1806 un progetto neoclassico¹¹ avesse previsto di congiungerlo direttamente al corso di Porta Nuova¹², proseguito in rettilineo fino al Naviglio, come viene puntualmente registrato nella carta degli Astronomi del 1810. Ancora a metà ottocento Giuseppe Elena lo ritrae nel suo bellissimo “*panorama di Milano*” come un luogo monumentale dominato dalle acque, con il Tombone di San Marco rappresentato alla stregua di una porta urbana.

Il carattere di eterogeneità trae origine, invece, da due importanti progetti successivi che innescano nell'area un rapido processo di trasformazione determinando l'atrofizzazione del grandioso progetto rinascimentale :

- il primo riguarda la deviazione della strada di Monza nell'attuale viale Monza, realizzato nel 1825¹³, che declassa il tracciato

¹¹ “P. Nuova alla Cassina de’ Pomi [...]. Incarico dato all’Ing.re in Capo d’Olona per la compilazione del Progetto di una nuova strada che parta dalla Porta Nuova e raggiunga la strada di Monza in quel punto, ch’egli ravviserà più conveniente, non omettendo di farsi anche carico della restaurazione della Conca esistente alla Cassina de’ Pomi”. Archivio di stato di Milano” (Fondo Genio civile, cart. 1626 - cartella fuori tema)

¹² Il corso di Porta Nuova non corrisponde all’ingresso in città di un tracciato territoriale ma è semplicemente una strada privata aperta per collegare direttamente alla città il Convento di Sant’Angelo vecchio. (vedi : G.Cislighi, *op.cit.*, p.3)

¹³ “Nel 1825, per far giungere degnamente a Milano la strada militare che da Colico, Lecco e Monza proseguiva la strada dello Spluga, si abbandonò a Sesto l’antico tracciato della postale per Monza che passando per Greco a la Cascina dei Pomi metteva capo a Porta Nuova e venne vialonato da Sesto, sino a Loreto, un nuovo vialone di 24 m di larghezza, ornato da quattro filari di platani, uguale a quello aperto nel 1806 dal Vicerè Beauharnais, dal rondò del vialone d’onore della villa reale dei Monza (del Piermarini) sino a Sesto San Giovanni.” (G.Cislighi, *op.cit.*, p.6)

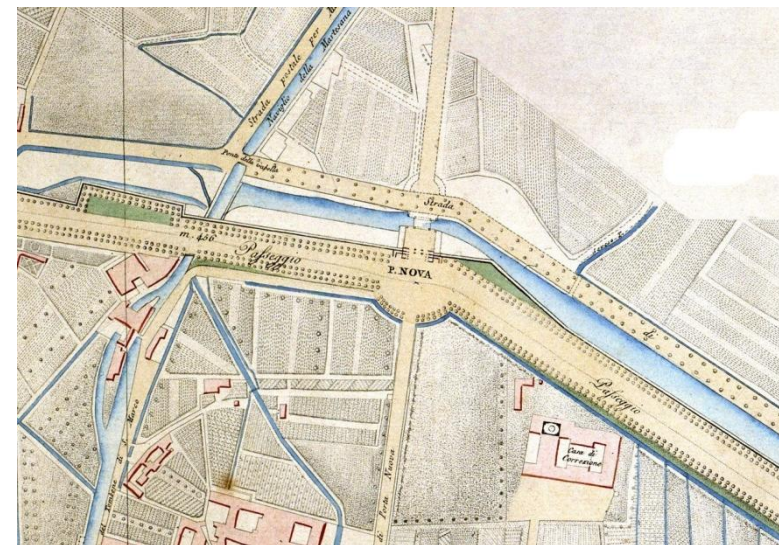


FIG. 3.2.1.6
Milano Capitale del Regno di Italia, particolare Porta Nuova (1810)

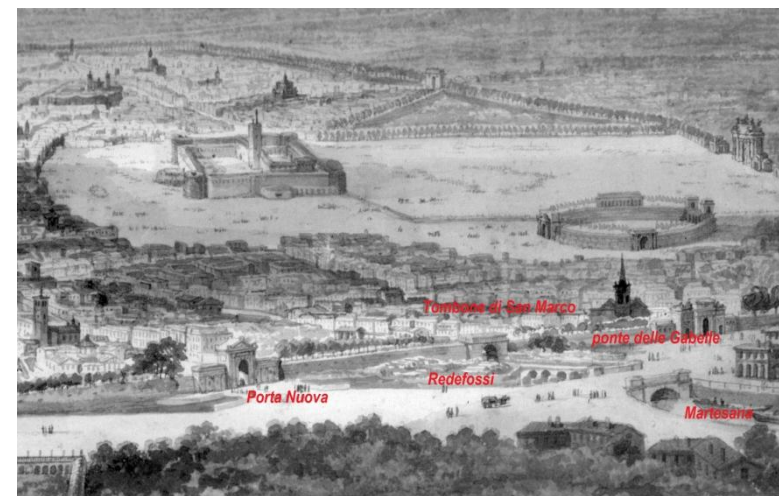


FIG. 3.2.1.7
Panorama di Milano, particolare (1854) - G. Elena

cinquecentesco senza tuttavia impedire, qualche anno dopo, nel 1840, alla prima strada ferrata dell'Alta Italia, la Milano-Monza¹⁴, attratta ancora dalla presenza del canale navigabile, di affiancarlo nell'ultimo tratto e attestarne la stazione proprio nei pressi del ponte delle Gabelle;

- il secondo è relativo alla formazione, tra il 1857 e il 1864, dello scalo ferroviario¹⁵ che, taglia la testa al sistema, e stabilisce un nuovo “confine” fisico esterno alle mura.

Da allora in poi il rettifilo resterà diviso in tre parti ben distinte: un tratto a monte, dalla Cassina de' Pomm all'area dello scalo; un tratto intermedio, corrispondente allo scalo stesso, e un tratto a valle, tra questo e le mura della città, ricordate dal rilevato dei

¹⁴ Cfr. M. Grandi, A. Pracchi, *Treni e stazioni a Milano negli anni dell'Unità*, in M. Grandi (a cura di), *Architettura a Milano negli anni dell'Unità*, Libraccio Editore, 2012, p.55.

¹⁵ “Nella primavera dell'anno 1857, una commissione veniva chiamata a decidere in merito alla localizzazione più opportuna per l'impianto della Stazione Centrale di convergenza di tutte le linee mettoni capo a Milano. Nel settembre di quell'anno si posava la prima pietra del grandioso edificio, il quale poi veniva aperto al pubblico servizio nell'aprile del 1864. [...] Il tratto tra il cimitero e il canale Martesana venne assegnato specialmente al servizio commerciale con la denominazione di scalo delle merci a piccola velocità o di Porta Garibaldi; quello fra la Martesana e il Lazzaretto col nome di Stazione Centrale, venne assegnato al servizio dei viaggiatori e delle merci a grande velocità: le due tratte comunicano attraverso il canale Martesana e stradali laterali mediante due massicci viadotti in muratura e granito, dei quali è obliquo quello alla derivazione del tronco monzese. [...] Il comparto di Porta Comasina, di poco sopraelevato sul piano circostante, rese necessaria una forte depressione delle carreggiate all'attraversamento della strada nuova Comasina e dell'antica monzese che fiancheggia il canale Martesana, con evidenti svantaggi per la circolazione su quelle frequentatissime vie.” (Vedi : C. Osnago, *Ferrovie e stazioni*, in : AA.VV, *Milano Tecnica. Dal 1859 al 1884*, Ulrico Hoepli, Milano, 1885, p.488 e sgg.)

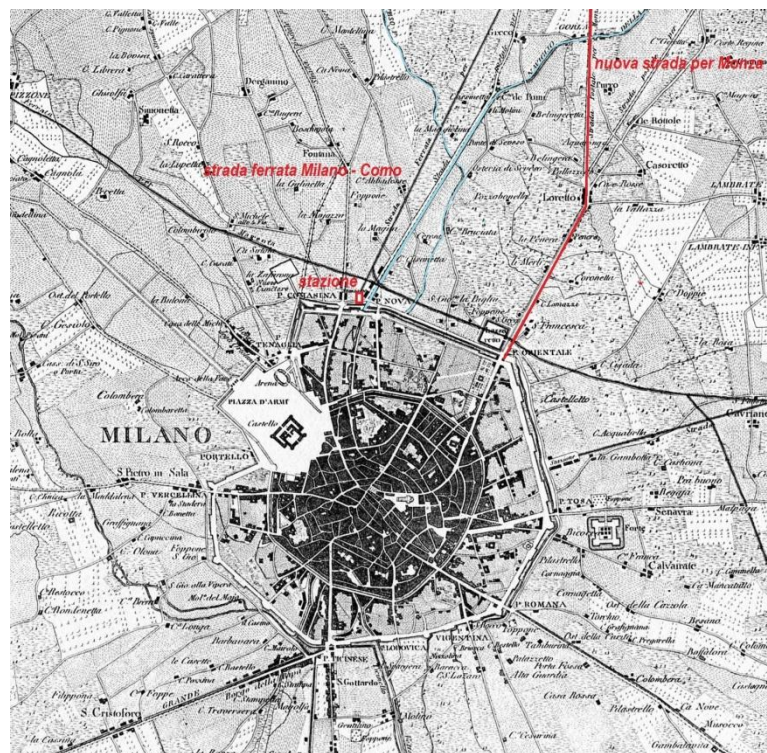


FIG. 3.2.1.8
Pianta della città di Milano e i suoi contorni (1865 ca)

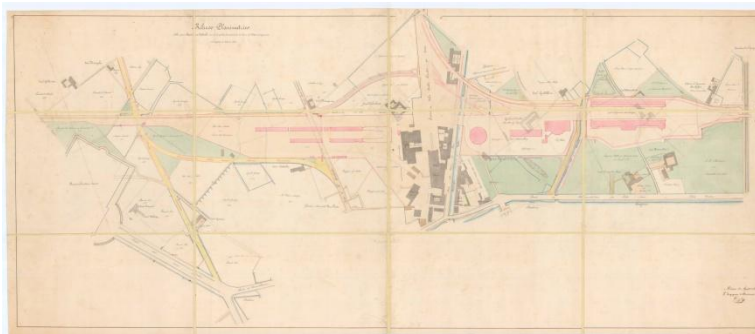


FIG. 3.2.1.9
Lo Scalo Ferroviario e il naviglio della Martesana (1862)

Bastioni di Porta Nuova, ancora oggi attraversato dal Tombone cinquecentesco.

Della prima stazione della Milano-Monza permane il fabbricato principale¹⁶, trasformato recentemente in un albergo a 5 stelle¹⁷; così come, di fronte ad esso, sopravvive ancora, spaesata e in attesa di una nuova destinazione, una porzione dell'Osteria Isola Bella, un tempo adiacente al piccolo edificio della Gabella del Sale sostituito più tardi dalla Mensa dell'Opera Pia Cucine Economiche. Quest'ultima, progettata da Luigi Broggi tra il 1882 e 1883, e attualmente utilizzata per servizi pubblici di quartiere, costituisce una delle più importanti opere milanesi di architettura del periodo postunitario¹⁸.

¹⁶ disegnato dal progettista dell'intera linea, ingegner Giulio Sarti (vedi M. Grandi, A. Pracchi, *op.cit.*, p.55)

¹⁷ Hotel Maison Moschino, inaugurato il 25 febbraio 2010, ma chiuso dal 2 agosto 2014 per un contenzioso tra la proprietà e il gruppo alberghiero (cfr. "La Repubblica", 2 agosto 2014)

¹⁸ L'edificio, che presenta fronti con mattoni a vista e decorazioni in terracotta, è generalmente apprezzato "anche dalla critica più recente divenendo uno dei punti di riferimento più convincenti dell'architettura neoromanica come espressione di innovazione e sperimentazione. Non è un caso del resto che anche la cultura figurativa di quegli anni l'abbia individuato come uno degli edifici più espressivi, emblematici e rappresentativi della nuova Milano dell'industrializzazione". (P. Gallo, *Luigi Broggi, Un protagonista dell'architettura eclettica a Milano*, Franco Angeli, Milano, 1992, pp.101-110)



FIG. 3.2.1.10

Stazione di Milano della strada ferrata Milano-Monza (1839-40) - Ing. G. Sarti



FIG. 3.2.1.11

L'edificio della stazione trasformato in hotel

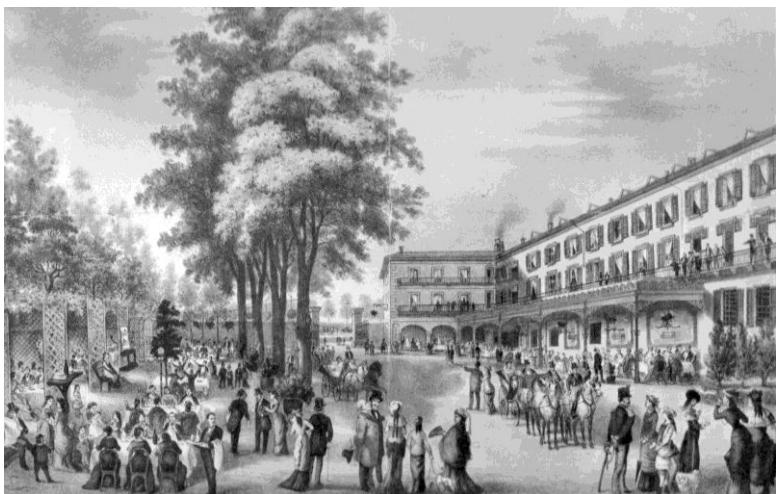


FIG. 3.2.1.12
L'Osteria Isola Bella (1880 ca)



FIG. 3.2.1.14
Le Cucine economiche nel quadro di G. Barbaglia (1890)



FIG. 3.2.1.13
L'edificio dell'Osteria Isola Bella nella situazione attuale



FIG. 3.2.1.15
Le Cucine economiche nella situazione attuale

Nel 1846-50, tra il ponte delle Gabelle e l'area dello scalo che sarà di lì a poco costruito, viene eretta la nuova stazione della linea per Como¹⁹, con il grande atrio di ingresso affacciato sul Naviglio lungo il quale viene creato anche un piccolo approdo. Come stazione durerà pochi anni : sarà trasformata in dogana già nel 1879²⁰ ed esiste ancora come sede del Comando Generale della Guardia di Finanza, affiancata dal corpo alto del complesso residenziale e commerciale progettato nell'immediato dopoguerra dall'architetto razionalista Pietro Lingeri, una sorta di modello per la "città futura lungo via Melchiorre Gioia"²¹.

¹⁹ La stazione della ferrovia per Como venne progettata dall'ing. Jourdain e poi ripresa da Canzio Canzi e Achille Jodani nel 1847-1850. (F.Cassina, *Le fabbriche più cospicue di Milano*, fascicolo XVIII. P.II ed ultima, dispensa n.26, Milano, 1853)

²⁰ "Il ministro dei Lavori Pubblici delegava nell'anno 1879 l'Amministrazione delle strade ferrate dell'alta Italia alla compilazione di un definitivo progetto di dogana. Venne scelta parte dell'area occupata dell'antica stazione della linea per Camerlata come l'unica possibile, quantunque angusta, perché immediata allo scalo delle merci a piccola velocità, fuori della cinta daziaria e prossima al viale di circinvallazione. Il fabbricato fronteggiante verso la pubblica via (via Melchiorre Gioia) ha due accessi posti agli estremi della sua fronte; di questi, quello verso città è destinato alla uscita delle merci sdoganate, l'opposto, serve di ingresso ed è perciò immediato alla tettoia per la libera circolazione delle merci nazionali." (Vedi: C.Osnago, *op.cit.*, pp.518-524)

²¹ Il complesso per abitazioni, uffici e negozi costruito nel 1950-52 da Pietro Lingeri, all'inizio di via M. Gioia "ricapitola quasi idealmente il programma modernista per la città, il suo distinguere e adeguare dimensioni, funzioni, proporzioni in ragione degli affacci e della posizione [...]. Il progetto nasce con un lato rivolto verso il Naviglio pensato a distanza e adatto alla grande dimensione e alla grande scala cui ambiva la città. Il corpo basso delle botteghe era un'ideale casa per artigiani, con le luci dei negozi sotto e le abitazioni sopra." (F.Collotti) (vedi: C.Baglione, E. Susani, *Pietro Lingeri*, Electa, Milano, 2004)



FIG. 3.2.1.16
La stazione della strada Ferrata Milano-Como (1847-50)



FIG. 3.2.1.17
La stazione trasformata in Dogana (1879)



FIG. 3.2.1.18
La dogana oggi trasformata nel Comando Generale della Guardia di Finanza



FIG. 3.2.1.19
La stazione trasformata in dogana e l'edificio residenziale e commerciale dell'arch. P. Lingeri (1955 ca)



FIG. 3.2.1.20
I bagni provvisori al Ponte delle Gabelle (1887) sullo sfondo la Stazione Miano-Monza



FIG. 3.2.1.21
Lo scaricatore del Redefossi (1955 ca)

Attorno a questi edifici, a partire dalla seconda metà dell'Ottocento, si consolida un centro popolare molto frequentato anche e soprattutto per la presenza delle acque del Martesana. Un luogo che rimane a lungo caratterizzato dalla presenza del monumentale scaricatore del Redefossi²², certamente uno dei più importanti manufatti idraulici milanesi, e di notevoli complessi di bagni pubblici, dotati anche di imponenti vasche per il nuoto²³.

²² “Tra i più importanti manufatti esistenti sui corsi d’acqua, particolare interesse rivestono il nodo idraulico al Ponte delle Gabelle, detto anche Ponte del Gomito, e l’impianto di decantazione e sgrigliatura del Torrente Seveso. Il primo, che risale al 1566, venne costruito per liberare la Fossa Interna dalle acque di piena del Torrente Seveso e del Naviglio della Martesana. Le acque di magra del Seveso e della Martesana, provenienti da via Melchiorre Gioia, giunte al Ponte delle Gabelle, proseguivano verso la Fossa Interna, mentre le piene venivano scaricate nel Cavo Redefossi attraverso uno sbarramento munito di luci regolate da paratoie e uno sfioratore laterale. Dopo la soppressione interna, nel 1970 il manufatto venne completamente ristrutturato e coperto per motivi igienici.” (A.Gentile, M.Brown, G.Spadoni, *Viaggio nel sottosuolo di Milano tra acque e canali segreti*, Milano, 1990, p.152)

²³ Nel 1863 viene bandito il concorso Vittadini avente come tema un “progetto di bagni pubblici con annessa scuola di ginnastica e scherma”, vinto da Giulio Monguzzi, localizzato su aree di proprietà del comune di Milano in via Castelfidardo, una strada di lottizzazione aperta pochi anni prima dall’ingegner Giulio Sarti (1861), dove nel 1870 effettivamente vengono realizzati i primi bagni pubblici di Milano su progetto di L.Benussi e G.Lorini. Il complesso si articolava in tre grandi vasche: una, alimentata dalla roggia Balossa, misurava m. 80 x 35 ed era destinata alla “classe povera”; un’altra di m. 60 x 27, alimentata dalla Roggia di San Marco, era riservata alle “classi agiate”; la terza, di forma triangolare e di circa 250 mq di superficie, era prevista per le signore. (vedi: “L’Emporio Pittorresco – Illustrazione universale”, anno VI, 1869, n° 240 pp. 209-210, n° 246 pp. 305-306). Intorno al 1882 del “grandioso stabilimento” rimaneva solamente una piccola vasca, tanto che, nel 1893, esso verrà sostituito dai Bagni Popolari in via San Marco, progettato da Giannino Ferrini dell’Ufficio Tecnico Comunale (Vedi: G. Ferrini, *I nuovi Bagni Popolari a Milano, L’Edilizia moderna*, II, 1893, pp. 74-76). Nel 1907-10 i



FIG. 3.2.1.22
I Bagni Castelfidardo (1870-
archh. L. Benussi, G. Lorini) e
lo scaricatore del Redefossi al
1888

A decretare la definitiva cancellazione alla vista del Naviglio è il piano regolatore approvato nel 1953, che ripensa l’area dello scalo ferroviario come cuore del “centro direzionale”²⁴

bagni di via S.Marco verranno a loro volta sostituiti dai bagni municipali al Ponte delle Gabelle realizzati lungo l’attuale Monte Grappa, all’esterno delle mura, dagli ingegneri G.Codara e P.Tettamanzi. (vedi: “*Il nuovo Bagno municipale al Ponte della Gabella dell’Ing. Giuseppe Codara*”, *Il Politecnico. Giornale dell’Ingegnere Architetto Civile ed Industriale*”, LIX, 1911, pp. 353-374)

²⁴ “L’arretramento delle ferrovie varesine, che dopo lunghe trattative con la direzione generale delle ferrovie dello stato è stato deliberato dalla giunta municipale il 22 luglio 1955 ha reso possibile la stesura definitiva del Piano Particolareggiato del Centro Direzionale sulla base dei principi espressi dal PRG del 1953 che riconosce nel nuovo centro una delle realizzazioni fondamentali per lo sviluppo urbanistico di Milano nel prossimo cinquantennio. Un viale largo 60 metri si sviluppa per una lunghezza di 250 metri partendo dalla via Galilei. In corrispondenza della via Melchiorre Gioia sulla quale si apre la piazza principale del centro direzionale il viale si biforca verso la nuova stazione e verso l’asse attrezzato.” (vedi: *Milano. Il Piano Regolatore Generale*, Urbanistica n.18-19, Edizioni di “Urbanistica”, rivista dell’Istituto Nazionale di Urbanistica, Torino, 1956)



MILANO NUOVO. — Il Nuovo Stabilimento di Bagni veduto dalla Via Castelfidardo.

FIG. 3.2.1.23

I Bagni Castelfidardo, veduta da via Castelfidardo (1870)- arch. L. Benussi, G. Lorini



FIG. 3.2.1.25

I Bagni al Ponte delle Gabelle, veduta (1910) - ing. G. Codara, P. Tettamanzi

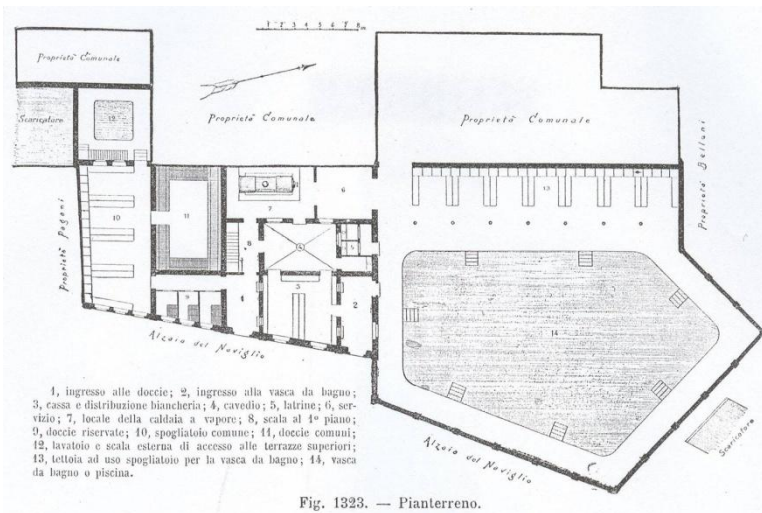


Fig. 1323. — Pianterreno.

FIG. 3.2.1.24

I Bagni San Marco, pianta (1894) - arch. G. Ferrini

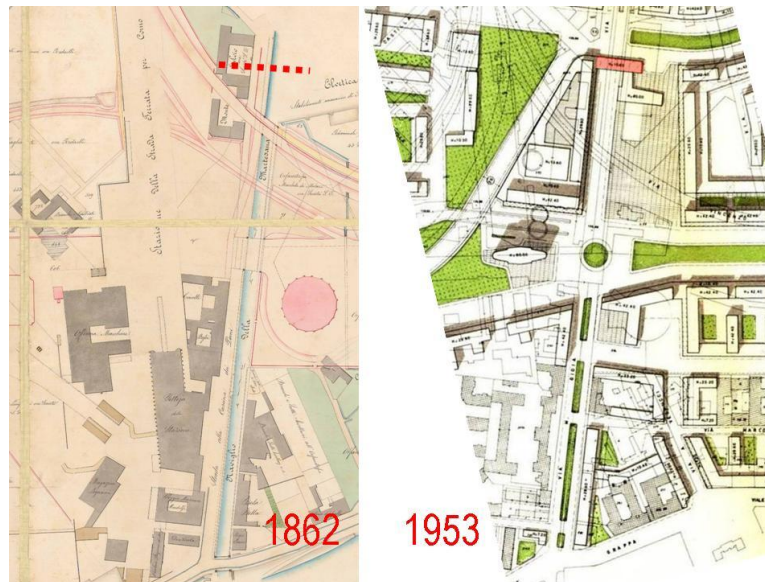


FIG. 3.2.1.26

Lo Scalo ferroviario (1862) e il Centro Direzionale (1953-56)

Via Melchiorre Gioia viene integralmente ridefinita: si prevede di allargarne la sezione sacrificando, in questo punto, le Cucine economiche e l'Isola Bella, che tuttavia resistono alla demolizione e permangono ancora oggi sul vecchio allineamento. Esse avrebbero dovuto lasciare il posto a un edificio alto circa 30 metri, disposto sul nuovo allineamento arretrato lungo il quale, negli anni Settanta, verrà costruito su progetto degli architetti Marco Zanuso e Pietro Crescini, il Residence Porta Nuova, anch'esso recentemente riqualificato e trasformato in hotel a 4 stelle ²⁵.

Questi edifici, insieme a quelli collocati al di là dell'incrocio con viale Monte Grappa (la scuola elementare progettata da Enrico Brotti nel 1907 e il moderno palazzo per gli uffici Tecnimont, ²⁶ sull'area precedentemente occupata dai Bagni delle Gabelle), e a quelli collocati a nord del Residence, oggi Grand Hotel Verdi (le nuovissime torri residenziali "Varesine", Solaria, Solea e Aria ²⁷, dal cui basamento si stacca la passerella ciclopedonale che congiunge la piazza sopraelevata Alvar Aalto con il "podio" di piazza Aulenti, sovrappassando in quota via Melchiorre Gioia) costituiscono una sorta di "catalogo" al vero, raramente così concentrato e sintetico, della produzione architettonica del buon professionismo milanese dal periodo Neoclassico al Contemporaneo.

Sull'asse di via Melchiorre Gioia, al confine settentrionale dell'area dello scalo, il piano Particolareggiato del Centro Direzionale approvato nel 1956, sostituisce l'arcata del viadotto ferroviario con una nuova "porta": un edificio basso a ponte, affiancato ad uno alto a torre, parte di un complesso destinato ai Servizi tecnici del Comune di Milano che sarà realizzato

²⁵ Grand Hotel Verdi – il progetto di riqualificazione realizzato nel 2012 è dello studio milanese Park Associati, (arch. F.Pogliani e M.Rossi).

²⁶ progettato negli anni Settanta da C.Longo e G.Ricci. Vedi: "Ottagono" n.44, 1977

²⁷ realizzate tra il 2010-2013 da Studio Arquitectonica e Caputo Partnership



FIG. 3.2.1.27

Il Porta Nuova Residence (1973) – arch. M. Zanuso, P. Crescini



FIG. 3.2.1.28

La nuova "porta urbana" (1955-65) – arch. V. Gandolfi, R. Bazzoni, L. Fratino, A. Putelli

parzialmente tra il 1955 e 1966. Se il progetto architettonico, dovuto agli architetti V.Gandolfi, R.Bazzoni, L.Fratino, A.Putelli²⁸, è espressione del tentativo solo in parte riuscito²⁹ di attribuire un'immagine più ricercata rispetto a quella banalizzata degli involucri in curtain-wall del terziario direzionale di quegli anni³⁰, ben più interessante appare la scelta planivolumetrica e tipologica basata sulla coppia torre-edificio basso. Essa è quasi certamente dovuta agli architetti Muzio e Lancia, consulenti, insieme a Antonello Vincenti, dell'Ufficio tecnico comunale per il Piano particolareggiato³¹, che già avevano affrontato il tema in altre occasioni, sempre in relazione al rinnovamento dei luoghi di ingresso alla città storica³².

²⁸ vedi: "L'Architettura cronache e storie", XIII, 1967-1968, pp.356-369

²⁹ Vedi il giudizio molto netto di Virgilio Vercelloni: *'La torre per i servizi tecnici del comune di Milano', [...] risulta essere una presenza asettica rispetto al contesto culturale di allora, e un'espressione dialettale della efficienza funzionale di un palazzo per uffici.* - V. Vercelloni, *Alcune considerazioni sulla storia del grattacielo*, in: G.Fiorese (a cura di), MZ2, Comune di Milano, 1987, p. 179

³⁰ Vedi: M.Grandi, A.Pracchi, *Milano. Guida all'architettura moderna*, Zanichelli, Bologna, 1980, p.325

³¹ "Per l'elaborazione di questo Piano particolareggiato è stato istituito sin dal 1953 un ufficio speciale il quale si vale anche della collaborazione di un libero professionista, l'arch. Antonello Vincenti, e della consulenza di una Commissione così composta: prof. arch. Muzio, ing. Bosisio, architetto Lancia, prof. Arch. Perelli, ingegnere capo del Comune, il Dirigente della Divisione Urbanistica.", (vedi: A.Edallo, *Formazione e attuazione del nuovo P.R.G.* in: AA.VV., *Milano. Il piano Regolatore Generale*, Edizioni di "Urbanistica" rivista dell'Istituto Nazionale di Urbanistica, Torino, 1956).

³² Il tema dell'edificio a torre associato al tema della porta nella ridefinizione dei luoghi di ingresso in città era stato affrontato sia da Giovanni Muzio, *nel suo Studio per la sistemazione di piazza Fiume (ora piazza della Repubblica), dove nel 1924 propone due "torri propilei" come soluzione del tema d'ingresso alla via Principe Umberto* (A.Torricelli, *Ferrovie e stazioni: struttura della città, 'catastrofi' urbane*, in: G.Fiorese op.cit., pp. 40-55), realizzate solo molto più tardi, sia da Emilio Lancia con Gio Ponti,

Con la stazione Gioia della linea 2 della Metropolitana, inaugurata il 12 luglio 1971, il luogo della nuova "porta" si rafforza ulteriormente, senza tuttavia riuscire a prendere forma architettonica compiuta anche per la attuazione parziale delle previsioni del piano.

La tombinatura del Martesana dalla Cassina de' Pomm al Tombone di San Marco viene completata già alla fine degli anni Sessanta; il manufatto idraulico dello scaricatore in Redefossi ricostruito e coperto. Il disegno un po' *naif* di Guido Zamperoni³³ descrive efficacemente la situazione attuale, evidenziando l'irruente presenza delle acque del Seveso e del Martesana, prigioniere nel sottosuolo.

Con la costruzione del nuovo canale interrato, il Naviglio originario non esiste più. Ed è evidentemente completamente negato anche dal grande "progetto Porta Nuova" in corso di ultimazione che introduce nell'area un ulteriore notevolissimo salto di scala³⁴, confermando la definitiva rottura dell'unità del rettilineo cinquecentesco e la sua divisione in parti distinte.

con la casa-torre Rasini di Porta Venezia. E' interessante, inoltre, evidenziare la partecipazione alla stesura del Piano Particolareggiato dell'arch. Antonello Vincenti, allora già assistente alla cattedra di Urbanistica della Facoltà di Architettura di Milano, che successivamente si dedicherà in modo particolare allo studio dei centri storici lombardi, pubblicando tra molti altri scritti, un saggio sulle porte medioevali di Milano, caratterizzate, come noto, proprio da due torri che rinserrano un corpo basso con doppio fornice. (vedi: M.Mirabella Roberti, A.Vincenti, G.M.Tabarelli, *Milano città fortificata*, Pubblicazione dell'Istituto Italiano dei Castelli, Roma, 1983)

³³ Il disegno è pubblicato in: A.Gentile, M.Brown, G.Spadoni, *cit.* p.159.

³⁴ La società Hines, ha unificato nel 2003 la proprietà dell'intera area di 340.000 metri quadrati. I progetti planivolumetrici redatti dagli studi: Pelli Clarke Pelli Architects per Porta Nuova Garibaldi; Kohn Pedersen Fox Associated per Porta Nuova Varesine; Boeri Studio per Porta Nuova Isola, hanno previsto oltre 20 edifici con altezze variabili tra i 10 e i 30 piani destinati a funzioni varie, prevalentemente terziario-commerciali.



FIG. 3.2.1.29
Il canale interrato della Martesana

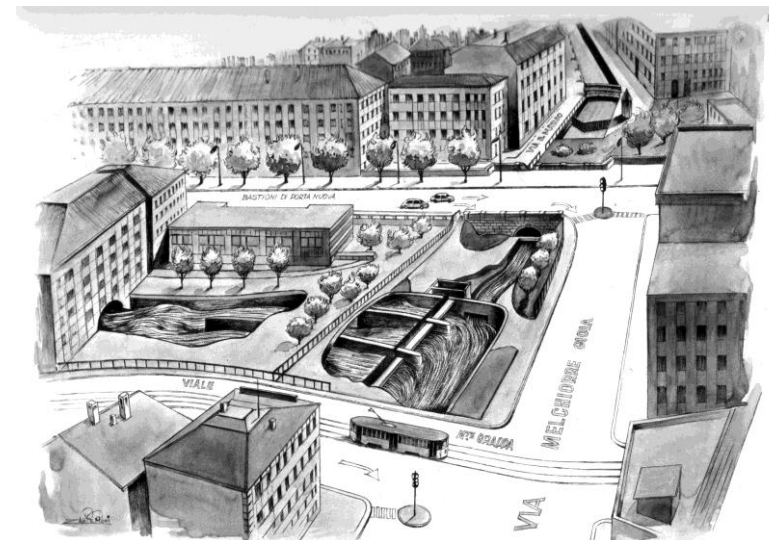


FIG. 3.2.1.30
Lo scaricatore interrato del Redefossi (1970)

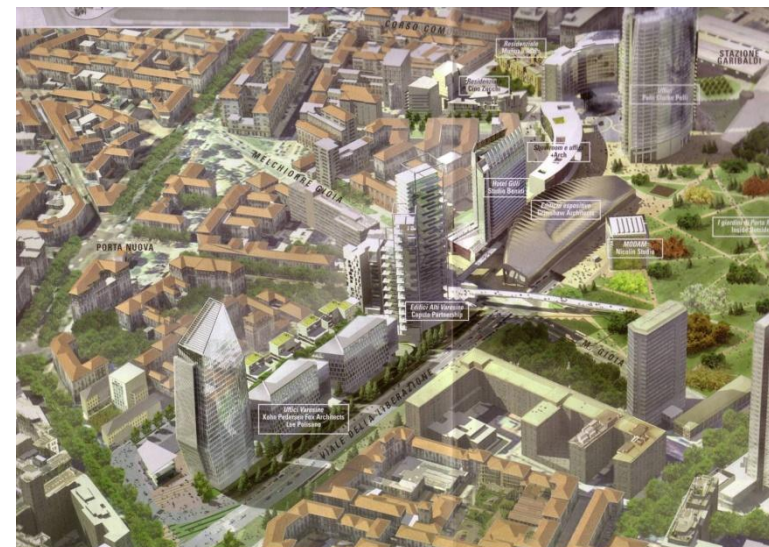


FIG. 3.2.1.31
Il masterplan del progetto "Porta Nuova" 2003 - arch. Cesar Pelli

Già nel breve tratto di via Melchiorre Gioia più vicino al centro della città è infatti possibile riconoscere brani di paesaggio urbano nettamente contrastanti: dall'incrocio con viale Monte Grappa al limite meridionale dei nuovi interventi evidenziato dalla passerella, un paesaggio caratterizzato da una sequenza parattatica di edifici indipendenti, differenti fra loro, per epoca, stili, funzioni, in un "crescendo" di dimensioni e scale diverse, ma ancora fortemente radicati al luogo. Più oltre, un frammento "atopico" di "città contemporanea", dominato dai grattacieli e da un grande spazio aperto articolato su più livelli, attraversato da assi viabilistici a scorrimento veloce. All'esterno della "porta" novecentesca: uno spazio urbano ancora caratterizzato dalla forza unificante del rettilineo originario che tuttavia non ha saputo coglierne le straordinarie potenzialità architettonico-spaziali, proprie della sua concezione rinascimentale.

Esso si è andato, infatti, formando nell'arco di un secolo, molto più tardi, tra metà Ottocento e metà Novecento, come successione di episodi diversi, scanditi dalle strade anulari disegnate dai piani di espansione tardottocenteschi, ed è oggi già interessato da ulteriori radicali trasformazioni, specialmente nella parte più vicina al Centro Direzionale.

Nella parte compresa tra via Pirelli e via Galvani, tracciata nel 1876 dall'ing. Fasana³⁵ dopo l'annessione a Milano del Comune dei Corpi Santi³⁶ come prima strada di circonvallazione lontana

³⁵ Il piano generale dell'ing. Fasana, capo dell'ufficio tecnico del comune dei Corpi Santi, è presentato al Consiglio Comunale l'11 settembre 1876. La struttura fondamentale del piano è costituita da una 'via anulare', larga 'quindici [...] venti metri' che deve soddisfare la mancanza di comunicazioni trasversali di cui soffrono gli abitati sparsi nella fascia di territorio appartenuto ai Corpi Santi. "Analizzando puntualmente il percorso della via anulare proposta, si può scoprire che la strada non si pone come nuovo astratto limite per lo sviluppo edilizio, [...] ma essa viene tracciata congiungendo, punto per punto, luoghi notevoli per la dinamica locale del Circondario esterno." (I.



FIG. 3.2.1.32
Il "crescendo" lungo il primo tratto di via M. Gioia



FIG. 3.2.1.33
Il progetto Porta Nuova, veduta prospettica

Balestrieri, *Milano 1876: esperimenti di piano regolatore*, in QD, n.9, dicembre 1988, pp.68-76)

³⁶ Il decreto di aggregazione fu firmato da Vittorio Emanuele II l'8 giugno 1873. (Vedi: C. Ranzini, *1873: Milano si espande*, Industrie Grafiche Stucchi, Milano, 1972, p.39)



FIG. 3.2.1.34
Le anulari esterne alla “porta” del Centro direzionale

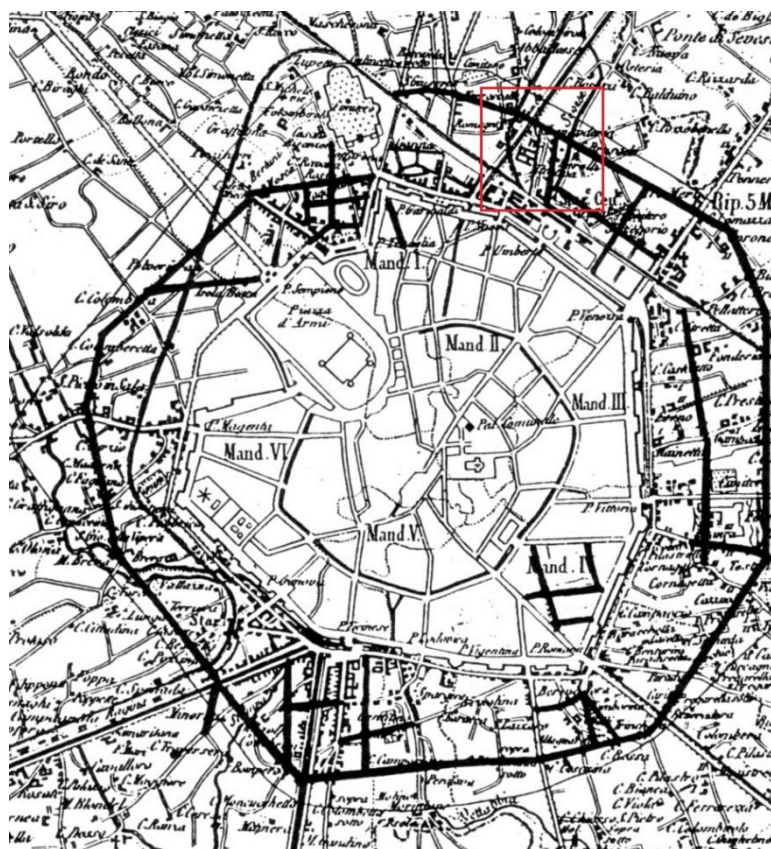


FIG. 3.2.1.35
Piano regolatore di massima del 1876 – dettaglio via Galvani - ing. A. Fasana



FIG. 3.2.1.36
Lo stabilimento meccanico Breda (1900 ca)



Anni '50-'60. Il Naviglio in via Melchiorre Gioia. Le case sulla sinistra formavano il Quartiere “modello” costruito nel 1939. Sulla destra si vede il muro dei vecchi depositi della Breda che aveva l'ingresso in via Antonio Bordini.

FIG. 3.2.1.37
Il Quartiere Modello e il muro della Breda (1939) – ing. A. Lamaro e arch. R. Ferrini

dalle mura spagnole, avevano già precedentemente trovato definizione alcuni stabilimenti industriali “a grande impianto”³⁷. Successivamente, nel periodo tra le due guerre viene avviato un processo di sostituzione edilizia finalizzato al rinnovamento dei caratteri architettonici della strada tardottocentesca che già aveva iniziato a caratterizzare questo tratto di via Melchiorre Gioia con le prime case d'affitto in cortina.

Tra gli edifici del “Quartiere Modello”³⁸, realizzati nel 1939, e la sobria casa di civile abitazione realizzata pochi anni prima all'angolo tra via Gioia e via Algarotti³⁹, sorge oggi la sede della Regione Lombardia progettata da Pei Cobb Freed & Partners⁴⁰: una sorta di “Broletto Novissimo” come è stata definita, che accoglie una grande piazza coperta di uso pubblico e ridefinisce le relazioni tra via Melchiorre Gioia e i giardini della retrostante via Restelli. La grande piazza coperta, tuttavia, pur concepita come luogo aperto alla collettività dei cittadini, con il piano terra destinato quasi interamente a funzioni pubbliche⁴¹, risulta piuttosto introversa e concede solo un modesto affaccio verso via

³⁷ In sponda sinistra, lungo l'alzaia, la manifattura costituitasi nel 1822 che nel 1886 diventerà il grande complesso della Breda e sarà smantellato definitivamente solo nel secondo dopoguerra; sul lato opposto, in sponda destra, lo stabilimento della Grondona, prima industria milanese produttrice di vagoni e carrozze, il cui primo insediamento risaliva al 1845.

³⁸ su progetto dell'ing. Antonio Lamaro, proprietario dell'Impresa e l'arch. Rino Ferrini, uno dei vincitori del concorso. Vedi: M. Grandi, *Tra centro terziario, residenza borghese e periferia produttrice*, in: G. Fiorese op.cit., p. 146

³⁹ su progetto di M. Marelli e E. Saliva. Vedi: M. Boriani, C. Morandi, A. Rossari, *Milano contemporanea. Itinerari di architettura e urbanistica*, Designers Riuniti Editori, Torino, 1986, Itinerario n.5, p. 145

⁴⁰ con Caputo Partnership e Sistema Duemila.

⁴¹ con spazi commerciali per ristorante, bar, negozi e numerosi servizi (un asilo, un auditorium, una palestra, spazi per esposizioni) e al primo piano da una prevalenza di funzioni miste pubblico-privato con sale riunioni e convegni, archivi, biblioteche e mediateche.

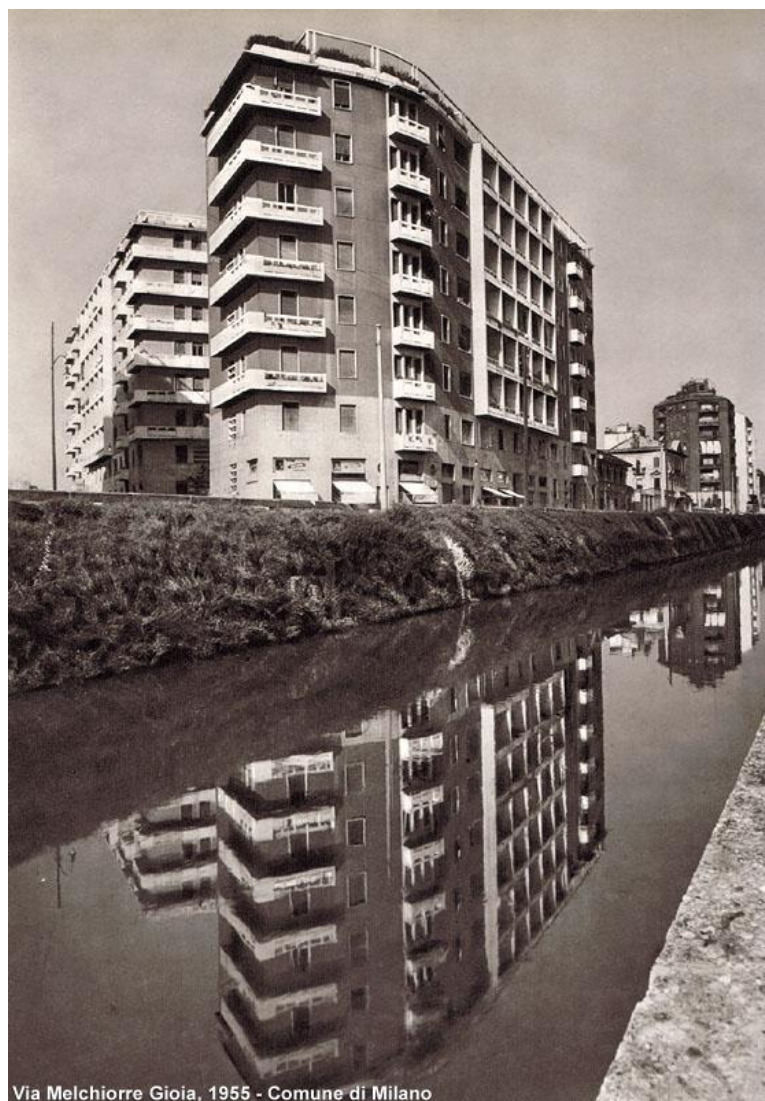


FIG. 3.2.1.38
Il Quartiere Modello (1939)



FIG. 3.2.1.39
Edificio di civile abitazione all'angolo via M. Gioia –via Algarotti (1936) –
archh. M. Marelli, E. Saliva



FIG. 3.2.1.40
La sede della Regione Lombardia (2010) – arch. Pei Cobb Freed e altri

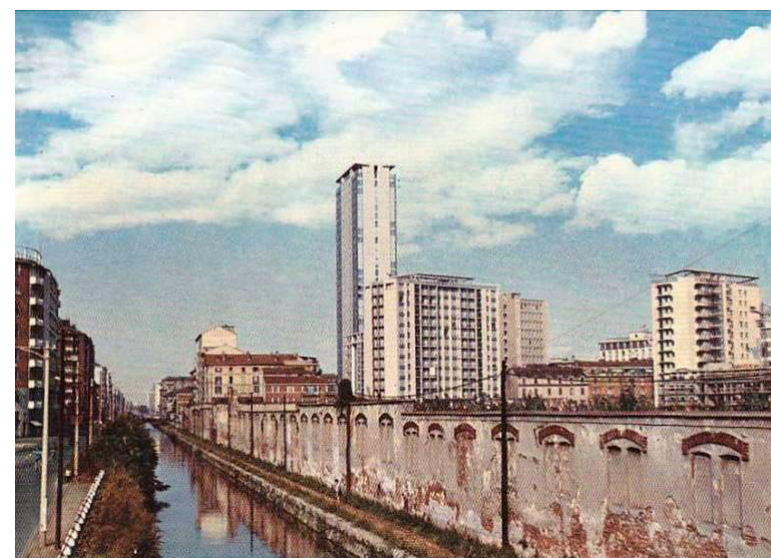


FIG. 3.2.1.41
Il muro della Breda e sullo sfondo la torre Galfa (1960)

Melchiorre Gioia, riconoscendone e riaffermandone, in tal modo, il carattere ineluttabile di spazio urbano “inospitale”.

Il nuovo grattacielo del complesso, alto 160 m, insieme alla raffinata torre Galfa⁴², per la quale è già previsto un intervento di recupero e riuso⁴³, e al grattacielo Pirelli, restaurato filologicamente dopo l'incidente del 2002⁴⁴, formano una nuova sequenza regolare di edifici alti lungo la via Galvani, che viene così riconfermata come linea di confine ideale del “centro direzionale” rinnovato.

Sul lato opposto di via Gioia una cortina edilizia ha sostituito il muro della grande fabbrica della Breda, conservatosi lungo l'alzaia⁴⁵ del Naviglio fino agli anni '60, definendo il nuovo allineamento previsto dal Piano.

Dal fronte continuo si stacca solamente il complesso dell'INPS realizzato tra il 1959-65⁴⁶, oggi dismesso⁴⁷, formato da un avancorpo di ingresso e da un corpo alto arretrato, affiancati da una vasta area ancora libera di proprietà comunale, utilizzata a parcheggio, compresa nel vigente Piano Integrato di Intervento “Garibaldi-Repubblica” che ne prevede l'edificazione

A loro volta le due circonvallazioni più esterne tracciate dal piano del Beruto⁴⁸, viale Sondrio -Tonale e viale Lunigiana, delimitano parti diverse del tracciato di via Melchiorre Gioia.

Sul suo lato orientale, tra via Galvani e via Tonale, nel 1895 inizia la costruzione della “cittadella” dei Salesiani di S.Ambrogio, progettata da Cecilio Arpesani: due vaste corti che abbracciano la grande chiesa di S.Agostino⁴⁹. Affacciato sulla nuova via Copernico, il complesso inizialmente volta le spalle al Naviglio.

⁴² La ‘torre Galfa’ è stata costruita nel 1956-1959 su progetto dell'architetto Melchiorre Bega, in angolo fra le vie Galvani e Fara. “innalzandosi per 30 piani nella sua parte fuori terra ed in rapporto alle soluzioni adottate il grattacielo tutto vetrato contrappone una ‘grande purezza formale’ alla evidente sobrietà architettonica. [...] Il grande architetto Neutra rimase estasiato di fronte a tanta pulizia architettonica”. (S.Zironi, *Melchiorre Bega Architetto*, Editoriale Domus, Garzanti Editore, Cernusco sul Naviglio, 1983 pp.87-90)

⁴³ “Milano, via al progetto per riqualificare la Torre Galfa”, in “La Repubblica” 10 gennaio 2014.

⁴⁴ Il notissimo grattacielo Pirelli, alto 127 metri, già sede della omonima società e dal 1987 sede della Regione Lombardia, è stato costruito tra il 1955 e il 1960 su progetto di G. Ponti, A. Fornaroli, A. Rosselli, G. Valtolina e E. dall'Orto, con la collaborazione di A. Danusso e P.L. Nervi., (vedi: P. Cevini, *Grattacielo Pirelli*, La Nuova Italia Scientifica, Roma, 1996). Il restauro, affidato a Renato Sarno Group e Corvino Multari Architetti Associati ebbe inizio nella primavera del 2003 e terminò nel maggio del 2005.

⁴⁵ Il termine “alzaia” indica, in realtà, la fune che serve a tirare dalla riva chiatte e battelli controcorrente lungo fiumi o canali

⁴⁶ su progetto di Gianluigi Giordani, Alfio Susini, Antonello Vincenti. Vedi: V. Vercelloni, *Alcune considerazioni sulla storia del grattacielo*, in: G. Fiorese, op.cit., p. 179

⁴⁷ “Il monumento di cemento e vetro alla pensione, in via Melchiorre Gioia, sarà riqualificato dalla proprietà e rimesso sul mercato. Il Fondo d'investimento Carlyle ha organizzato un concorso architettonico (dieci gli studi invitati) e scelto il progetto (presentato dal francese Jean Michel Wilmotte) che dovrà rinnovare anima e aspetto del palazzo. Il Comune ha ricevuto l'esito di gara e risposto con un dossier di osservazioni e richieste di chiarimenti. Nei prossimi mesi si conoscerà il destino del Grande Transatlantico di Gioia, il grattacielo (ormai ex) Inps. (A.Stella, *L'Inps pensiona il grattacielo. Una storia lunga quarant'anni*. In “Corriere della Sera” 16 novembre 2012.

⁴⁸ Comune di Milano “Piano regolatore edilizio e di ampliamento della città di Milano” soluzione definitiva per il circondario esterno, 20 giugno 1888. (M. Boriani, A. Rossari, *La Milano del Piano Beruto* (Volume II), Guerini Associati, 1992)

⁴⁹ B.Curtoni, G.Tagliabue, *Salesiani a Milano*, Relazione per il corso di Storia dell'Architettura II, prof. M.A. Crippa, dott. G. Massone, Facoltà di Ingegneria Edile, Politecnico di Milano, a.a. 1999/2000

FIG. 3.2.1.42
La sede dell'INPS e l'area a parcheggio adiacente (1990)



FIG. 3.2.1.44
La Cittadella dei Salesiani con la chiesa di S. Agostino (1900 ca) - arch. Cecilio Arpesani



FIG. 3.2.1.45
La Cittadella dei Salesiani volta ancora le spalle al naviglio (1960)



FIG. 3.2.1.43
Piano Regolatore 1888-89 - ing. Cesare Beruto

Sarà solo dopo la sua tombinatura, con la costruzione dell'elegante corpo di fabbrica del Centro giovanile e auditorium Don Bosco progettato dai fratelli Soncini nel 1963⁵⁰, che il grande complesso cercherà faticosamente di riconquistare un rapporto diretto con via Melchiorre Gioia, consolidandolo qualche anno dopo con la costruzione dell'edificio destinato a libreria; una presenza funzionalmente importante, che, tuttavia, ha recentemente cessato l'attività⁵¹.

Il complesso dei Salesiani è affiancato dall'Istituto S. Vincenzo (1900) di Alfredo Campanini⁵², rimasto incompiuto nel risvolto su via Galvani dove avrebbe dovuto essere realizzato l'ingresso monumentale, e su via Melchiorre Gioia, dove lascia ancora oggi una evidente smagliatura.

Il lato occidentale di questo tratto presenta così un fronte fortemente discontinuo, dove si alternano pieni e vuoti, dominato al centro dall'imponente massa dell'abside della chiesa. Sul lato opposto, al contrario, il fronte di edifici a cortina con basamento commerciale si presenta compatto, interrotto solo in un punto dal piccolo corpo di ingresso dell'istituto Maria Consolatrice (1895), che si sviluppa tutto all'interno del grande isolato.

⁵⁰ Archh. Eugenio e Ermenegildo Soncini. "Per la realizzazione è stato necessario abbattere la storica "Palazzina", primo ricovero per i salesiani che giunsero presso il nascente centro di via Copernico, ed il capannone lungo il naviglio, utilizzato come laboratorio. L'imponenza dell'opera rendeva necessaria un'attenta valutazione d'impatto ambientale, per garantire uniformità sia con la parte costruita, sia con gli altri edifici lungo via Gioia. [...] sono stati necessari ben otto progetti differenti richiesti dal comune di Milano al fine di voler dare una certa continuità con la parte absidale della chiesa". (B.Curtoni, G.Tagliabue, *op.cit.*, pp.51 e 75)

⁵¹ "Vedi : G.Valtolina, *Chiude dopo cinquant'anni la libreria "Don Bosco"- "Corriere della Sera"*, Milano Cronaca, 23 gennaio 2014.

⁵² Cfr. M.Portanova, *Un dono per Milano: la rinascita dell'Istituto San Vincenzo di via Copernico*, Milano, 1999



FIG. 3.2.1.46
Il grande vuoto tra via M. Gioia e via Galvani



FIG. 3.2.1.47
Discontinuità dei fronti sui due lati di via Melchiorre Gioia tra via Viale Sondrio-Tonale e via Galvani

In corrispondenza dell'incrocio con viale Sondrio, è anche da segnalare la presenza di un altro hotel a 4 stelle, il Crown Plaza Milano City. Con la sua facciata curva e le finestrate a nastro di matrice espressionista, l'edificio segna l'angolo dell'isolato, uno dei punti più animati dell'intero asse stradale soprattutto per la presenza della stazione della linea 3 della Metropolitana e delle numerose fermate delle linee di superficie.

Tra viale Sondrio-via Tonale e viale Lunigiana, i due fronti di Melchiorre Gioia si scambiano le parti. Sul lato nord-ovest della strada un frammento di villaggio giardino introduce nel paesaggio urbano una nuova figura. Si tratta del Quartiere giardino della Maggiolina⁵³, che espande la lottizzazione prevista dal piano Pavia Masera del 1910-1911 sull'area destinata ai giardini lineari precedentemente disegnati dal Beruto lungo l'asse di viale Lunigiana, e interrompe, con una sequenza di palazzine basse, la continuità della cortina edilizia allora in formazione. Sul lato opposto, questa viene invece rafforzata con edifici alti, di scarsa qualità architettonica ma morfologicamente omogenei, determinando, anche in questo caso, un forte contrasto tra i due fronti urbani.

Nell'intero tratto si registra la quasi totale assenza di attività direttamente affacciate sulla strada.

Tra viale Lunigiana e via del Progresso/via Zuccoli, mentre il lato orientale del tracciato è ancora oggi prevalentemente definito dalla cortina edilizia degli isolati previsti dal piano del 1933-1934, il lato

⁵³ Il villaggio dei ferrovieri e postelegrafonici denominato Quartiere Maggiolina deriva il proprio nome dalla *Cascina Maggiolina*, un'antica cascina che sorgeva lungo il Seveso, all'altezza dell'attuale via della Maggiolina. Si tratta di estensione con soluzioni più dimesse dell'adiacente Villaggio dei giornalisti iniziato nel 1911, "caratterizzato dalla presenza di una tipologia, il villino isolato, per la prima volta a Milano, offerta alla media borghesia" (Cfr :M.Grandi, *Tra centro terziario, residenza borghese e periferia produttrice*, in: G.Fiorese, *op.cit.*, p. 131 e p. 146.

opposto è caratterizzato dalla palazzata del quartiere residenziale ad alta densità (6,5 mc/mq) previsto dal piano del 1953.



FIG. 3.2.1.48
Piano Regolatore del 1910-11 - ingg. Pavia e Masera

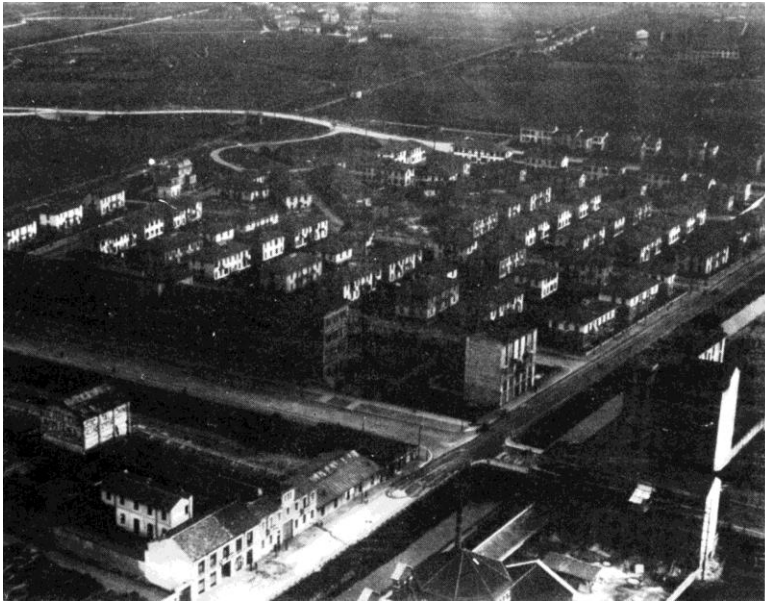


FIG. 3.2.1.49
Il quartiere Maggiolina (1920 ca)



FIG. 3.2.1.51
Piano Regolatore del 1933-34 - ing. Albertini



FIG. 3.2.1.50
I fronti nel tratto di via M. Gioia tra viale Sondrio/via Tonale e viale Lunigiana

FIG. 3.2.1.52

Il Naviglio Martesana e via Melchiorre Gioia prima nei primi anni Cinquanta del Novecento

**FIG. 3.2.1.53**

Piano Regolatore del 1953 –particolare (rosso: edificazione ad alta densità, verde: centro di quartiere)

**FIG. 3.2.1.54**

Veduta aerea del tratto di via M. Gioia tra viale Lunigiana e la Cassina de' Pomm



FIG. 3.2.1.55
Fronti del quartiere ad alta densità

In questo tratto, due piccoli corpi bassi permangono ancora lungo l'antico allineamento della strada alzaia testimoniandone la matrice preindustriale insieme alla corte dell'antica locanda Cassina de' Pomm. Sul lato opposto della strada rispetto ad essa, attorno ai fabbricati rurali dell'omonima cascina⁵⁴, il Piano del dopoguerra prevedeva la formazione di un piccolo "centro di quartiere".

Oltre alla Cassina, miracolosamente scampata alla demolizione e recentemente ristrutturata, dove ancora una piccola trattoria ricorda quella storica, il piccolo centro è oggi formato da pochi altri elementi: dalla chiesa dedicata a Santa Maria Goretti, un'architettura venata di brutalismo, realizzata tra il 1962 e il 1964 da Mario Tedeschi, professionista vicino a Gio Ponti, con il sagrato e la piccola piazza adiacente; sul lato opposto, in sponda sinistra, dal piccolo "parco Cassina de' Pomm"⁵⁵. Unico spazio verde di questa zona densamente urbanizzata, il parco è stato realizzato nel 2002 nell'area dismessa della fabbrica di candele Bonomi, ricordata dal muro conservato e dal "pont di pan fiss"⁵⁶, la nota passerella in ferro che attraversa il Martesana.

Da qui prende avvio la ciclovia lungo l'alzaia lunga circa 35 km, realizzata negli anni '90 del secolo scorso, che arriva fino al ponte sull'Adda fra Gropello di Cassano e Fara Gera d'Adda, passando per i comuni di Cologno Monzese, Vimodrone, Cernusco sul Naviglio, Cassina dei Pecchi, Bussero, Gorgonzola, Gessate, Inzago e Cassano d'Adda. Essa fa parte della Ciclovia dei Laghi, lunghissima arteria ciclabile che a regime collegherà fra loro tutti i laghi transalpini e Milano.

⁵⁴ Vedi nota 7 del presente capitolo.

⁵⁵ Il parco più piccolo di Milano (10.600 mq). Cfr: A.Castellano, G. Crespi, L.Toeschi, *Il verde a Milano*, Abitare Segesta, Milano, 2007, p.188

⁵⁶ La passerella è larga 1,57 e alta 4,40 m dal fondo canale. Cfr: AA.VV., *I ponti di Milano*, Ugo Mursia Editore, Milano, p.192

FIG. 3.2.1.56

Il “centro di quartiere” formato La Cassina de Pomm con la chiesa di S. Maria Goretti e il parco

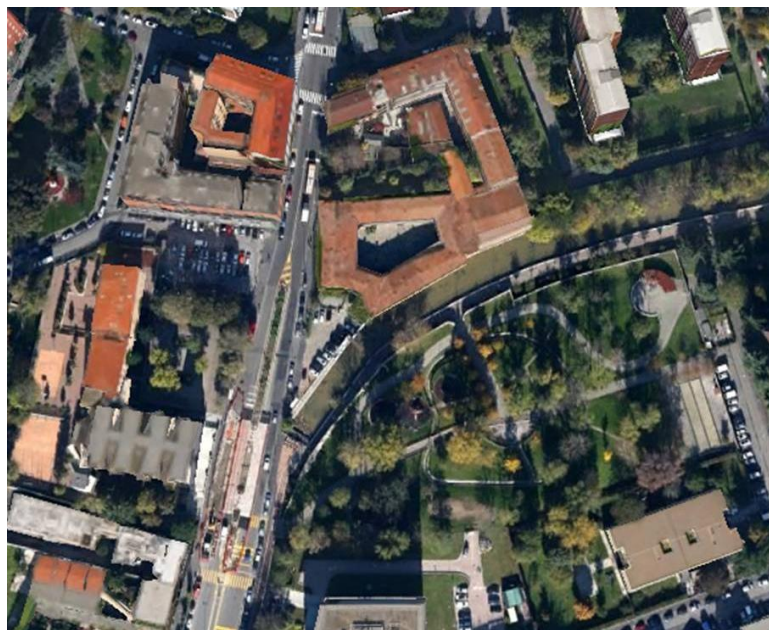


FIG. 3.2.1.57

La chiesa di Santa Maria Goretti appena costruita (1964) - arch. Mario Tedeschi

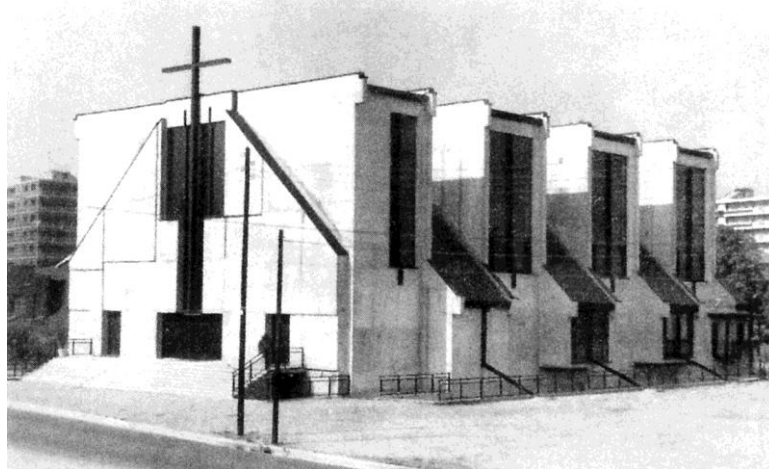


FIG. 3.2.1.58

Il muro della fabbrica di candele Bonomi e la Martesana che scompare



FIG. 3.2.1.59

La Cassina de' Pomm e il “Pont de pan fiss

In sintesi, nella continuità dell'asse di via Melchiorre Gioia è possibile individuare quattro tratti fondamentali, profondamente diversi tra loro.

Procedendo da nord a sud, ovvero nel senso di scorrimento delle acque, è possibile distinguere:

- un primo tratto (MR1) che si sviluppa dal punto in cui oggi il canale scompare alla vista, di fronte alla Cassina de' Pomm tra via De Marchi e via Melchiorre Gioia, fino all'incrocio tra questa e via Cagliero, punto di origine del tracciato cinquecentesco;
- un secondo tratto (MR2) tra via Cagliero e l'incrocio con via Pirelli-via Sasseti, luogo della "porta urbana" fissata nel secondo dopoguerra, che, a sua volta è opportuno suddividere in due sub-tratti: uno a monte dell'immissione del Seveso nel Martesana, all'altezza di via Carissimi (MR2.1); ed uno a valle dello stesso, fino al termine individuato in via Pirelli (MR2.2);
- un terzo tratto (MR3) dall'incrocio con via Pirelli sino all'incrocio con la nuova via F.lli Castiglioni, limite dell'area interessata dalle recenti grandi trasformazioni;
- un quarto tratto (MR4) che si sviluppa tra via Castiglioni e via Montegrappa, luogo di immissione nel Tombone del Naviglio di San Marco.

Se, dunque, obiettivo fondamentale del progetto di riapertura del Naviglio della Martesana è la riqualificazione dell'asse di via Melchiorre Goia, come abbiamo affermato all'inizio, lo Studio di fattibilità deve necessariamente tenere conto delle peculiarità dei diversi tratti individuati. Deve quindi mettere a fuoco, per ognuno di essi, temi progettuali specifici e sviluppare soluzioni diverse in grado di attribuire al nuovo Naviglio, di volta in volta, ruoli e forme appropriate, che sappiano tenere conto non solo dei vincoli e delle criticità, ma anche delle opportunità di riqualificazione che si sono storicamente determinate.

Significa, in altre parole, cercare di ridare vita al grande progetto rinascimentale che ne è stato alla base ed è ancora latente, reinterpretandone le potenzialità alla luce della nuova realtà.

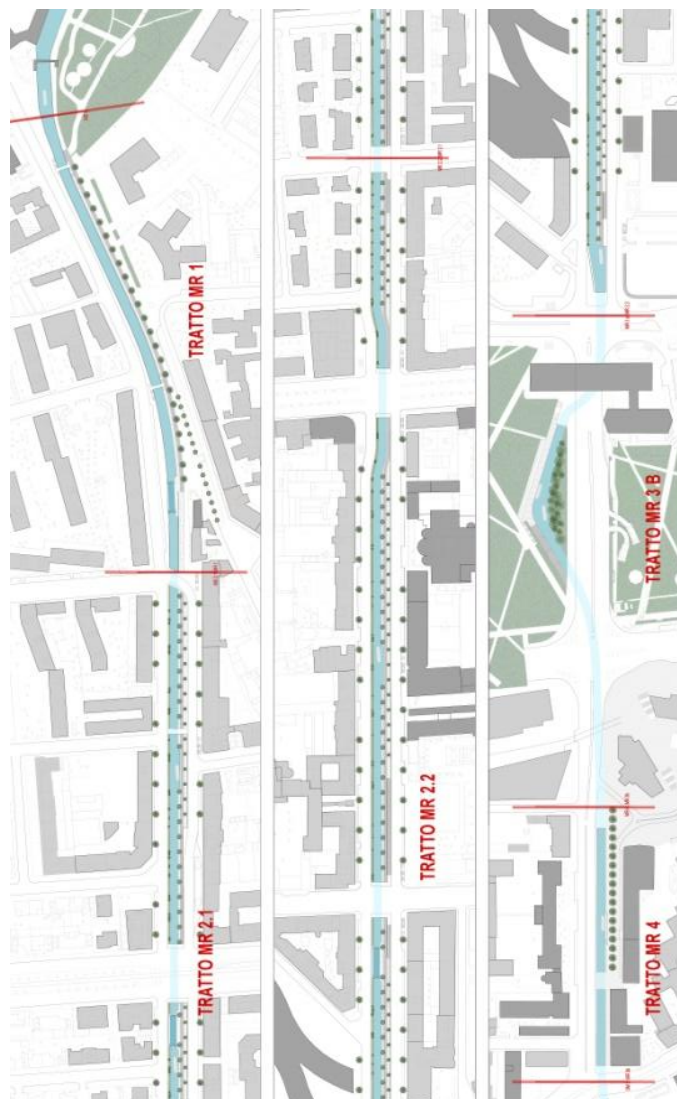


FIG. 3.2.1.60
Planimetria generale di progetto
con i quattro tratti individuati

3.2.1.1 Dalla Cassina de' Pomm a via Cagliero (MR1)

Il primo tratto si sviluppa dal punto in cui oggi il Martesana scompare alla vista, nei pressi della Cassina de' Pomm, fino all'incrocio di via Melchiorre Gioia con via Cagliero.

In questo tratto, tema fondamentale del progetto è il potenziamento del ruolo del Naviglio nel sistema degli spazi pubblici e di uso pubblico che si è formato attorno alla Cassina de' Pomm, anche attraverso la valorizzazione delle tracce significative dell'impianto antico ancora presenti nell'area.

Vi si registrano alcune condizioni particolari: il volume di traffico è più contenuto rispetto ai tratti a valle, l'assetto viabilistico non interferisce in modo determinante con il tracciato del canale, vi è una certa disponibilità di aree pubbliche che è possibile riordinare in un disegno unitario.

Il nuovo canale, largo 7 m in coerenza con la misura media riassegnata ai Navigli interni, può quindi scorrere a cielo aperto mantenendo il livello dell'acqua del tratto a monte (più elevato di quello attuale per via dell'incremento della portate necessario al funzionamento dell'intero sistema⁵⁷) e, di conseguenza, lo stesso rapporto con la strada alzaia che viene prolungata e ampliata utilizzando lo spazio pubblico disponibile, senza interferire con gli attuali accessi carrai alle proprietà private.

Il nuovo tratto di alzaia viene arricchito con un filare di alberatura, formato da esemplari di *Fraxinus Ornus* alternati a *Cercis Siliquastrum*, e *Prunus Cerasifera "Pissardii"*, che inizia in corrispondenza dell'ingresso al parco Cassina de' Pomm formandone una sorta di viale di accesso.

⁵⁷ Vedi Cap.4 della presente relazione



FIG. 3.2.1.1.1
Tratto MR 1 – planimetria a quota strada



FIG. 3.2.1.1.2
Tratto MR 1 – sezione via Ressi-via Tirano

Canale e alzaia assecondano l'andamento della strada ricomponendo il disegno scomparso della grande ansa del Naviglio originario.

In sponda destra, un marciapiede lungo l'acqua delimita la nuova carreggiata stradale ridotta a due corsie, una per senso di marcia, in ragione del ridotto volume di traffico, fino all'incrocio con via Cagliari⁵⁸.

Per consentirne il raccordo veicolare con via Melchiorre Gioia alla quota attuale, a monte dell'incrocio, viene posizionata la prima conca delle tre previste lungo via Melchiorre Gioia necessarie al fine di regolare il dislivello tra le quote di monte e quelle di valle, vincolato dalla quota del passaggio obbligato in corrispondenza della fermata Gioia della linea 2 della MM, come vedremo meglio più avanti. La Conca 1 è posizionata un poco più a valle rispetto al luogo dove si trovava quella storica, ma di fronte ai bassi corpi di fabbrica disposti sull'antico allineamento che in questo modo ritrovano senso e misura nello spazio dominato dagli edifici alti di scarsa qualità architettonica del quartiere speculativo realizzato in attuazione del PRG del 1953.

Tra via Cagliari e via Ressi, nello spazio che si forma tra l'andamento curvilineo del canale e quello rettilineo delle carreggiate, proprio in corrispondenza della conca, il marciapiede si dilata, diventando anche punto di osservazione privilegiato per assistere alla manovra della concata stimata in questo caso complessivamente in circa 13-14 minuti⁵⁹. Un problema, per alcuni. Una “manovra estetica” secondo Luca Beltrami che la definisce, “ben più istruttiva di quella che mette in moto un

camion,” perché interessando “alla genesi delle reti dei canali, famigliarizza le menti con pagine di storia non indegne di ricordo”⁶⁰.

Lungo il marciapiede viene ricavato un parcheggio in linea. Un secondo parcheggio, a pettine, viene creato sul lato opposto del canale, lungo via Edolo, il cui senso di marcia è invertito per migliorarne la circolazione a seguito dell'abolizione dell'immissione dei veicoli in via Melchiorre Gioia. Qui un secondo filare di alberature ricorda il tracciato del Naviglio originario che in questo punto si immetteva nel Sevesetto.⁶¹

Per mantenere i collegamenti pedonali esistenti tra i due lati di via Gioia, vengono previste due nuove passerelle pedonali sopraelevate, dotate di scale e ascensori, in aggiunta a quella storica in ferro che ne è priva: una tra la chiesa e l'ingresso al giardino (MR PS 1), e una seconda (MRPS2), più oltre, in corrispondenza delle vie trasversali Ressi e Zuccoli, a circa 180 m dalla precedente.

3.2.1.2 Da via Cagliari a via Pirelli (MR2.2 e MR2.2)

Via Cagliari – via Carissimi (MR2.1)

Via Carissimi – via Pirelli (MR2.2)

Il secondo tratto si sviluppa tra l'incrocio di via Melchiorre Gioia con via Cagliari e quello con via Pirelli-via Sasseti.

⁵⁸ Vedi Cap.5 della presente relazione.

⁵⁹ Pari a 9'10” per il riempimento più circa 4’ per i tempi di manovra e aperture/chiusura porte. Questi tempi sono calcolati con un acquedotto di lunghezza 8 m, diametro 500 mm e valvola automatica di regolazione, imponendo che la velocità di risalita non sia mai superiore a 1 cm/s. (vedi Cap.4 della presente relazione)

⁶⁰ Vedi la “Mostra del Naviglio e la conca di Leonardo”, *il Marzo*, giornale “Il Marzocco”, 26 maggio 1929. (citato anche in Alice Ingold, *Négociier la Ville. Projet urbain, société et fascisme à Milan*, École Française de Rome, Éditions de l'École des Hautes Études en sciences sociales, Parigi-Roma, 2003, p.90.

⁶¹ Vedi nota 4 del presente capitolo.

FIG. 3.2.1.2.1
Tratto MR 2 – distribuzione dei fronti commerciali



In questo tratto lungo quasi 1,5 km, il tema principale del progetto è la riaffermazione del ruolo primario del Naviglio nella costruzione di un nuovo spazio urbano abitabile, in grado di contrastare efficacemente la “presenza dominante dell’auto, del trasporto, del veicolare, del traffico, [...] la più determinante e inquietante del nuovo assetto formale metropolitano”⁶², che ne ha dilapidato tutta la ricchezza originaria non lasciando spazio ad altre funzioni.

Tre considerazioni fondamentali sono alla base dell’ipotesi progettuale.

La prima riguarda proprio la questione del traffico. Seppure, in base alle verifiche effettuate, risulti possibile prevedere una apprezzabile diminuzione dello spazio ad esso dedicato, è necessario prendere atto che esso rimarrà comunque sensibilmente presente anche nel medio/lungo periodo⁶³; ciò significa che non sarà possibile migliorare in modo soddisfacente la fruizione della strada agendo solamente sulla dotazione dei suoi elementi di arredo.

La seconda considerazione riguarda la discontinuità dei modesti fronti commerciali che si sviluppano per tratti limitati, alternativamente sui due lati della strada separati dalle ampie carreggiate.

Difficilmente essi potranno costituire elemento di attrazione sufficiente per indurre ad andare a passeggio lungo i suoi marciapiedi, come avviene lungo i veri assi commerciali della città, spesso anche in condizioni paesaggistico-ambientali sfavorevoli.

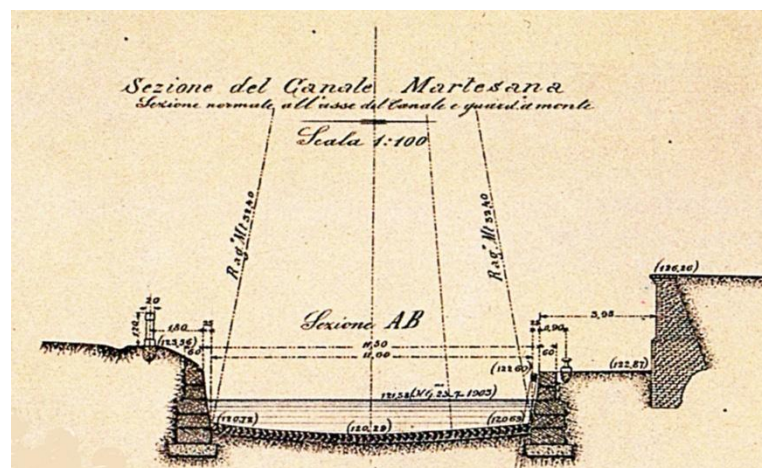


FIG. 3.2.1.2.2
Sezione della Martesana agli inizi del novecento

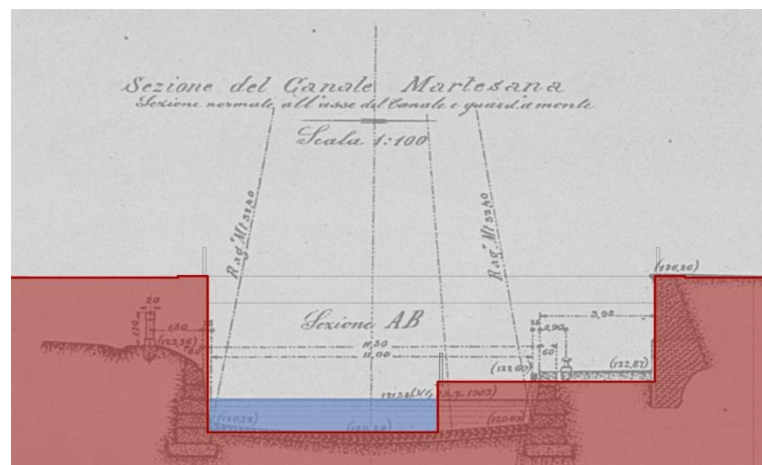


FIG. 3.2.1.2.3
Schema progettuale della nuova sezione confrontata con la precedente

⁶² Così è espresso il pensiero del filosofo francese Jean Baudrillard da Paolo Desideri. (cfr. P. Desideri, *Città di latte*, Meltemi Editore, Roma, 2002, p.87)

⁶³ Vedi Cap.5 della Relazione

La terza riguarda la mancanza assoluta di luoghi dello stare: persino i pochi spazi significativi di uso pubblico, come la piazza coperta di Palazzo Lombardia, o ad essi in parte assimilabili, come i grandi complessi polifunzionali gestiti dagli enti religiosi, risultano introversi, totalmente separati dallo spazio stradale.

Proteggersi dal traffico; realizzare spazi per un sistema autonomo di funzioni complementare a quello esistente; creare luoghi piacevoli dello stare, sono dunque gli obiettivi che il progetto di riapertura del Naviglio della Martesana deve porsi per restituire alla città un alto valore aggiunto.

La sezione storica del Naviglio come era stata ridefinita prima della sua tombinatura può ancora costituire un riferimento concreto per dare forma alla nuova sezione tipo di questo tratto di via Melchiorre Gioia.

Il progetto, infatti, ripropone il canale a cielo aperto (largo 7 m, misurati sul piano strada) e la banchina ribassata rispetto al piano stradale, ormai livellato sui due lati dopo l'intervento di copertura, realizzando una vera e propria “strada nella strada”, larga 13,50 m⁶⁴, posta al centro della via; protetta dal traffico, senza alcuna interruzione essa collega la ciclovia dell'alzaia fino al cuore del Centro Direzionale riformato, costituendo contemporaneamente anche una dorsale fondamentale per la riorganizzazione della mobilità dolce del quartiere.

Lungo la banchina infatti si sviluppa una passeggiata alberata continua, ribassata rispetto alla quota stradale in modo da consentire di sottopassare anche a piedi e in bicicletta gli attraversamenti viabilistici mantenuti al livello attuale. Larga complessivamente 6.50 m, la banchina è formata da una fascia di

⁶⁴ Per aver un riferimento dimensionale: a Milano via Broletto 7 m, corso Vittorio Emanuele 15 m, corso Vercelli 20 m.

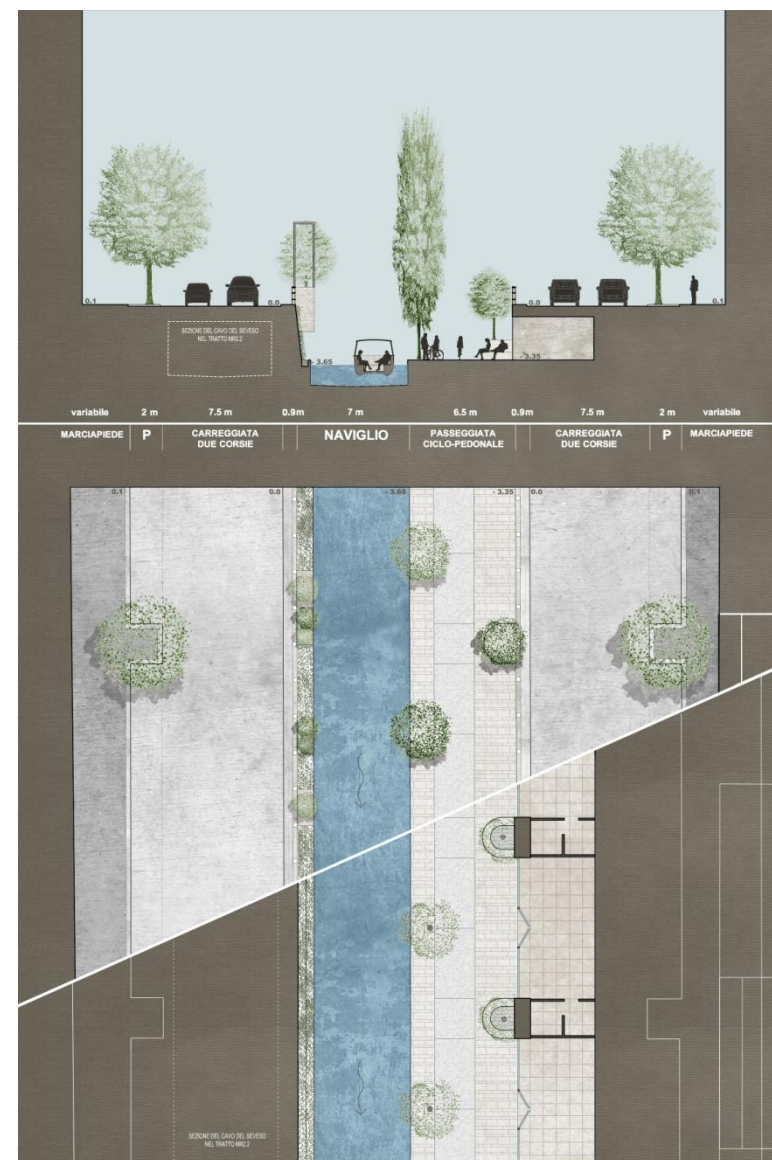


FIG. 3.2.1.2.4
Tratto MR 2 – sezione e piante tipo a quota strada e a quota acqua



FIG. 3.2.1.2.5
Tratto MR 2 – modello di studio - veduta generale



FIG. 3.2.1.2.6
Tratto MR 2 – veduta prospettica della banchina



FIG. 3.2.1.2.7
Tratto MR 2 - modello di studio -
veduta della banchina dall'alto

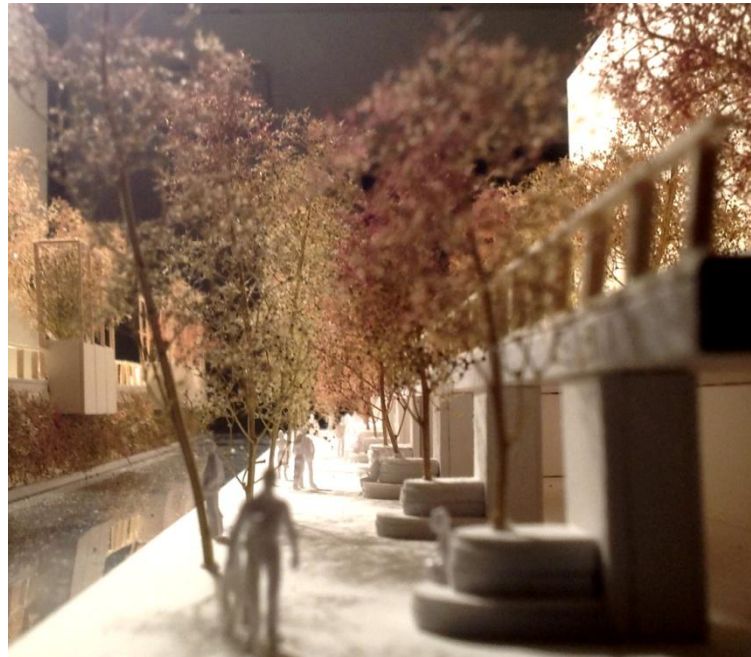


FIG. 3.2.1.2.8
Tratto MR 2 – modello di studio -
veduta della banchina dal basso

4 m, che accoglie il percorso ciclopedonale continuo ⁶⁵, percorribile anche da mezzi di servizio e di soccorso, e da una fascia attrezzata di 2,5 m dove si alternano, lungo tutto il suo sviluppo lineare, le rampe di collegamento al livello stradale, le zone di sosta e i *dehors* degli ambienti ricavati nel dislivello tra la banchina e la quota stradale. Laddove è possibile garantire un'altezza netta interna minima di 2,70 m, questi sono chiusi a formare dei veri e propri spazi abitabili per accogliere esercizi pubblici, commerciali e piccoli servizi; dove invece l'altezza non lo consente, tali ambienti rimangono solo coperti, formando zone porticate. Nella proposta progettuale a questi ambienti è stata assegnata una profondità costante di 5,00 m e un larghezza modulare di 11,25 m, regolata in modo tale da rendere coerenti tra loro tutti gli elementi architettonici del sistema. In corrispondenza delle parti di muratura portante larghe 2,50 m, verso l'esterno sono collocate fioriere-sedili, anche con possibile funzione di rinforzo strutturale, e, verso l'interno, le zone di servizio delle singole unità. Così definite, esse risultano di dimensione media abbastanza contenuta (circa 60 mq), ma aggregabili tra loro. Il totale delle superfici abitabili chiuse risulta di circa 3000 mq.

La sponda destra è costituita da un muro sagomato a scarpa; alla sua base è ricavata una fioriera a tasca per la messa a dimora di vegetazione rampicante sempreverde e di piccoli arbusti, in modo tale da qualificarla dal punto di vista paesaggistico-ambientale come "sponda verde", riprendendo una delle caratteristiche tipiche del canale.

Lungo la stessa sponda destra sono inoltre previsti "balconi sull'acqua"; anch'essi una reinterpretazione di una tradizione tipica

⁶⁵ La sua dimensione risulta superiore a quella di 3,70 m ritenuta ottimale per le banchine lungo i canali condivise da pedoni e cicli. Vedi: *Piste lungo canali e Navigli – sezione ottimale banchina condivisa pedoni e cicli m.3,70*, in Regione Lombardia. Direzione generale Territorio e Urbanistica *Manuale per la realizzazione delle reti ciclabili regionali*, Agosto 2002 (Delibera n.VI/47207 22 dic 1999), Tav.11 -

dei giardini affacciati sui Navigli, come mostra un bel quadro di autore sconosciuto, esposto al Museo di Milano, che rappresenta il Naviglio di San Gerolamo nel XVIII secolo e l'esempio, famosissimo, del palazzo Visconti di Modrone, lungo l'odierna via San Damiano ⁶⁶.



FIG. 3.2.1.2.9
Tratto di sponda del Naviglio Martesana in viale Monza (2008, R.Pugliese)

⁶⁶ Il giardino era "limitato verso il Naviglio, da un pittoresco parapetto di arenaria traforata, che si affacciava sulla sponda del canale. Nel mezzo un cancello di ferro battuto nei modi del rococò, con due pilastri di pietra con putti reggenti festoni di frutti; ai lati sporgevano due balconi a trafori che si protendevano sulle acque. [...] Il magnifico parapetto sul Naviglio fu costruito dopo il 1750" (P.Mezzanotte, G.Bacapè, *Milano nell'arte e nella storia*, C.Bestetti, Milano-Roma, ed. del 1968, p.516)

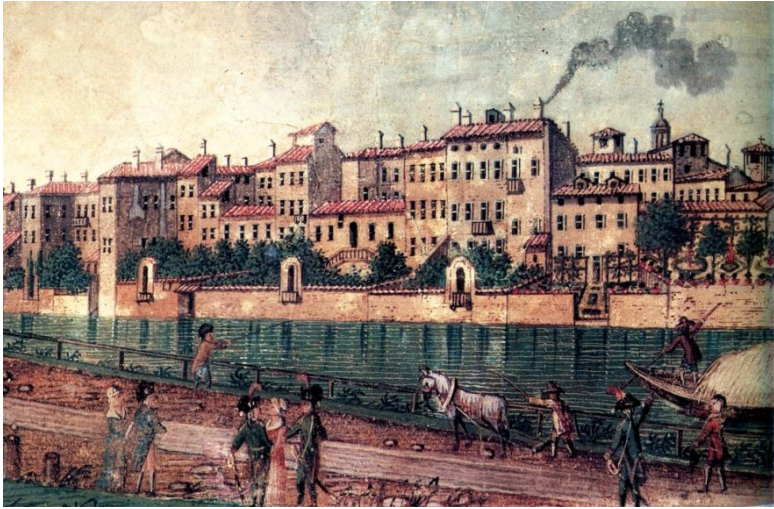


FIG. 3.2.1.2.10
I balconi sull'acqua dei giardini sul Naviglio di San Gerolamo (XVIII sec.) – anonimo

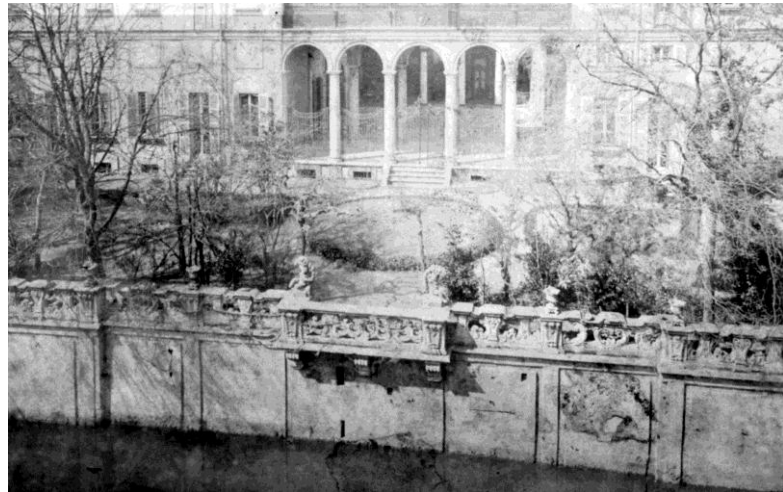


FIG. 3.2.1.2.11
Il balcone sull'acqua del giardino Visconti di Modrone

Si tratta di strutture metalliche aggettanti, da utilizzare prevalentemente come fioriere per piante ricadenti, piccoli alberi e arbusti, o come affacci sul Naviglio. Con la loro disposizione discontinua e irregolare, spezzano l'uniformità del muro di sponda, interagiscono con l'eterogeneità dei fronti stradali, e fanno da contrappunto alla metrica regolare della banchina della sponda opposta.

I parapetti a protezione delle carreggiate riprendono le caratteristiche del “tipo Martesana” a crociera metallica, opportunamente rinforzata per garantire gli standard di sicurezza richiesti.

Particolarmente importante è il sistema degli accessi alla banchina ribassata. Esso è costituito da tre tipi di collegamenti :

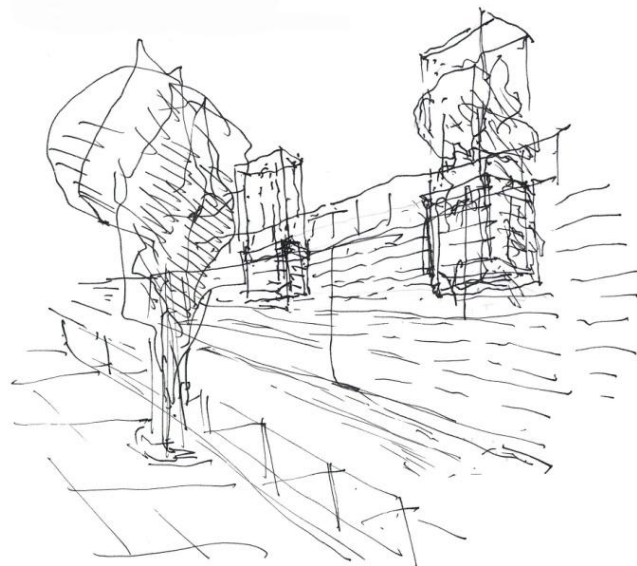
- rampe carrabili per mezzi di servizio e di soccorso con pendenza 15 %;
- rampe ciclopedonali, con pendenza 5%, (utilizzabili anche da mezzi di servizio e soccorso);
- corpi scala-ascensore, direttamente collegati al marciapiede sottopassando la carreggiata.

La logica della loro distribuzione risponde a diversi obiettivi e tiene conto di alcuni vincoli. Le rampe carrabili e ciclopedonali costituiscono un sistema unitario, studiato in modo da rendere possibile la discesa e la risalita anche dei mezzi di servizio e di soccorso ad una distanza adeguata, mantenendo per questi un solo senso di marcia (da sud a nord, in coerenza con la direzione delle corsie di traffico in superficie in modo da agevolarne gli ingressi e le uscite), e facendo coincidere la partenza e l'arrivo delle rampe con i ponti per legarli più strettamente alla maglia stradale di superficie.

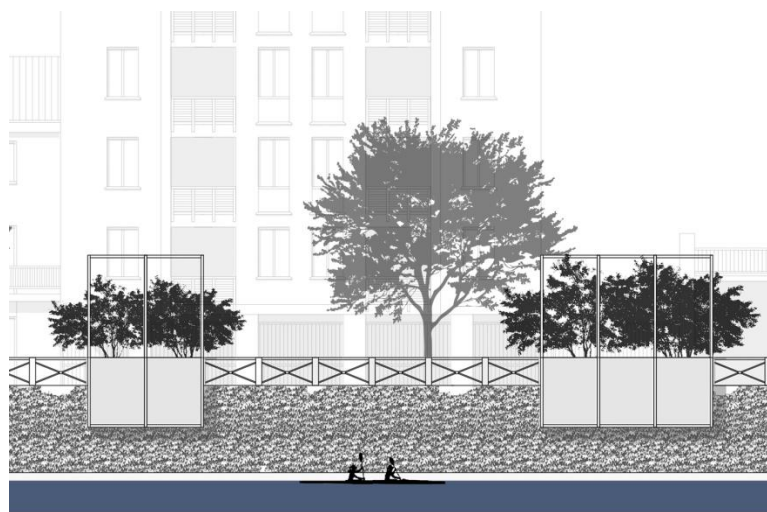
I corpi scala-ascensore sono previsti in corrispondenza di tutti gli incroci, talvolta raddoppiati sui due lati della strada a seconda della loro larghezza, per favorire quanto più possibile i collegamenti diretti tra la banchina e la quota stradale.

FIG. 3.2.1.2.12

Tratto MR 2 balcone sull'acqua –
schizzo di progetto

**FIG. 3.2.1.2.13**

Tratto MR 2- particolare prospetto
sponda verde

**FIG. 3.2.1.2.14**

Tratto MR 2 – modello di studio - veduta dal Naviglio

Per quanto riguarda la carreggiata, le corsie sono state ridotte da tre a due per senso di marcia⁶⁷ e sono stati eliminati i controviai esistenti, mantenendo la sosta longitudinale dei veicoli lungo i marciapiedi. La larghezza di questi ultimi varia in funzione della variazione della distanza non regolare tra gli allineamenti⁶⁸, per differenza, mantenendo fissa la larghezza delle carreggiate e del sistema canale-banchina. In qualche caso si verifica pertanto un loro restringimento, ma la loro larghezza non scende mai al di sotto del 1,50 m; misura che, naturalmente, potrebbe aumentare ove necessario, rinunciando agli stalli dei posti auto (larghezza 2,00 m). Le posizioni attuali delle fermate dei mezzi pubblici (autobus) sono state tutte confermate.

Particolarmente importante sarà la scelta delle alberature. Lungo i marciapiedi sono previsti filari con sesto di impianto di m. 22,50,

⁶⁷ Vedi Cap.5 della presente relazione.

⁶⁸ Le misure sono derivate dalla cartografia

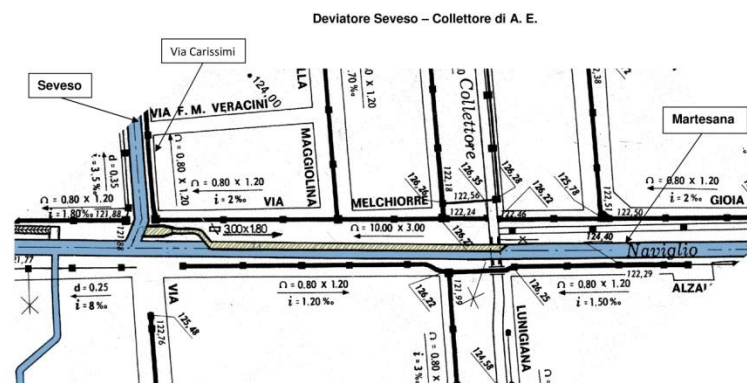
corrispondenti ad un'aiuola ogni quattro posti auto. Le essenze dovranno anche tenere conto della distanza limitata tra il tronco e le facciate degli edifici (sempre comunque ≥ 3.00 m). Nella proposta progettuale sono indicati alberi di terza grandezza. Lungo i marciapiedi, esemplari alternati di *Cercis Siliquastrum*, *Prunus Cerasifera* "Pissardi" e *Fraxinus Ornus*; lungo la banchina esemplari di *Carpinus betulus* "fastigiata", piantati con sesto dimezzato, pari a 11,25 m. Nelle fioriere della banchina *Acer globosum* e nei "balconi sull'acqua" piante ricadenti e arbusti vari.

Nel suo sviluppo lineare la "sezione tipo" si modifica adattandosi alle caratteristiche specifiche delle differenti parti.

Una sua prima importante variazione, però, non riguarda l'aspetto architettonico-urbano bensì quello idraulico e realizzativo, ed è relativa alla necessaria separazione delle acque del Martesana da quelle del Seveso, che oggi confluiscono nello stesso canale interrato all'altezza di via Carissimi: condizione essenziale, questa, come è stato già affermato, per la riapertura dell'intero sistema dei Navigli milanesi.⁶⁹

Tale separazione potrà avvenire solamente realizzando per il Seveso un nuovo canale interrato affiancato al nuovo Naviglio, in sponda destra. Tale posizione è l'unica possibile⁷⁰, non tanto per il vincolo planimetrico dato dal lato di immissione del Seveso, quanto per quello altimetrico, determinato dal passaggio obbligato attraverso la stazione Gioia della linea 2 della Metropolitana, situata a valle, in corrispondenza dell'incrocio con via Pirelli, come vedremo meglio nel paragrafo 3.2.1.3.

Per questo motivo il tratto MR2 è stato suddiviso in due sub-tratti: il primo a monte di via Carissimi (MR2.1), e il secondo a valle della stessa (MR2.2), dove il nuovo canale del Seveso si affianca al Naviglio. Il primo potrà essere realizzato e reso completamente funzionante insieme al tratto di monte (MR1) anche indipendentemente dalla realizzazione del nuovo canale interrato del Seveso, che è invece prodromico alla piena funzionalità della restante parte dell'intero tracciato.⁷¹



Planimetria tratto interessato dal canale deviatore di emergenza Seveso - Collettore di Ampliamento Est, tra le vie Carissimi e Lunigiana.
Particolare in Planim e Sez Tratto 26 e 27 in Planimetrie

FIG. 3.2.1.2.15

L'immissione del Seveso nel canale interrato della Martesana

⁶⁹ Vedi: Cap.4 della Relazione

⁷⁰ ad esempio rispetto all'ipotesi, pur suggestiva, di far scorrere il canale del Seveso sotto a quello del Naviglio formulata nel volume *Riaprire i Navigli!* A cura dell'Associazione Riaprire i Navigli, Biblion Edizioni, Milano, 2015, p.96 e p.100.

⁷¹ Vedi: Cap.8 della presente Relazione

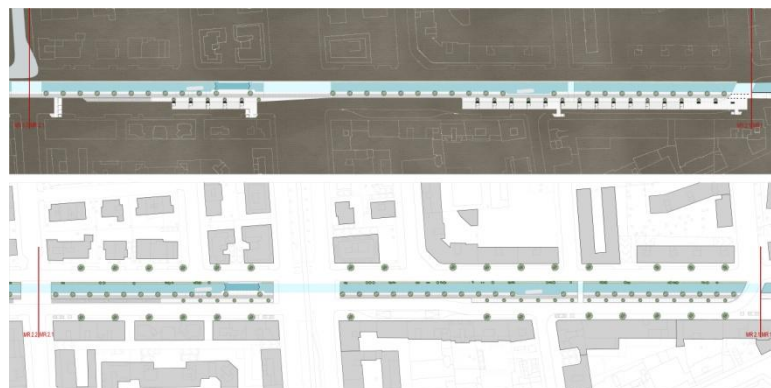


FIG. 3.2.1.2.16
Tratto MR 2.1 planimetria a quota acqua (in alto) e quota strada (in basso)



FIG. 3.2.1.2.17
Tratto MR 2.1 sezione in corrispondenza dei civici 108-110-112 di via M. Gioia

Via Cagliari – via Carissimi (MR2.1)

Il sub-tratto MR2.1 inizia con il ponte carrabile di via Cagliari (MR PC 1) e termina appena prima di quello di via Carissimi (MR PC 3).

In questo tratto la banchina è collegata al piano stradale tramite due rampe, entrambe ciclopedonali (con pendenza 5%), utilizzabili quindi anche dai mezzi di servizio e di soccorso; una è collocata al termine del tratto di monte (MR1) dove inizia la banchina, e una in corrispondenza di via Carissimi, a circa 450 m di distanza. Il collegamento con il marciapiede è garantito da due corpi scala-ascensore, collocati rispettivamente in corrispondenza di via Braga e di viale Lunigiana. L'attraversamento pedonale esistente tra gli incroci con via Braga e via Belgirate viene garantito da un ponte pedonale (MR PP 1). In corrispondenza della discesa alla banchina, il canale si allarga a formare un punto di sosta per le imbarcazioni.

Appena prima del ponte carrabile di viale Lunigiana (MR PC 2), all'altezza dei numeri civici 108-110-112 di via Melchiorre Gioia, la sezione stradale in sponda sinistra (carreggiata destra) subisce una deformazione per adattarsi all'esistente avvallamento di parte della sede stradale che viene mantenuto perché dovuto alla presenza di edifici di cortina impostati ad una quota ribassata.

A valle del ponte (MR PC 2) è collocata la seconda conca del sistema (Conca 2). Il ponte stesso diventa punto di osservazione privilegiato per assistere allo "spettacolo" della concata che qui dura complessivamente solo 6-7 minuti circa per lo scarso dislivello da superare ⁷².

⁷² Pari a 2'40" per il riempimento più circa 4' per i tempi di manovra e aperture/chiusura porte. Questi tempi sono calcolati con un acquedotto di lunghezza 8 m, diametro 500 mm e valvola automatica di regolazione, imponendo che la velocità di risalita non sia mai superiore a 1 cm/s. (vedi Cap.4 della presente relazione)

Via Carissimi – via Pirelli (MR2.2)

Il sub-tratto MR2.2 inizia con il ponte di via Carissimi (MR PC 3) e termina in corrispondenza di via Pirelli, più precisamente prima dell'attraversamento della stazione Gioia della linea 2 della Metropolitana. Lungo l'intero tratto il canale interrato del Seveso affianca il nuovo canale del Naviglio.

In corrispondenza dell'incrocio con via Sondrio –via Tonale, dove si trova il quarto ponte carrabile (MR PC 4), la presenza del mezzanino della stazione Sondrio della linea 3 della Metropolitana rende necessario un disassamento dell'intera sezione, viabilistica e idraulica, che si sviluppa per circa 100 m lineari, comportando anche il restringimento della banchina e l'interruzione della sequenza degli spazi abitabili ricavati sotto la carreggiata. Nonostante questo, vengono mantenuti due corpi scala/ascensore di collegamento tra marciapiede e banchina, ai due lati di via Tonale, in ragione dell'importanza dell'incrocio, uno dei punti più vitali dell'intero tratto, come è già stato messo in evidenza.

Un ulteriore collegamento tra le due quote con corpo scala/ascensore è collocato in fregio all'Auditorium Don Bosco, dove è anche ricavato un altro punto di sosta per le imbarcazioni.

Tra l'incrocio con via Tonale e l'Auditorium, a fianco del civico 60 di via Melchiorre Gioia, si segnala una criticità. Si tratta della presenza di una rampa privata di discesa al piano ribassato di una delle corti del complesso dei Salesiani, disposta trasversalmente rispetto alla strada, che fuoriesce di circa 7 m dall'allineamento, rendendo incompatibile l'assetto attuale di progetto.

Si è tuttavia ritenuto opportuno rinviare la sua soluzione alle successive fasi di progettazione, confidando che essa possa essere sostituita; in caso contrario sarà necessario studiare una variante

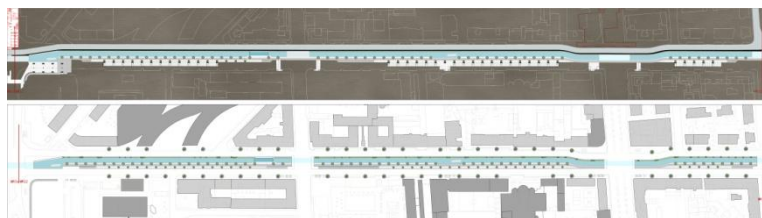


FIG. 3.2.1.2.18

Tratto MR 2.2 planimetria a quota acqua (in alto) e quota strada (in basso)



FIG. 3.2.1.2.19

Tratto MR 2.2 sezione in corrispondenza del complesso dei Salesiani

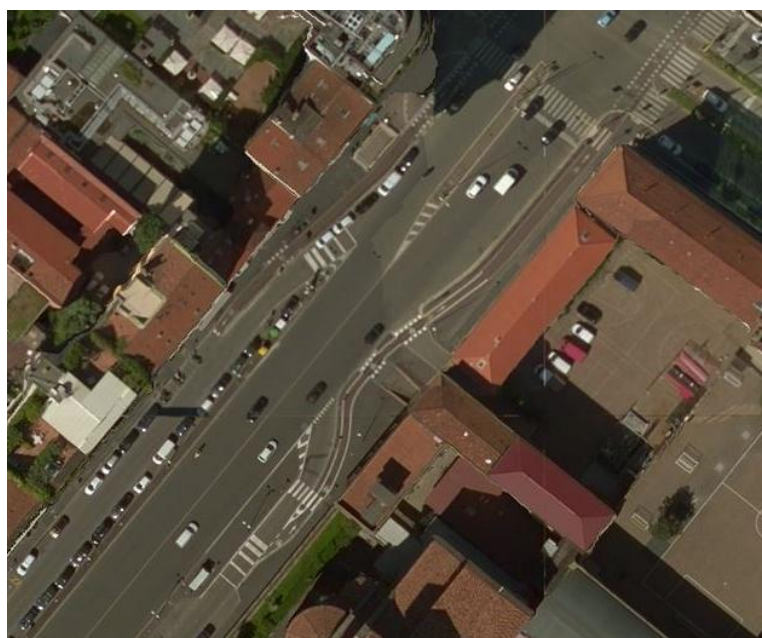


FIG. 3.2.1.2.20

La criticità costituita dalla rampa di via M. Gioia (a fianco del civico 60) - veduta aerea

alla carreggiata in analogia a quanto previsto nel tratto MR 2.1 più sopra descritto.

A valle del ponte di via Galvani (MR PC 5), collegato con la quota banchina con due rampe, una carrabile (5 %) e una ciclopedonale (15%), è posizionata la terza conca (Conca 3). Anche in questo caso il marciapiede del ponte offre un punto privilegiato di osservazione per assistere alle manovre di concata che qui dovrebbe durare complessivamente circa 8 minuti ⁷³.

Il sub-tratto MR2.2 si conclude in corrispondenza dell'incrocio con via Pirelli, dove il nuovo Martesana entra in galleria per attraversare la stazione della Metropolitana.

Appena prima, il muro della sponda destra flette per circa 30 m verso l'imbocco per creare un invito al canale coperto del Seveso che scorre affiancato, mentre il Naviglio si allarga in sponda sinistra a formare una piccola darsena per favorire l'approdo. In questo punto anche la banchina si dilata sotto la carreggiata stradale dove si apre una ampia zona porticata (15 x 50 m circa) collegata direttamente sia al sottopasso del mezzanino della stazione della metropolitana, e dunque all'intero sistema dei sottopassaggi, che al piano strada, prevedendo, in aggiunta alla scalinata già esistente riutilizzata, anche una nuova rampa ciclopedonale e un altro corpo scala-ascensore posto in corrispondenza di via Del Grillo Borromeo.

⁷³ Pari a 3'50" per il riempimento più circa 4' per i tempi di manovra e aperture/chiusura porte. Questi tempi sono calcolati con un acquedotto di lunghezza 8 m, diametro 500 mm e valvola automatica di regolazione, imponendo che la velocità di risalita non sia mai superiore a 1 cm/s. (vedi Cap.4 della presente relazione)

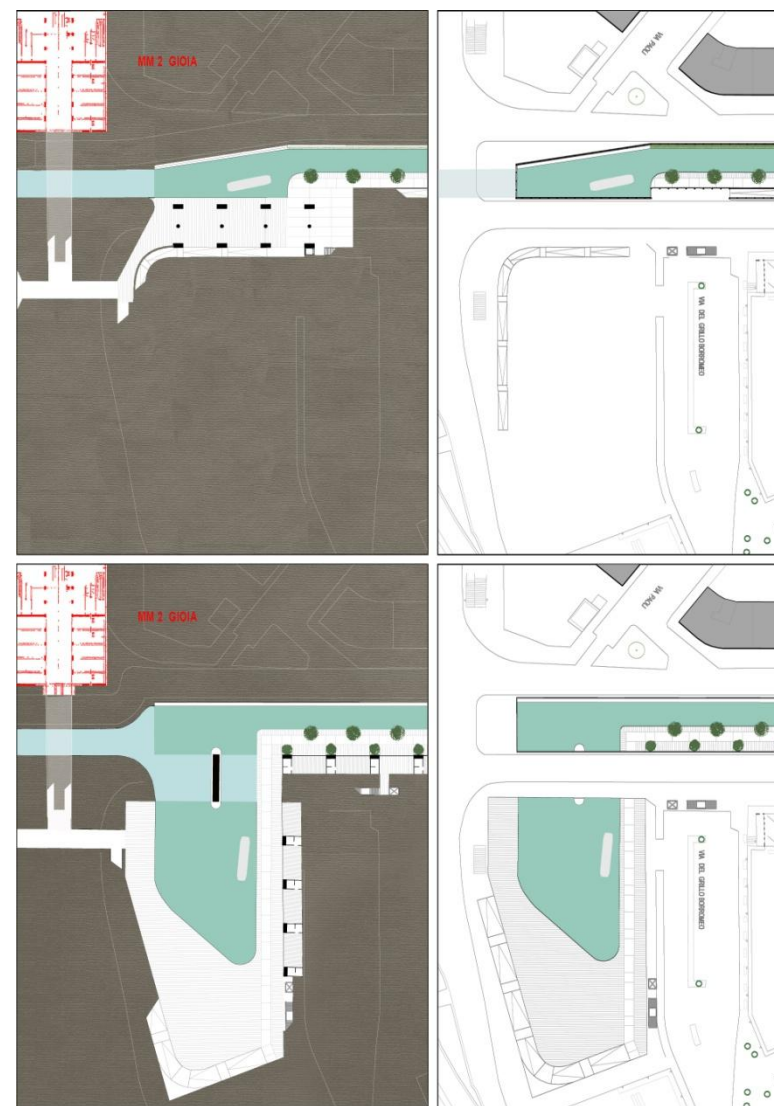


FIG. 3.2.1.2.21

Tratto MR 2.2 : planimetria della darsena di progetto a quota acqua (in alto a sinistra) e quota strada (in alto a destra) e della proposta di ampliamento (in basso) a quota acqua (in alto a destra) e quota strada (in alto a sinistra) 247 |

Si forma così un luogo fondamentale per l'intero sistema territoriale: nodo di interscambio tra diversi mezzi di comunicazione, proprio in corrispondenza della conclusione /inizio della passeggiata sulla banchina, a sua volta collegata alla ciclovia sulla strada alzaia.

Il muro della sponda destra che flette verso la galleria fa da fondale sia al Naviglio che alla zona porticata e si presta particolarmente ad essere utilizzato come supporto per un'opera artistica di grandi dimensioni.

L'importanza di questo luogo è comunque tale da suggerire anche lo studio di una soluzione progettuale più ampia e complessa, che interessi l'area libera adiacente di proprietà comunale, edificabile secondo il PII "Garibaldi-Repubblica" vigente.

Coinvolgendola direttamente si potrebbe, infatti, ampliare notevolmente il bacino d'acqua, e circondarlo con spazi pedonali direttamente collegati alla banchina e alla stazione della metropolitana. Esso potrebbe anche essere coperto ed entrare a fare parte fisicamente di un nuovo complesso architettonico, come avviene in molti esempi, sia storici, come il bellissimo Squero delle Gaggiandre dell'arsenale di Venezia, che contemporanei, come il progetto per la trasformazione del padiglione S - Palasport di Genova in una darsena coperta presentato nell'ottobre 2014 da Renzo Piano.

Un'occasione eccezionale, crediamo, per dare forma architettonica conclusa ad una nuova piazza per la "porta" novecentesca, caratterizzata dalla presenza dell'acqua del Martesana, in analogia a quanto avviene dalla parte opposta della città per il Naviglio Grande⁷⁴.

Un modo, questo, di restituire pienamente alla città il grande progetto rinascimentale rimasto incompiuto.

3.2.1.3 Da via Pirelli a via F.lli Castiglioni (MR3)

Il terzo tratto (MR3) di via Melchiorre Gioia si sviluppa dalla stazione Gioia della metropolitana in via Pirelli sino all'incrocio con la nuova via F.lli Castiglioni, assunta come limite dell'area interessata dalle recenti grandi trasformazioni in corso di ultimazione.

Il tema del progetto è la reinvenzione di un possibile ruolo attivo del Naviglio per questa nuova importante realtà urbana che non lo ha riconosciuto come possibile elemento di organizzazione spaziale, riconfermandone l'estraneità.

In questo tratto, infatti, via Melchiorre Gioia, è stata ripensata solo come strada di traffico, parte integrante della recente risistemazione del complesso nodo viabilistico generato dall'intersezione con viale della Liberazione – viale Luigi Sturzo, una delle direttrici fondamentali della città.

L'assetto attuale della sede stradale, vincolato anche dalle strutture dell'edificio a ponte, rende impossibile la riapertura integrale a cielo aperto del Naviglio seguendo il suo tracciato originario, in quanto la sottrazione di spazio alle carreggiate che sarebbe necessaria, non risulta compatibile con le esigenze né attuali e né future dell'assetto viabilistico.

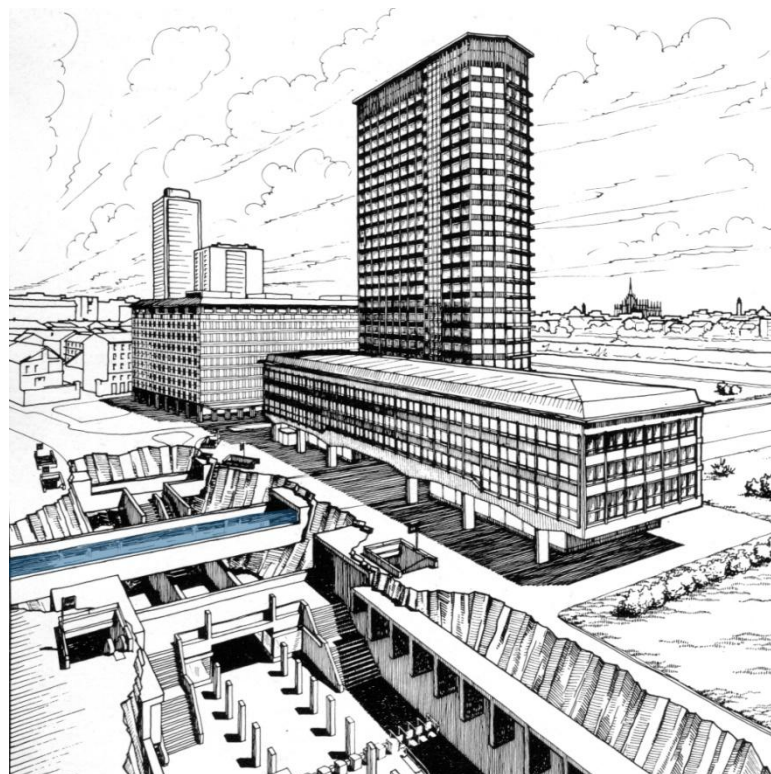
Sono state pertanto messe a punto due possibili alternative che non richiedono alcuna variazione di tale assetto.

Prima di descriverle, tuttavia, è necessario accennare a come il Seveso e il Naviglio siano vincolati ad attraversare affiancati il mezzanino della stazione Gioia delle Metropolitane 2, nello stesso punto dove oggi passa il canale interrato, per poi seguire tracciati diversi, come meglio specificato nel Capitolo 4 della presente relazione.

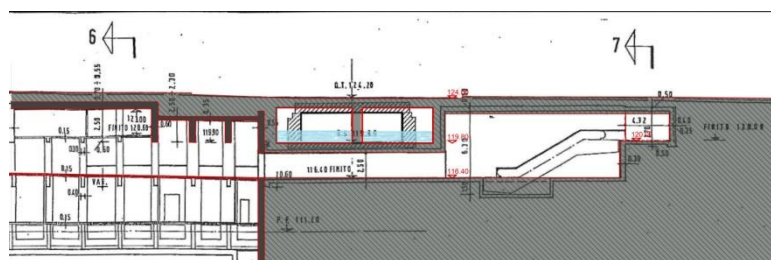
⁷⁴ Vedi nota 2 del presente paragrafo.

FIG. 3.2.1.3.1

Stazione Gioia MM linea 2 – sezione prospettica con evidenziato il canale Martesana-Seveso

**FIG. 3.2.1.3.2**

Stazione Gioia MM linea 2 – sezione con evidenziato il canale Martesana-Seveso



La sede del canale attuale viene infatti suddivisa in due parti, una per il nuovo canale del Seveso e una per la galleria del nuovo Naviglio.

Immediatamente a valle dell'attraversamento, il canale del Seveso si abbassa di quota mediante uno scivolo, e prosegue lungo Melchiorre Gioia fino all'incrocio di questa con viale della Liberazione, per poi seguirne l'andamento fino a via Galilei e rientrare in Redefossi all'incrocio con viale Monte Santo. Questo tracciato alternativo del Seveso evita l'immissione in Redefossi nel punto in cui avviene oggi, a valle del Ponte delle Gabelle, che risulterebbe particolarmente problematica a seguito della separazione del canale Martesana.

Per quest'ultimo, invece, dopo un ulteriore tratto di circa 100 m ancora necessariamente in galleria, superata la strettoia dell'edificio a ponte, vengono proposte due soluzioni alternative.

Soluzione A. Il nuovo canale, largo 7 m, prosegue in galleria per altri 300 m circa seguendo il tracciato rettilineo originario lungo via Melchiorre Gioia, fino all'incrocio di via F.lli Castiglioni. In questo caso la lunghezza totale della galleria risulta di circa 400 m; abbastanza rilevante, ma comunque largamente inferiore rispetto ad altre situazioni analoghe, come, ad esempio l'Islington's Tunnel del Regent Canal di Londra, lungo 878 m, o quello del Canal Saint Martin di Parigi lungo circa 2 km, aerato e scenograficamente illuminato dall'alto con oculi circolari, che si potrebbero riproporre anche nel progetto, ricavando appositi lucernari nello spartitraffico tra le carreggiate.

Soluzione B. A valle del tratto in galleria di circa 100 m, il canale flette in sponda destra, spostandosi dall'asse stradale, e descrive un'ansa a cielo aperto che entra direttamente a far parte del Parco

“Biblioteca degli alberi” in corso di realizzazione ⁷⁵ assecondandone gli andamenti e dunque modificandone il disegno solo in piccola parte: in particolare richiede lo spostamento della scalinata prevista di collegamento tra il marciapiede lungo la strada e il percorso a quota superiore, che verrebbe sostituita da una rampa di collegamento del marciapiede alla banchina posta ad una quota inferiore e da una nuova scalinata tra questa e il percorso alto. In questo modo è possibile ottenere un risultato straordinario: il parco acquista un affaccio diretto e fruibile sull’acqua, una vera e propria “riviera” lunga circa 100 m, dotata di un approdo e sottolineata, sul lato opposto, verso la strada, da un nuovo “boschetto” igrofilo di salici in varietà (*Salix alba, caprea, cinerea, eleagnos, purpurea, triadra e viminalis*) anche con funzione di mitigazione ambientale della strada stessa; contemporaneamente, il sistema dei Navigli guadagna un collegamento diretto, sia visivo che funzionale, con il nuovo grande sistema degli spazi di uso pubblico su più livelli del “Progetto di Porta Nuova”.

Un’ occasione imperdibile per stabilire una forte connessione tra i due sistemi, quello dei Navigli e quello del Quartiere Porta Nuova che, a loro volta, si sviluppano in più direzioni e mettono in comunicazione tra loro parti diverse della città con percorsi ciclabili e pedonali completamente separati dal traffico veicolare.

A valle dell’ansa, in corrispondenza del nodo viabilistico tra via Melchiorre Gioia e viale della Liberazione, il canale ritorna inevitabilmente in galleria per un altro tratto di circa 200 m, fino all’incrocio con via Castiglioni.

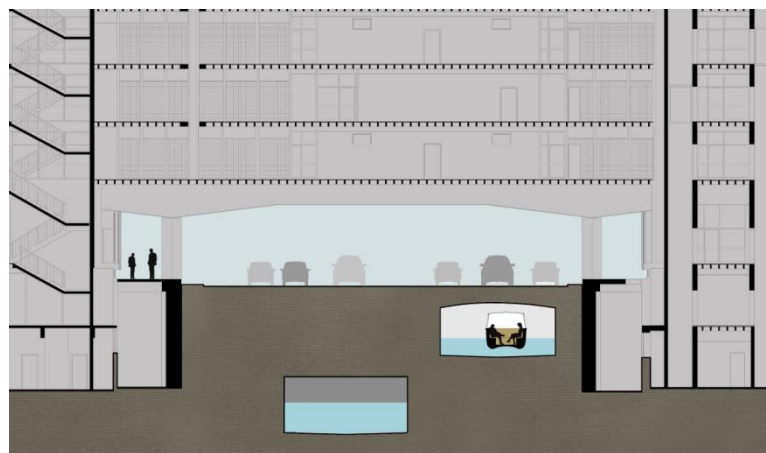


FIG. 3.2.1.3.3
Tratto MR 3 sezione in corrispondenza dell’edificio a ponte, sede degli Uffici Tecnici Comunali

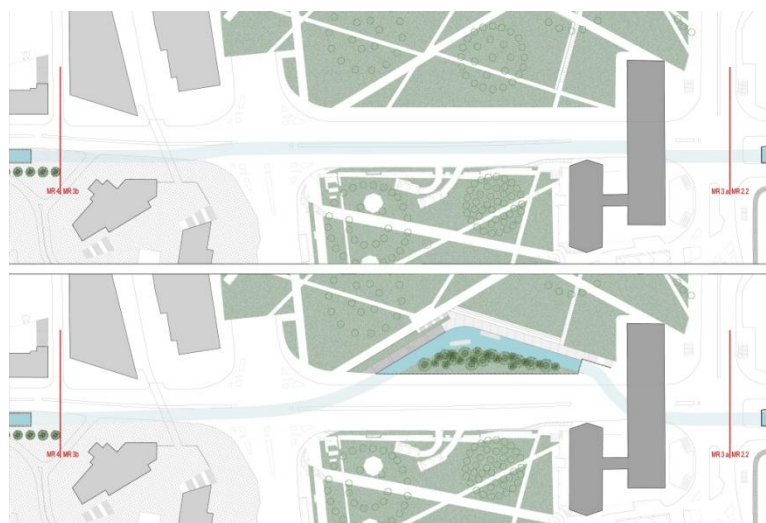


FIG. 3.2.1.3.4
Tratto MR 3 planimetrie soluzioni A (in alto) e B (in basso) a confronto

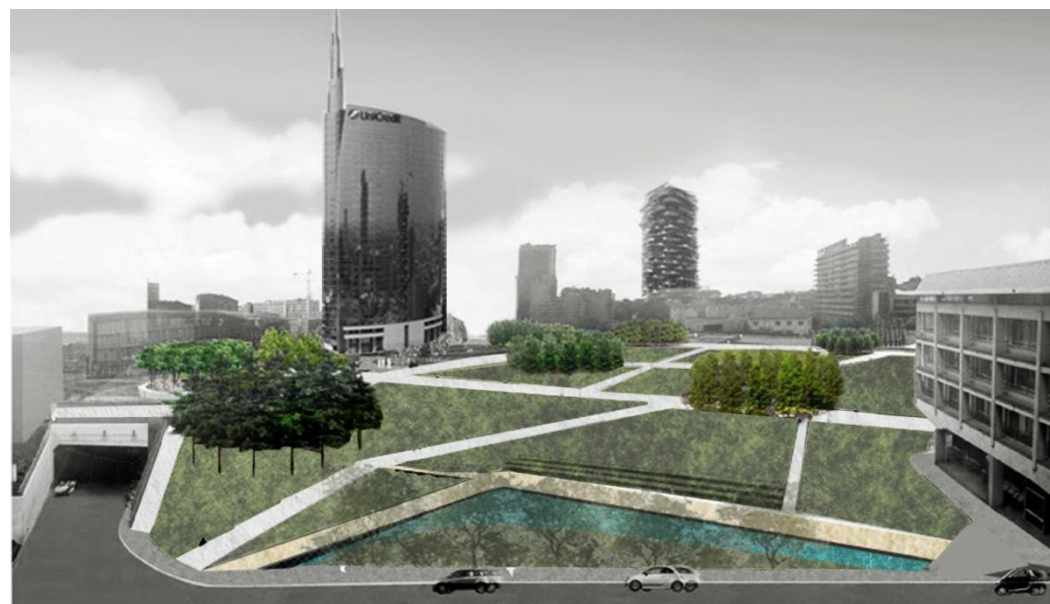
⁷⁵ su progetto dello Studio Inside-Outside - Petra Blaisse, con Franco Giorgetta come *local architect*, vincitori del concorso internazionale bandito dall’Amministrazione Comunale nel 2004.

FIG. 3.2.1.3.6
Tratto MR 3 soluzione B – veduta prospettica da nord verso sud



FIG. 3.2.1.3.5
Tratto MR 3 soluzione B – sezione in corrispondenza del parco Biblioteca degli Alberi

FIG. 3.2.1.3.7
Tratto MR 3 soluzione B – veduta prospettica da est verso ovest



3.2.1.4 Da via F.lli Castiglioni a viale Montegrappa (MR4)

Il quarto breve tratto di via Melchiorre Gioia (MR4) si sviluppa tra l'incrocio con via F.lli Castiglioni e quello con viale Montegrappa, ovvero con il ponte delle Gabelle, attorno al quale si era storicamente formato un centro popolare ancora testimoniato da episodi architettonici significativi.

In questo tratto il tema principale del progetto di riapertura del Naviglio è la possibile riattribuzione ad esso di un ruolo strutturante, sia in senso morfologico che funzionale; ovvero in grado di consolidare la fragile presenza degli elementi permanenti della struttura storica, in particolare degli edifici dell'antica Osteria Isola Bella e delle Cucine economiche, ancora disponibili per la ricostituzione di un polo attrattivo di attività collettive, legato anche alle importanti nuove funzioni ricettive della zona.

Per questo si prevede che il canale prosegua a cielo aperto, riprendendo, in sponda sinistra, la sua giacitura originaria; e che l'antico allineamento dell'alzaia venga proseguito di fronte all'Hotel Verdi con un filare di *Lyriodendron Tulipifera*, gli stessi alberi previsti dal progetto neoclassico non realizzato per il nuovo viale di arrivo in città della strada per Monza⁷⁶. Il percorso ciclopedonale recentemente realizzato nel tratto più a monte prosegue così lungo l'alzaia; al di là del filare, verso l'hotel, viene

ridefinito il controviale di accesso, collegato alla carreggiata con un ponte (MP 6), e i relativi parcheggi; lungo il canale viene inoltre previsto un approdo per consentire la sosta alle imbarcazioni.

Le carreggiate stradali, due per senso di marcia, vengono affiancate in sponda destra; lungo il marciapiede viene mantenuto il parcheggio in linea al servizio del Comando Generale della Guardia di Finanza.

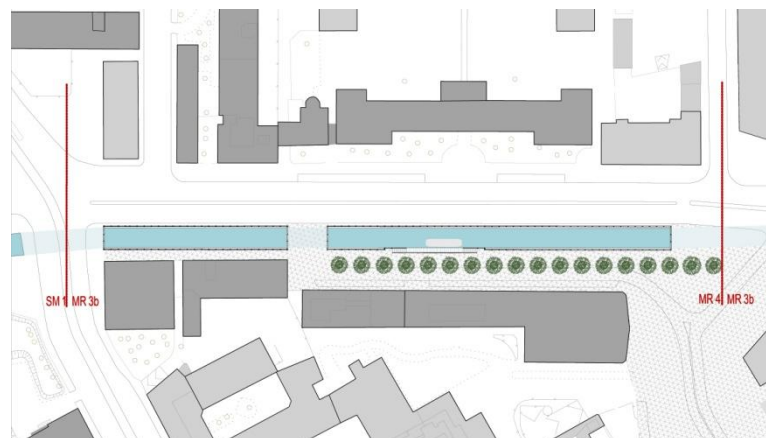


FIG. 3.2.1.4.1
Tratto MR 4 planimetria a quota strada



FIG. 3.2.1.4.2
Tratto MR 4 sezione sull'approdo

⁷⁶ Si tratta del progetto del 1806 di prolungamento del Corso di Porta Nuova fino al Naviglio della Martesana "Pella piantaggione, trattandosi di un viale che deve servire d'ornamento ai bei dintorni di questa Capitale, e di pregio alla Porta Nuova, giova scegliere degli alberi di bella forma, e per questi io propongo de' *Lyriodendron Tulipifera* detti volgarmente Tulipié, che oltre all'essere d'alto fusto si alzano piramidalmente, e si vestono di un bel verde, e di fiori ameni. (Fondo Genio civile, cart. 1626 - cartella fuori tema) (vedi anche nota 11)

3.2.2 | LA RIAPERTURA DEL NAVIGLIO DI SAN MARCO

3.2.2.1 Da viale Monte Grappa a via Montebello per la Conca dell'Incoronata (SM1 e SM2)

Viale Monte Grappa – via Castelfidardo (SM1)

Via Castelfidardo – via Balzan (SM2)

Antonello Boatti, Elena Filoni

Nel tratto dei Navigli che il progetto propone di riaprire da viale Monte Grappa a via Montebello, quel rapporto negato e sostanzialmente segreto con l'acqua che caratterizza in generale tutto il tracciato degli storici Navigli conosce un'eccezione.

Al centro di questo tratto la Conca dell'Incoronata, sostanzialmente intatta nelle sue caratteristiche originarie, fa affiorare anche visivamente la memoria storica dei Navigli.

Nel passaggio da via Melchiorre Gioia (attraverso la nuova fisionomia urbana che caratterizza il grande intervento di Porta Nuova) al centro storico della città è di fondamentale importanza lo snodo dei Bastioni.

Infatti ripercorrendo il tracciato da via Melchiorre Gioia, superata l'area di Porta Nuova, il Naviglio scorre verso la Cerchia Interna e raggiunge il ponte ricostruito sul medesimo sedime di quello storico denominato "Delle Gabelle" e cioè il luogo in cui un tempo veniva esatto il dazio, su barche e merci trasportate, per proseguire la navigazione nel centro urbano.

Sito emblematico allora, lo è tutt'oggi anche nel tracciato del progetto: un passaggio urbano, un luogo, che si carica di un duplice significato, da un lato lo sguardo verso il centro della città e dall'altro la memoria storica resa viva dalla presenza dell'edificio delle ex Cucine Economiche.

Giacomo C. Bascapè nel suo testo "Il naviglio di Milano" coglie bene il significato di quell'importante intervento a carattere sociale "sorsero nel 1883 le prime Cucine Economiche, attiranti nella zona una moltitudine di poveri". Quelle Cucine Economiche chiuderanno negli anni Settanta del secolo scorso, ma mantengono ancora le insegne originali sulla facciata.

La presenza dell'acqua quindi è interpretata nel progetto come un nuovo segno costruito nella contemporaneità, in grado di suscitare nuove relazioni con i luoghi e gli spazi della città moderna, mantenendo al contempo viva la relazione con il suo passato e con la storia del Naviglio.

Proprio prima dei Bastioni di Porta Nuova, vi è l'importante manufatto scaricatore nel Redefossi, oggi dedicato alle acque del Seveso e del Martesana. Per la necessità di mantenere un'acqua di buona qualità, come quella del Martesana, in ingresso a Milano e di sgravare il cavo Redefossi, della sua funzione di scaricatore del torrente Seveso, si è studiata una proposta di disconnessione idraulica del Seveso dal Naviglio Martesana già descritta nei precedenti paragrafi. Inoltre nel capitolo 4, dedicato alla fattibilità idraulica, è delineata nelle sue caratteristiche di funzionamento la proposta di disconnessione e del nuovo ruolo attribuito allo scaricatore del Redefossi.

Il Naviglio, attraversati i Bastioni, muta il suo rapporto con la città e il contesto è completamente diverso rispetto al tratto precedente di via Melchiorre Gioia. L'acqua diventa così l'elemento in grado di conferire unitarietà alle parti talvolta disgregate del territorio. Il



FIG. 3.2.2.1.1
Immagine storica della Conca dell'Incoronata in via San Marco.



FIG. 3.2.2.1.2
Rendering a cura di Erica Fabbroni. Suggestione della prospettiva del naviglio riaperto in via San Marco vista dai Bastioni

corso d'acqua dialoga con gli edifici circostanti: il Naviglio infatti scorre a circa otto metri di distanza dai portoni degli storici palazzi di via San Marco. La relazione cambia anche tra acqua e abitanti, tra spazio pubblico e spazio privato e coinvolge anche i luoghi verdi e alberati.

Non viene abbandonato il percorso ciclopedonale che fiancheggia in modo costante il Naviglio. Attraversando alla quota del marciapiede il ricostruito Ponte delle Gabelle, proseguendo ancora per un breve tratto in corrispondenza del piccolo spazio verde a sud di viale Monte Grappa e costeggiando il Naviglio riaperto, il percorso scende alla quota dell'attuale sottopassaggio pedonale e ciclabile dei Bastioni per raggiungere via San Marco. A questo scopo è stata pensata una passerella sospesa sull'acqua con un sistema di palafitte. E' prevista un'importante riqualificazione del sottopassaggio, oggi molto buio e fatiscente, così da trasformarsi da spazio strettamente funzionale, in spazio da vivere ed ammirare, con adeguata illuminazione sia diurna che notturna, anche approfittando degli effetti che si possono creare con l'acqua.

Superato il ponte si continua a costeggiare le acque del Naviglio, e la pista riconquista la quota di marciapiede di via San Marco.

Prima della Conca il Naviglio misura circa nove metri di larghezza e presenta il pelo libero dell'acqua ad una profondità di circa tre metri rispetto alla quota stradale di via San Marco.

Con queste dimensioni e rapporti la presenza dell'acqua è in grado di suscitare ed enfatizzare la bellezza di questo paesaggio urbano. A partire dal riflesso delle facciate degli edifici che si specchiano nell'acqua insieme a scorci del cielo. Un'acqua che trasforma, modifica ed esalta i luoghi della città, in un connubio tra natura e artificio che si ritrovano in perfetto equilibrio tra loro.

Il progetto mantiene, riqualificandola, la gradinata esistente per raggiungere al termine di via San Marco il marciapiede dei Bastioni di Porta Nuova. Dall'alto dei Bastioni si è in grado di

ammirare lo spettacolo del Naviglio che scorre in direzione di via Fatebenefratelli, scomparendo in lontananza nel laghetto di San Marco.

In questo primo tratto di via San Marco in riva destra orografica lo spazio verde migliora in qualità con la cura e il riordino del giardino alberato esistente. La naturalità viene nuovamente chiamata a far parte del tessuto urbano, garantendo così la qualità complessiva della trasformazione attuata dal progetto.

Gli elementi fondamentali caratterizzanti questo tratto del Naviglio possono essere così riassunti: la Conca dell'Incoronata, funzionante e restaurata, la garitta di controllo, il ponte rivestito in ceppo d'Adda e il canale di scarico della Conca medesima per la sicurezza idraulica.

La Conca è la riproposizione di una storica opera d'ingegneria idraulica, per troppo tempo abbandonata e che ora rivive nel centro storico della città. Il luogo complessivo della Conca dell'Incoronata è attualmente riconosciuto come opera monumentale, in quanto elemento visibile del Naviglio Martesana nel centro storico milanese. Esso è caratterizzato dalla sopravvivenza dell'ultimo ponte antico del Naviglio Martesana nella città, dell'ultima chiusa e dalla garitta, resti di originali attrezzature funzionali alla navigazione. I portoni di legno, recentemente restaurati, (che ricordano quelli disegnati da Leonardo da Vinci e oggi visibili nel Codice Atlantico conservato nella Biblioteca Ambrosiana di Milano), la Conca, il ponte e la garitta in mattoni costituiscono una "isola" di valore eccezionale nel progetto di riapertura dei Navigli.

La garitta, antica postazione di vedetta e controllo, è pensata nello studio di fattibilità per essere accessibile ai cittadini, che potranno così rivivere frammenti di storia della città e creare così nuovi legami con il passato.

Infine per il canale di soccorso per la sicurezza idraulica del manufatto può essere riutilizzato il canale coperto ancora esistente che transita dietro la scuola.

Analizzando a terra il percorso si avverte che la mobilità dolce affiancandosi al corso d'acqua è una delle protagoniste del progetto. In via San Marco la pavimentazione è stata studiata proprio in funzione di pedoni e ciclisti, oltre che per l'accesso veicolare dei residenti ai passi carrai.

Per la pavimentazione è previsto l'utilizzo della beola, che caratterizza tutta la sede stradale di via San Marco sino a via Castelfidardo. Lungo il Naviglio riaperto si alternano parapetti in metallo, più leggeri là dove è prevista la presenza solo di pedoni e ciclisti, e di parapetti in pietra in presenza del traffico veicolare. Ove è possibile sarà mantenuto il parapetto originale, per garantire la permanenza dei valori storici già presenti nel luogo. Nel caso sia necessario costruirne ex novo, i parapetti dovranno riproporre i fondamentali elementi di carattere storico, tenendo conto anche delle norme di sicurezza vigenti.

Tutte le aree del progetto esclusivamente destinate alla circolazione pedonale e ciclabile, nel caso di via San Marco principalmente in riva destra orografica, sono realizzate in cemento "pettinato".

Il progetto tutela, per quanto possibile, tutte le alberature esistenti presenti attualmente nella Conca dell'Incoronata. Tuttavia per quanto riguarda i due olmi che sono cresciuti nell'alveo dello storico Naviglio dovrà essere valutata in fase esecutiva la possibilità di un espianto e trasferimento negli spazi verdi pubblici adiacenti, anche in ragione dello stato di conservazione e dell'età della pianta. Oggi d'altra parte, si è in grado di eseguire il trapianto dei soggetti arborei di maggior pregio e dimensione; l'utilizzo di queste tecnologie d'avanguardia offre la possibilità di trapiantare alberi, spostandoli da un sito ad un altro, garantendo, attraverso successive pratiche di buona manutenzione, la ripresa del ciclo biologico di accrescimento.

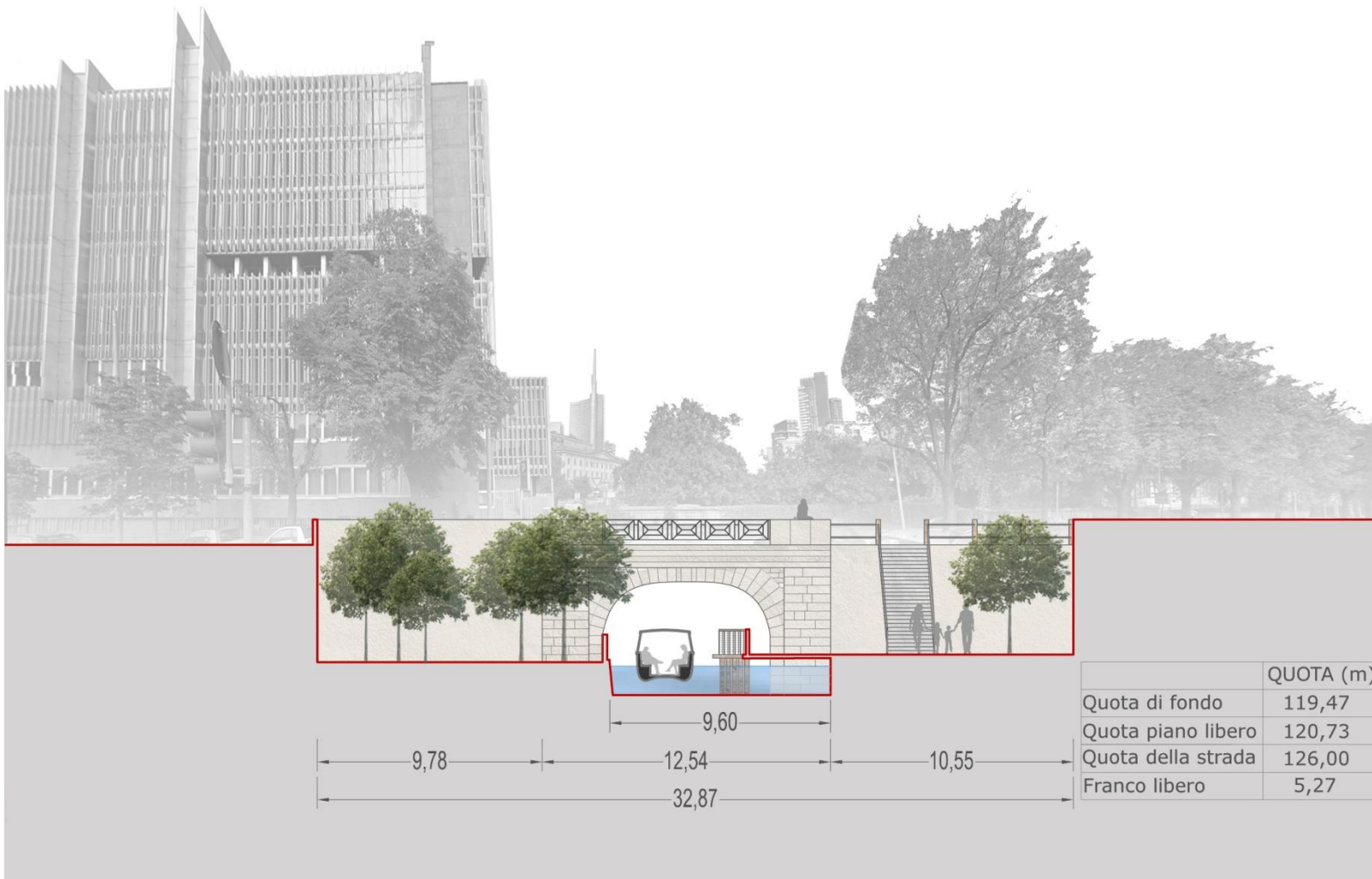


FIG. 3.2.2.1.3
 Sezione in via San Marco tra
 la Conca dell'incoronata e il
 ponte dei Bastioni

Il gruppo di studio ha anche valutato la possibilità di un intervento limitato al solo tratto della Conca dell'Incoronata, indipendente dalla riapertura più complessiva dei Navigli identificandolo come un primo passo e un'anticipazione, anche per poter valutare concretamente la risposta dei cittadini rispetto ad opere di questa natura.

Il Comune di Milano ha inserito nel Programma delle Opere Pubbliche 2014 tale progetto di riapertura parziale e limitata del Naviglio in corrispondenza della Conca dell'Incoronata e per questo intervento è stato redatto dall'Assessorato ai Lavori Pubblici del Comune di Milano un progetto preliminare che prevede tra l'altro gli scavi per la ricerca dello storico tracciato, opere strutturali per la realizzazione dei nuovi muri di sostegno per le sponde del nuovo canale, opere edili di edificazione e finitura relative al paramento murario del canale. Inoltre è stata prevista la formazione della pavimentazione per la pista ciclopedonale, dei nuovi parapetti, del nuovo fondo del bacino, e di nuove pavimentazioni per le aree circostanti, con nuovi arredi e accessori.

Il progetto preliminare prevede inoltre opere di restauro del fondo della conca e delle sponde, opere idrauliche ed elettriche per l'approvvigionamento dell'acqua con installazione di pompe per il funzionamento complessivo dell'impianto e la posa di nuovi pali per l'illuminazione pubblica.

Il progetto preliminare così come delineato, se realizzato, rappresenterebbe un'ottima anticipazione delle caratteristiche più generali che la riapertura dei Navigli potrebbe conferire alla città: vera e propria rappresentazione in scala uno a uno offerta ai cittadini anche per poter valutare e scegliere.

Il progetto più generale non comporterebbe modifiche a quanto anticipato con la realizzazione di questo primo esempio, avendo cura nella fase di progettazione definitiva ed esecutiva della sola

Conca dell'Incoronata di studiare a fondo tutte le coerenze necessarie a monte e a valle con lo Studio di fattibilità.

Sempre nell'ambito delle anticipazioni positive va detto che il Comune di Milano e Navigli Lombardi SCARL stanno provvedendo rispettivamente a interventi di restauro conservativo dei muri spondali della Conca dell'Incoronata (rimozione vegetazione infestante, idropulitura e microsabbatura e stilatura delle fughe ove necessaria) e dei portoni in legno.

Questo primo tratto si conclude con il ponte di via Castelfidardo, fondamentale per la circolazione veicolare e per mantenere integro e funzionale il sistema viario urbano. Il ponte è a livello stradale ed ha una luce di circa sei metri.

Il secondo tratto di via San Marco è caratterizzato da una pavimentazione ciclopedonale sulla sponda destra orografica che utilizza il cemento "pettinato" attraverso appunto una finitura a pettine, antiscivolo e continua ottima per le funzioni pedonali e ciclabili e comunque gradevole alla vista. Tale finitura viene impiegata frequentemente in tutto il progetto di riapertura dei Navigli, e costituisce un *fil rouge* continuo, studiato per essere percepito come un intervento unitario senza costituire una forzatura troppo invadente nell'attraversare parti storiche della città.

La pavimentazione ciclopedonale che consente il transito anche ai veicoli per accedere ai passi carrai dei residenti mantiene una sezione costante di circa 4,5 m.

Lungo tutto il percorso dalla Conca 4 dell'Incoronata sino a via della Moscova il Naviglio è ampio 7 m e la via San Marco sulla sponda sinistra orografica è percorribile dalle automobili; con corsia a senso unico in direzione nord – sud fino a via della Moscova. Il nastro di asfalto è fiancheggiato lungo il Naviglio da marciapiedi anch'essi asfaltati con cordoli in pietra. Il tracciato pedonale che costeggia il Naviglio raggiunge fino a 5 m di



FIG. 3.2.2.1.5
Sezione in via San Marco
all'incrocio con via Castelfidardo

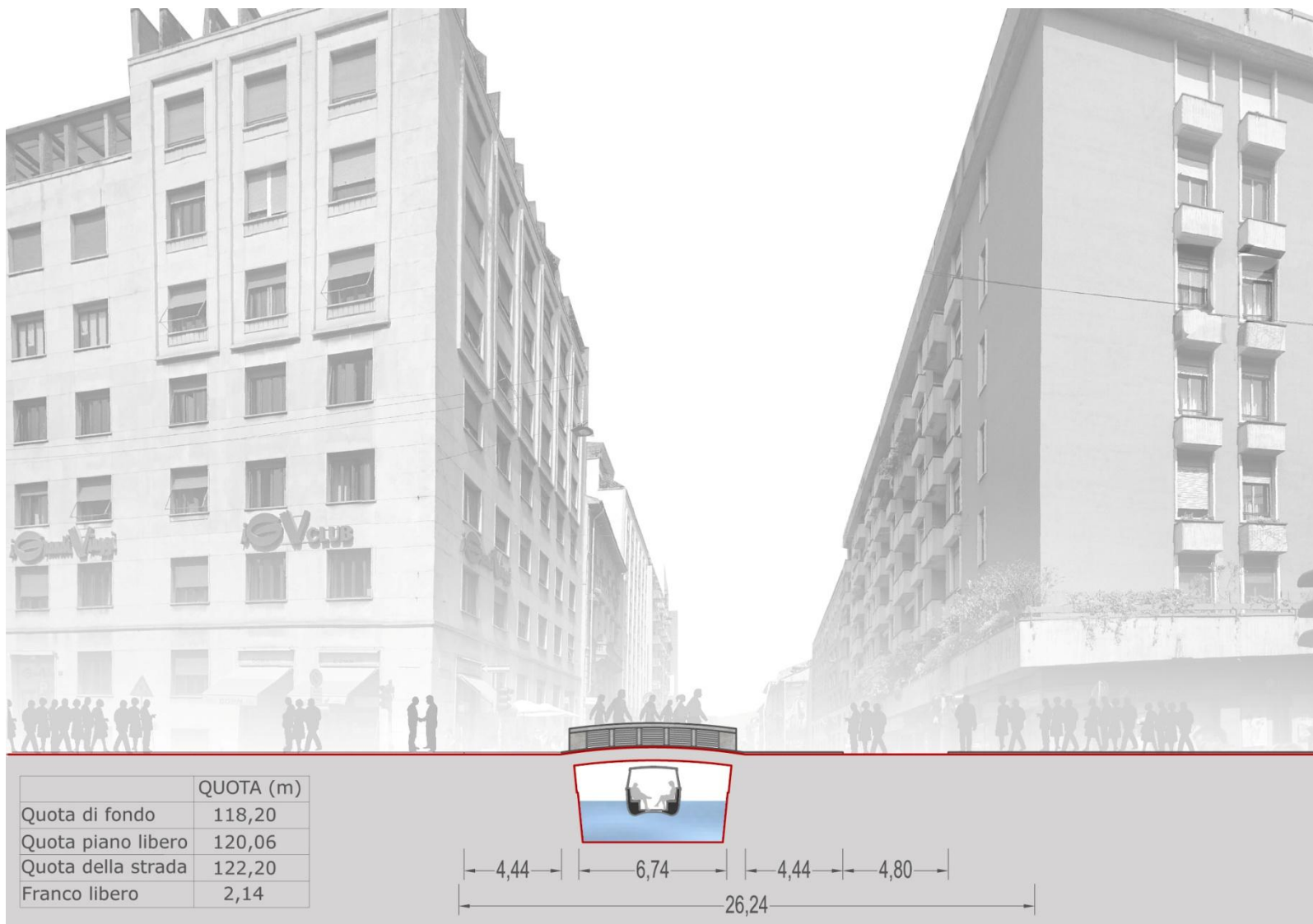


FIG. 3.2.2.1.6
 Sezione in via San Marco all'incrocio
 con via della Moscova

ampiezza, definendo così una piacevole passeggiata per via San Marco.

Si incrocia successivamente il Ponte di via della Moscova, che ha una larghezza di circa 15 m e si presenta leggermente convesso per consentire alle imbarcazioni che transitano nel sottostante Naviglio di superare l'attraversamento con un franco libero di sicurezza.

La successiva porzione stradale, compresa tra via della Moscova e via Montebello, mantiene lo stesso schema progettuale del precedente tratto. La riva destra orografica è caratterizzata dal cemento "pettinato", mentre la sinistra orografica è costituita da percorsi pedonali, e sede stradale.

La presenza di una nuova Conca 5, San Marco-Balzan, di fronte al Palazzo del Corriere della Sera, determina, riducendola, la sezione del Naviglio sino a circa 5,50 m di larghezza. La Conca consente alle imbarcazioni di attraversare via Montebello senza che si rendano necessarie significative variazioni della quota stradale abbassando il pelo libero dell'acqua alla sua uscita sud a m +118,82.

Poco a sud della Conca 5 è stato progettato un ponte veicolare per garantire l'accesso carraio alla sede del Corriere della Sera che misura circa 6 m, garantendo così gli opportuni spazi di manovra.

L'isolato del Corriere della Sera domina fisicamente ed anche dal punto di vista della memoria storica tutta l'area compresa tra via della Moscova, via Solferino, via Balzan e via San Marco.

Vero laboratorio di architettura di origini antiche, con l'edificio ad L settecentesco all'angolo tra via Balzan e via San Marco, noto anche come Casa Tantardini detta "degli scultori", l'isolato ha visto sedimentarsi architetture differenti e disomogenee che si mescolano alla storia del quotidiano.

Caratterizzano l'isolato le eleganti architetture lungo via Solferino di Luca Beltrami, gli interventi in via San Marco di Luca Repossi durante il primo decennio del Novecento e di Alberto Rosselli negli anni Sessanta recentemente coordinati nella loro eterogeneità dal progetto di Vittorio Gregotti.

La facciata lungo via San Marco e lo storico edificio settecentesco su via Balzan sono destinati oggi a una sostanziale valorizzazione attraverso l'affaccio sul ritrovato Naviglio.

Simbolo per la città di Milano, con il progetto della riapertura del Naviglio, l'edificio del Corriere della Sera riacquisterebbe ulteriore valore storico-culturale nel contesto cittadino.

Il progetto, in riva destra orografica, garantisce comunque l'accesso ai mezzi di soccorso. La sezione invece dei marciapiedi rimane costante sul lato degli edifici in sinistra orografica, mentre varia sul lato del Naviglio rimanendo sempre maggiore di 2,5 m e allargandosi consistentemente di fronte alla Conca e alla palazzina storica del Corriere, sino a raggiungere i 7 m.

Il Ponte di via Montebello, di circa 12 m di larghezza, è trattato nella pavimentazione con materiale lapideo (beola) generando un continuum di spazio prevalentemente pubblico.

Un innalzamento della quota stradale a raso con i marciapiedi (castellana), in corrispondenza dell'edificio settecentesco del Corriere della Sera in via Balzan rallenta il traffico delineando così una sorta di porta d'ingresso per il rinato laghetto di San Marco.

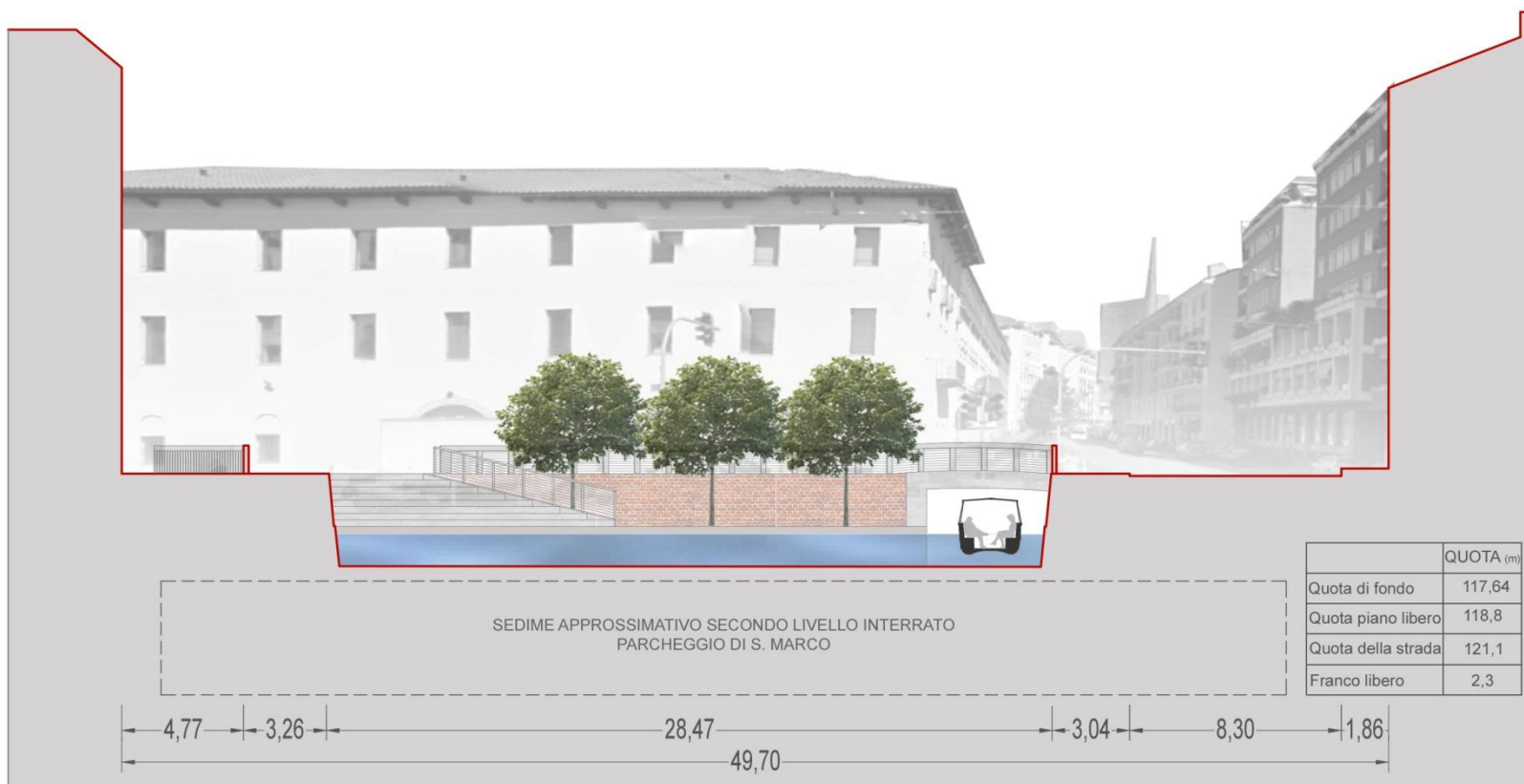


FIG. 3.2.2.2.1
Sezione in via San Marco
all'incrocio con via Balzan

3.2.2.2 Da via Balzan a corso di Porta Nuova per il Laghetto di San Marco (SM3)

Antonello Boatti, Elena Filoni

Il tratto ora descritto è uno dei più suggestivi del tracciato, non solo perchè il Naviglio scorre ormai nel centro storico della città, ma soprattutto perché, proprio qui può dar vita ad un nuovo e importante luogo pubblico della città.

All'incrocio tra via San Marco e via Balzan il Naviglio scorre sotto il ponte di via Montebello e successivamente aumenta la sua sezione per ridare vita allo storico Laghetto di via San Marco.

Il pelo libero dell'acqua rispetto alla quota stradale è di circa 2,5 m più basso e la larghezza maggiore del Naviglio nel Laghetto arriva fino a quasi 30 m.

Il percorso veicolare è stato progettato sulla sinistra orografica delle sponde del Naviglio, mentre la destra orografica è stata predisposta esclusivamente per la mobilità dolce, per i residenti e per il carico – scarico merci.

Il progetto del nuovo Laghetto è articolato e ben definito. In riferimento al tracciato storico, l'acqua segue lo stesso disegno, con qualche piccola variazione, ma, osservando la planimetria, la forma originaria si identifica chiaramente con la nuova.

Uno degli obiettivi fondamentali del progetto per questo tratto, è stato quello di far rivivere quello spazio pubblico perduto proprio con la copertura dello storico Naviglio. Il Laghetto di via San Marco, da sempre, era luogo di aggregazione, spazio con una precisa identità quale "piazza pubblica di acqua e sull'acqua".

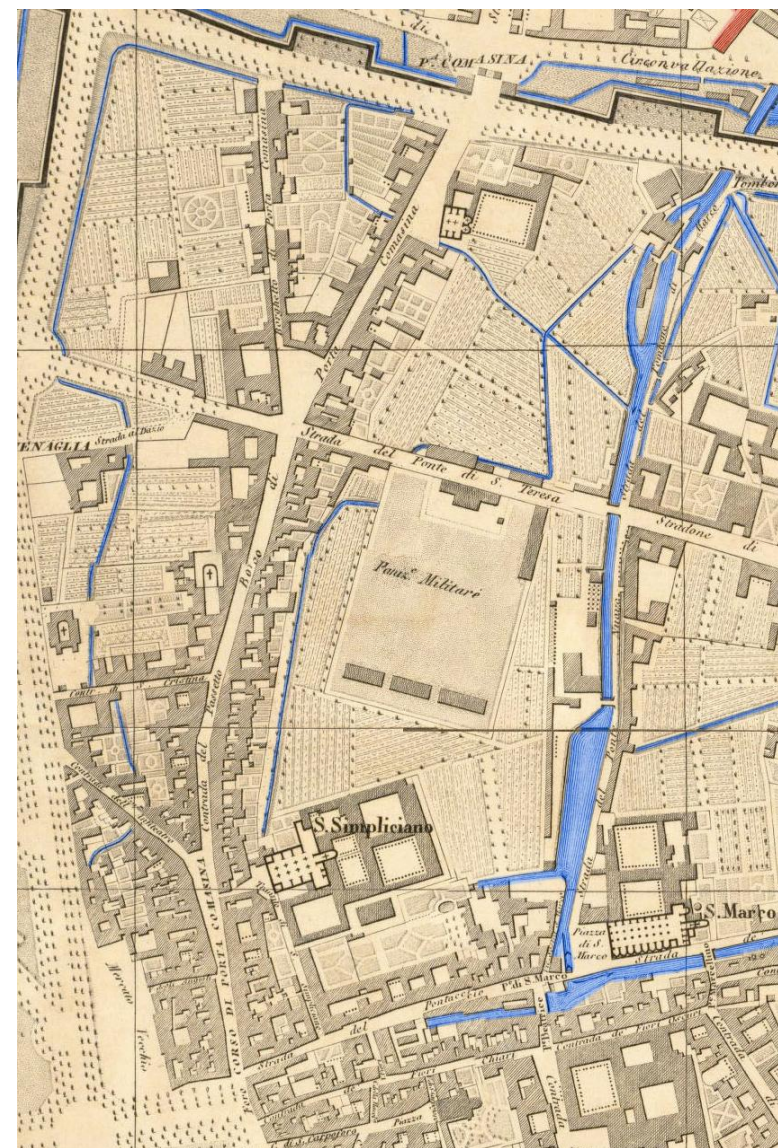


FIG. 3.2.2.2
Carta di Giovanni Brenna (1860) – Laghetto di San Marco

Il Laghetto storicamente si è conservato più a lungo rispetto a quello di Santo Stefano, ed è esistito fino al 1930, quando appunto venne interrato. Era stato pensato in epoca viscontea, per risolvere i problemi creati dagli allagamenti: al perdurare di forti acquazzoni i Navigli interni si gonfiavano, straripando e lasciando così nel fango la città. Quel terreno in via San Marco si prestava così per crearvi quella che oggi chiameremmo una cassa di espansione. Per quel preciso scopo era nato il Laghetto, un ruolo che ha svolto per almeno cinque secoli. Dal 1876, e per molti decenni, ebbe anche funzione di scalo per le imbarcazioni che trasportavano le bobine di carta, provenienti dalla cartiera di Corsico, alla tipografia del Corriere della Sera.

Inoltre i barconi provenienti dal Lago Maggiore, dal Ticino e dal Naviglio Grande, trasportavano i marmi pregiati per gli scultori, che avevano dislocati i loro atelier limitrofi all'Accademia di Brera.

Oggi ritroviamo lo stesso luogo, con il Naviglio coperto, vissuto in modo differente, se non addirittura opposto: le automobili dominano la scena e lo spazio pubblico che, circoscritto tra aiuole, bar e ristoranti, si identifica così come spazio di risulta e di passaggio, piuttosto che come luogo fruibile in grado di rappresentare la vita collettiva della comunità.

Con il progetto della riapertura del Naviglio anche l'edificio storico del Corriere della Sera ritorna protagonista. Lasciandosi alle spalle la facciata della palazzina settecentesca, si può percorrere una gradinata che si avvicina al livello dell'acqua del Naviglio, circa 2,5 m più in basso rispetto alla quota stradale. Questa discesa costituisce una sorta di anfiteatro rivolto verso il Laghetto che diviene un patrimonio artistico, ambientale e ricco di storia da poter ammirare. La gradinata è fiancheggiata sul lato sinistro da una scala che raggiunge anch'essa la medesima quota, mentre sul lato opposto è presente una rampa pedonale che garantisce l'accesso senza barriere architettoniche allo spazio pubblico. La gradinata diventa spazio pubblico, luogo di

passaggio, ma soprattutto dall'alto offre subito una visione d'insieme delle funzioni che l'area del Laghetto può ospitare e si presta con l'installazione di piattaforme galleggianti smontabili nel Naviglio, come piccolo anfiteatro all'aperto per eventi e performances.

Nel passato le numerose immagini storiche o dipinti ci mostrano le donne lombarde chine verso l'acqua lavando i panni nel Naviglio, oggi cultura, editoria, teatro, pittura potrebbero essere i nuovi soggetti fruitori di uno spazio ricco come quello che può nascere attorno al ritrovato Laghetto di San Marco per eventi, rappresentazioni, mostre, ecc.

Raggiunta la quota inferiore si giunge in un luogo completamente nuovo circoscritto dall'acqua, ma anche arricchito da piccoli interventi sugli spazi verdi.

Piccolo ma rilevante è quello pensato subito a sud di via Montebello con un'aiuola creata a meno di mezzo metro sopra il livello del Naviglio (la quota base di tutte le pavimentazioni pedonali che si affacciano sulla destra orografica) che ospita nuove alberature destinate a salire oltre il livello strada di via Balzan.

Ugualmente evocativo appare l'altro intervento nella parte sud del Laghetto che si mostra come una piccola isola verde nell'acqua da realizzare se possibile recuperando e trapiantando lì le altre essenze arboree e arbustive presenti oggi nell'area.

Un ruolo particolare rivestono in sponda destra orografica i dehors per i locali pubblici a quota +121,75 pensati come terrazze sul Laghetto, realizzati su strutture a palafitte che poggiano direttamente nell'acqua, oppure, in un caso, come copertura dell'imbarcadero.

Tali dehors saranno realizzati quindi ad una quota di 50 cm in più rispetto alla quota del percorso ciclopedonale per consentire la



FIG. 3.2.2.2.4
Immagine storica del Laghetto di San Marco

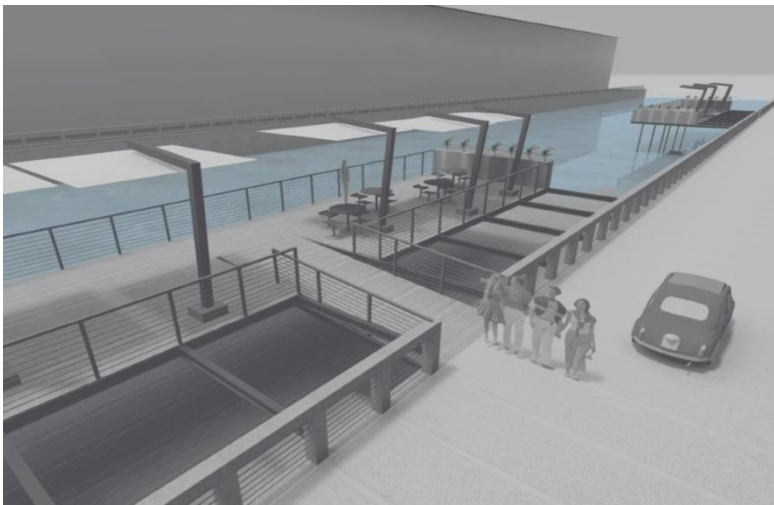


FIG. 3.2.2.2.5
Rendering a cura di Simone Carzaniga
Suggerione e schema di funzionamento dei dehors sul Laghetto

transitabilità pedonale alla quota sottostante e garantire la continuità della suggestiva passeggiata sull'acqua.

L'imbarcadero si posiziona sulla sponda destra orografica e si può raggiungere dalla rampa pedonale. L'approdo sull'acqua permette di far salire e scendere i passeggeri e l'ampiezza del Laghetto non crea problemi per le imbarcazioni che giungono dal senso opposto. L'approdo è stato pensato come una sorta di piattaforma in legno lunga circa 22 m che si aggiunge alla sponda del Naviglio, con una larghezza di circa 3,50 m.

Questo luogo così carico di suggestioni si presta a sperimentare installazioni temporanee sull'acqua di piattaforme ancorate e assicurate alle sponde per eventi o come esposizioni artistiche a cielo aperto. Lo spazio pubblico può così ri-definirsi continuamente, mantenendo la sua struttura fondamentale.

Per quanto riguarda il mercato ambulante di via San Marco esso si articola attualmente lungo il tracciato compreso tra via Montebello – Balzan e via Ancona consentendo il traffico veicolare a latere in un senso di marcia.

Il progetto di riapertura dei Navigli consente la permanenza nel medesimo sito del mercato, luogo importante di socialità e aggregazione, patrimonio sociale, commerciale ed economico della città, con un'ulteriore possibilità di ampliamento tra via Ancona e piazza San Marco e a nord oltre via Montebello.

I circa 13 m di carreggiata stradale, parcheggi e marciapiedi garantiti dal progetto alla via San Marco in sinistra orografica, oltre a consentire nei giorni senza mercato la transitabilità veicolare nei due sensi di marcia, offrono al mercato ambulante una sede almeno equivalente all'attuale.

Attualmente è presente un parcheggio sotterraneo di due piani interrati rispetto al livello stradale, che coincide largamente con il sedime del Laghetto di cui si propone la riapertura. Il parcheggio è

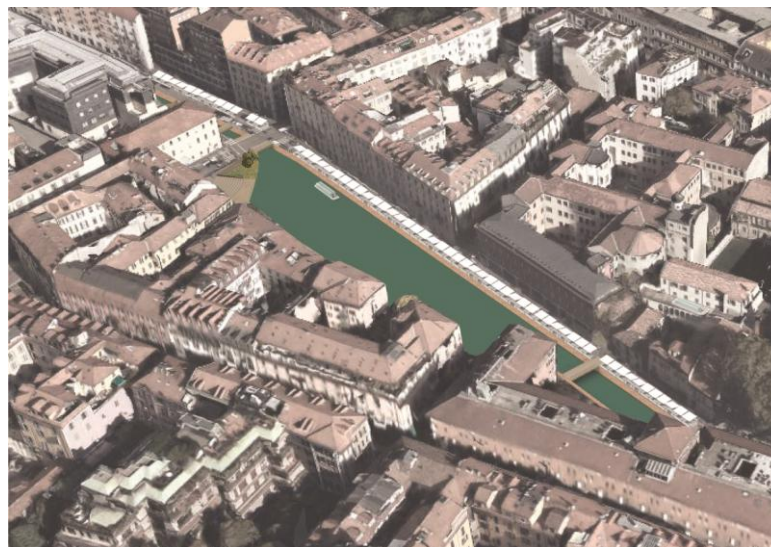


FIG. 3.2.2.2.6
 Simulazione degli stalli del mercato di via San Marco in riva sinistra orografica

dato in concessione ad un operatore privato mediante due convenzioni riferite alle diverse proprietà pubbliche dell'area (Comune di Milano e Regione Lombardia). I due enti pubblici hanno rinnovato le concessioni, ma hanno inserito nel testo delle convenzioni, clausole volte a salvaguardare in sostanza la possibilità di realizzare il progetto di riapertura dei Navigli. Più precisamente il Comune di Milano ha previsto una clausola di decadenza che contempla specificamente la riconnessione idraulica del tracciato dei Navigli, mentre la Regione Lombardia fa ricadere la fattispecie della riapertura dei Navigli nella clausola di decadenza per interesse civico presente in tutti i contratti di questo tipo stipulati con soggetti privati.

Il progetto non ignora quindi l'esistenza del parcheggio interrato di via San Marco, valutandone i costi di demolizione parziale nella stima economica e rimandando alle decisioni dell'Amministrazione Comunale per quanto riguarda le concessioni amministrative in atto.

Proseguendo verso la Cerchia Interna, il Naviglio si restringe all'altezza di via Ancona dove tra l'altro è previsto un attraversamento pedonale, progettato per agevolare il tracciato della mobilità ciclopedonale. Il Naviglio in prossimità del ponte di Fatebenefratelli deve mantenere una larghezza di 5,4 m, idonea per il funzionamento e la sicurezza della Conca n. 6, posta di fronte alla Piazza della Chiesa di San Marco, e quindi il Laghetto si restringe progressivamente. Il percorso ciclo pedonale in sponda destra orografica, dopo essere risalito sino alla quota stradale nei pressi di via Ancona diventa nella sua dimensione minima nei pressi del ponte di via Fatebenefratelli di 2,1 m di larghezza, rispetto ai precedenti 5 m circa mantenuti lungo il Laghetto di San Marco. In sinistra orografica viene garantita la circolazione veicolare a doppio senso di marcia e quindi la relativa sezione stradale di 6 m, al netto dei marciapiedi, dei parcheggi e delle altre zone pedonali, non può essere ridotta. La continuità ciclabile è del tutto rispettata e prosegue lungo il tracciato, anche grazie al

collegamento ciclopedonale delle due sponde in prossimità della Chiesa di San Marco. La pavimentazione nobile di fronte alla Chiesa individuerà un nuovo spazio pubblico, una piazza di fronte all'edificio religioso, di circa 1800 mq. Le alberature esistenti verranno mantenute e tutelate.

Il percorso veicolare che da via San Marco potrà procedere in via Pontaccio e in via Fatebenefratelli sarà delimitato da una castellana di accesso a livello del marciapiede e dalle alberature esistenti che saranno in grado di riservare alla zona d'ingresso dell'edificio religioso una giusta intimità. La nuova piazza prospettante la chiesa di San Marco costituirà quindi una valorizzazione evidente di un monumento molto significativo e importante per la città di Milano.

Una presenza quella della chiesa di San Marco che si colloca in un arco temporale che va dalla fondazione nella seconda metà del XIII secolo, alla realizzazione nei primi decenni del secolo successivo con la costruzione della torre campanaria quadrangolare collocata a lato dell'abside (considerato come un luogo identitario del quartiere di Brera), sino a giungere alla fine del 1800 con i restauri e il ridisegno della facciata.

Un ulteriore interesse di questa chiesa, che la riapertura del Naviglio e la riqualificazione della piazza tenderanno a risaltare, è costituita dunque dalla percezione della stratificazione degli stili architettonici così tipica di molti monumenti milanesi.

Scorre nella memoria storica ad esempio il lavoro di Carlo Maciachini sulla facciata della chiesa (1871), autore di altri interventi dello stesso tenore che connotano diversi luoghi milanesi e lombardi come la non lontana facciata della chiesa di Santa Maria del Carmine o la chiesa di Santa Maria in Strada a Monza.

La memoria di una città che si costruisce anche con la somma di stili architettonici, di cambiamenti, di riprese e di rivisitazioni.

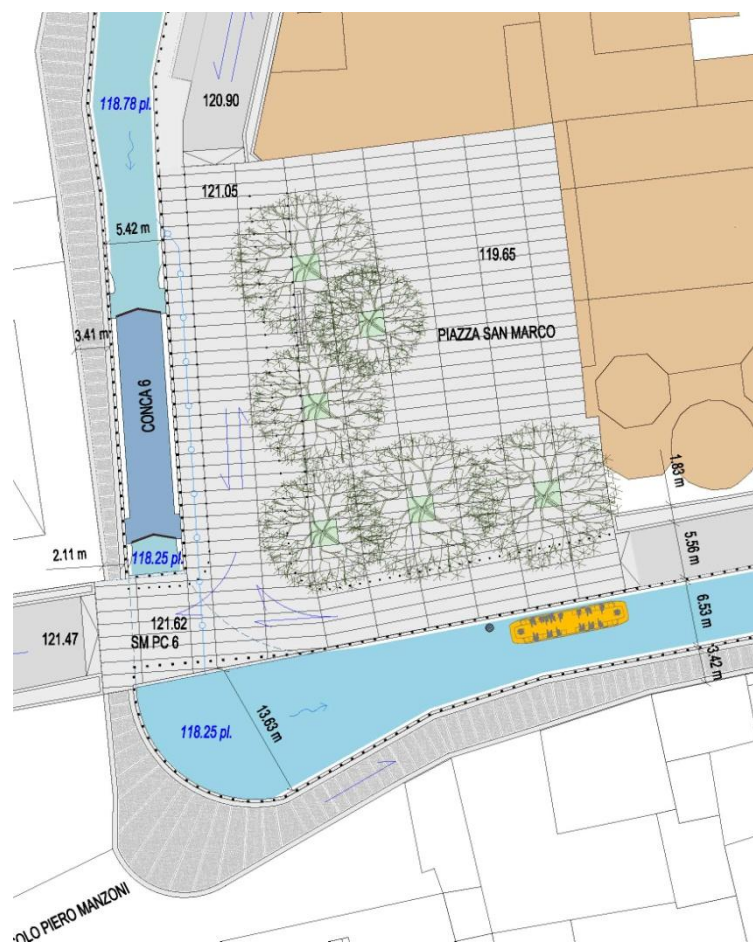


FIG. 3.2.2.2.7
Dettaglio della planimetria di piazza San Marco

Il Naviglio riaperto accompagna questo complesso itinerario che ci aiuta in quest'angolo della città tra via San Marco e via Fatebenefratelli ad apprezzare meglio la casa di Vico Magistretti (1966-1973) e contemporaneamente a ricordare che proprio al civico 4 di piazza San Marco, nel cuore del quartiere di Brera, Gae Aulenti lavorava nel suo studio.

Nel progetto l'incrocio tra via San Marco e via Fatebenefratelli è segnato dalla presenza di un ponte carrabile che ha una larghezza di 11m.

Il Naviglio scorre sotto il ponte di via Fatebefratelli a una quota di pelo libero dell'acqua di 118,25 m e garantisce quindi un tirante d'aria di oltre 2,20 m ampiamente sufficiente per la navigazione.

Anche il ponte carrabile è pavimentato con pietra nobile e si inserisce in quel sistema di riqualificazione più complesso che ha il suo fulcro nell'ingresso del naviglio di San Marco nella Cerchia.

Il sistema pavimentato a raso rispetto ai marciapiedi si collega attraverso rampe carraie al termine del ponte verso ovest con via Pontaccio e dopo la piazza, verso est, con via Fatebenefratelli.

In via Fatebenfratelli il progetto nella Cerchia dei Navigli garantisce al canale una sezione di 6,5 m e mentre la sponda destra orografica è riservata ai pedoni e alla mobilità dolce, la sinistra orografica mantiene il suo tracciato veicolare e il relativo spazio di marciapiede verso gli edifici esistenti.

La carreggiata stradale di via Fatebenefratelli è mediamente pari a circa 5,5 m di larghezza a senso unico di marcia da est verso ovest e prevede la possibilità del passaggio per un mezzo pubblico di superficie.

Il percorso ciclopedonale in destra orografica garantisce comunque l'accesso agli ingressi carrai.

Nel progetto, ove lo spazio di percorrenza e manovra non garantisca con raggio di curvatura adeguato l'uscita e l'ingresso dei veicoli dai passi carrai, sono state studiate delle soluzioni particolari.

Questo è il caso tra il civico 4 e il civico 6 di via Fatebenefratelli dove un gruppo di quattro passi carrai necessitava di spazi adeguati di manovra. Così è stato progettato un ponte carrabile, che tra l'altro facilita l'attraversamento del Naviglio per imboccare la viabilità ordinaria, e nel contempo garantisce ai residenti lo spazio di manovra necessario.

Inoltre per eliminare il senso di barriera che potrebbe generare il Naviglio lungo via Fatebenefratelli è stato progettato un ponte pedonale equidistante tra via Cernaia e da corso di Porta Nuova.

Da corso di Porta Nuova, lungo via Fatebenefratelli si traguarda piazza Cavour, un altro dei luoghi che il progetto di riapertura dei Navigli vuole valorizzare.

3.2.3 | LA RIAPERTURA DELLA CERCHIA INTERNA

3.2.3.1 Da Corso di Porta Nuova a Piazza Cavour per la Cerchia dei Navigli (CN1)

Antonello Boatti

Il tratto della Cerchia Interna che raggiunge Piazza Cavour percorre il medesimo storico tracciato con una sostanziale coincidenza della sponda sinistra orografica, mentre sulla destra il canale progettato è staccato dalla cortina edificata di circa 5 m.

Sino alla chiusura dei navigli invece, come in tutta la Cerchia, la sponda storica era sostanzialmente in asse con il filo delle facciate degli edifici.

Nel tempo la città, dopo la chiusura dei Navigli, ha raggruppato nella maggior parte delle situazioni molti dei sottoservizi proprio nel nuovo marciapiede realizzato sulla destra orografica del tracciato del canale storico.

Non è quindi pensabile in alcun modo, anche per garantire l'accessibilità pedonale e carrabile a questi edifici, la riproposizione del Naviglio sul medesimo sedime di quello storico.

Ugualmente è necessario garantire il transito tra via dei Giardini e via Marco de Marchi che sino all'epoca della chiusura del Naviglio non esistevano.

Il progetto crea quindi un ponte pedonale e carrabile tra via dei Giardini e via Marco de Marchi.



FIG. 3.2.3.1.1

Immagine storica della prospettiva di via Fatebenefratelli in direzione di piazza Cavour

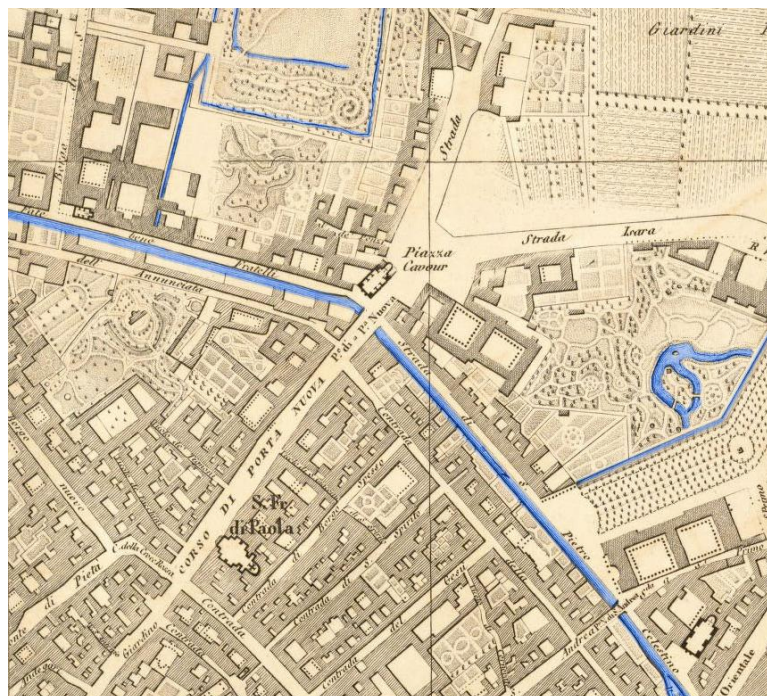


FIG. 3.2.3.1.2

Carta di Giovanni Brenna (1860) – piazza Cavour

In corrispondenza di questo incrocio per circa 35 m ad est e ad ovest lungo la via Fatebenefratelli si è costituita una pavimentazione rialzata a raso con i marciapiedi, che si congiunge con la medesima finitura in pietra del ponte estendendosi anche al percorso ciclopedonale con transito anche veicolare dei residenti.

Sul ponte quindi si crea una nuova prospettiva di tutto valore che riguarda le alberature di via dei Giardini e di via Marco de Marchi e la prospettiva da un lato di San Marco e dall'altro di piazza Cavour.

Il ponte ha una larghezza di circa 18 m e la sua sezione evidenzia un andamento lievemente convesso per consentire alle imbarcazioni di transitarvi al di sotto.

Il transito delle imbarcazioni è garantito dalla presenza di una nuova Conca (n. 7, via Fatebenefratelli – via dei Giardini), fiancheggiata da un canale di soccorso, che arricchisce ulteriormente il valore del luogo.

Via Fatebenefratelli in sponda sinistra orografica è dunque una via transitabile in senso unico da est verso ovest, ma la dimensione della sua carreggiata pari a 5,5 m consente lo sviluppo di una viabilità con transito anche di mezzo pubblico in buona sicurezza.

In destra orografica si articola con dimensioni costanti tra i 3,5 m e i 4 m un percorso ciclopedonale con transito anche veicolare dei residenti.

L'ultimo tratto di via Fatebenfratelli conduce in piazza Cavour in cui il progetto di riapertura dei Navigli propone due soluzioni differenti, una più “filologica” che ripropone un tracciato per i Navigli riaperti coerente con il 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.



FIG. 3.2.3.1.3
Sezione del ponte via dei Giardini e via Marco de Marchi

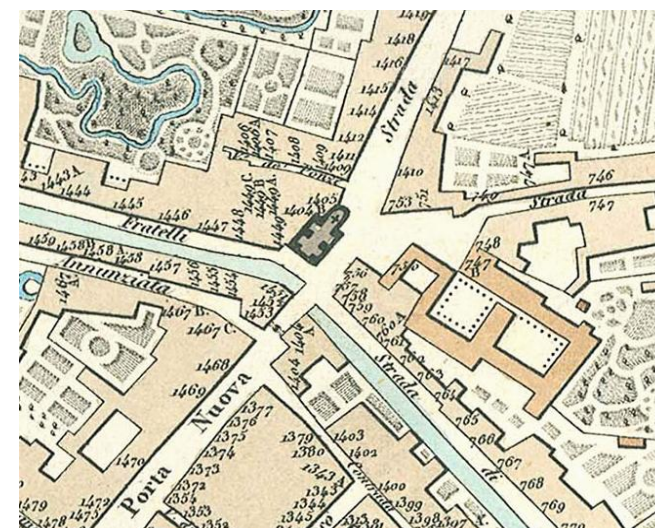
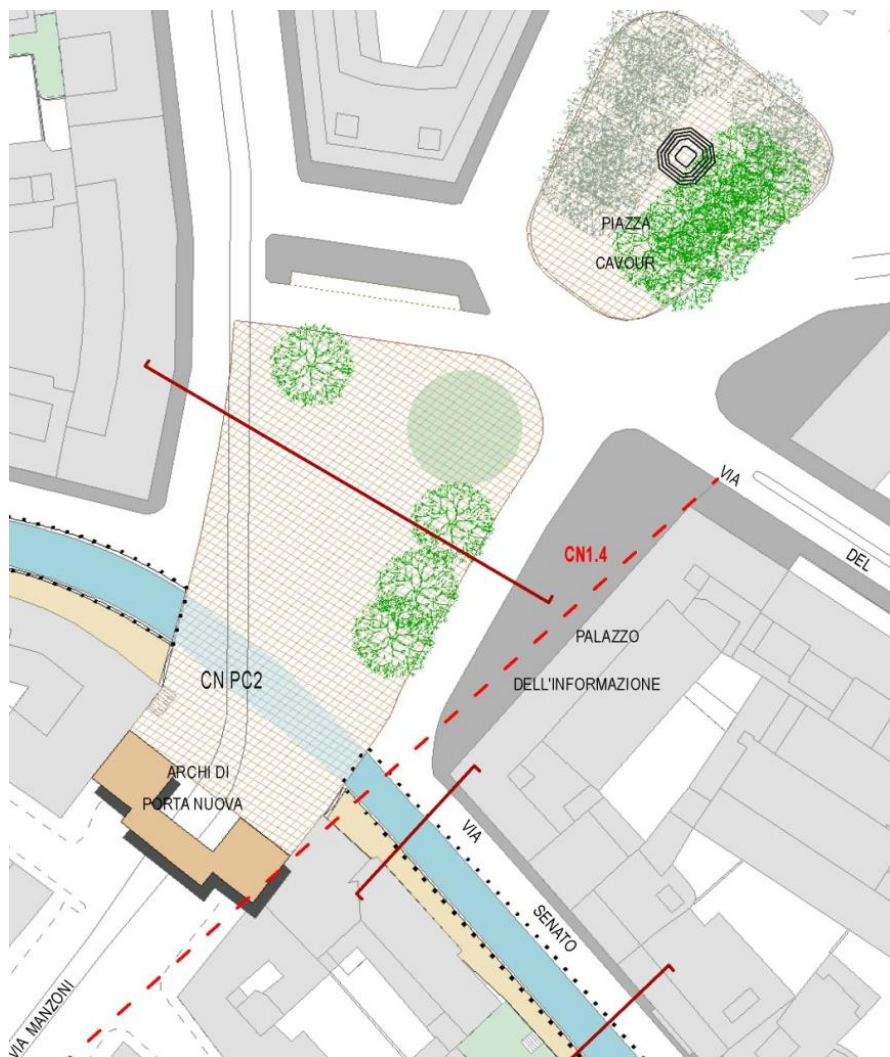


FIG. 3.2.3.1.5
Pianta di Milano del 1856 con focus su piazza Cavour

SOLUZIONE A



SOLUZIONE B

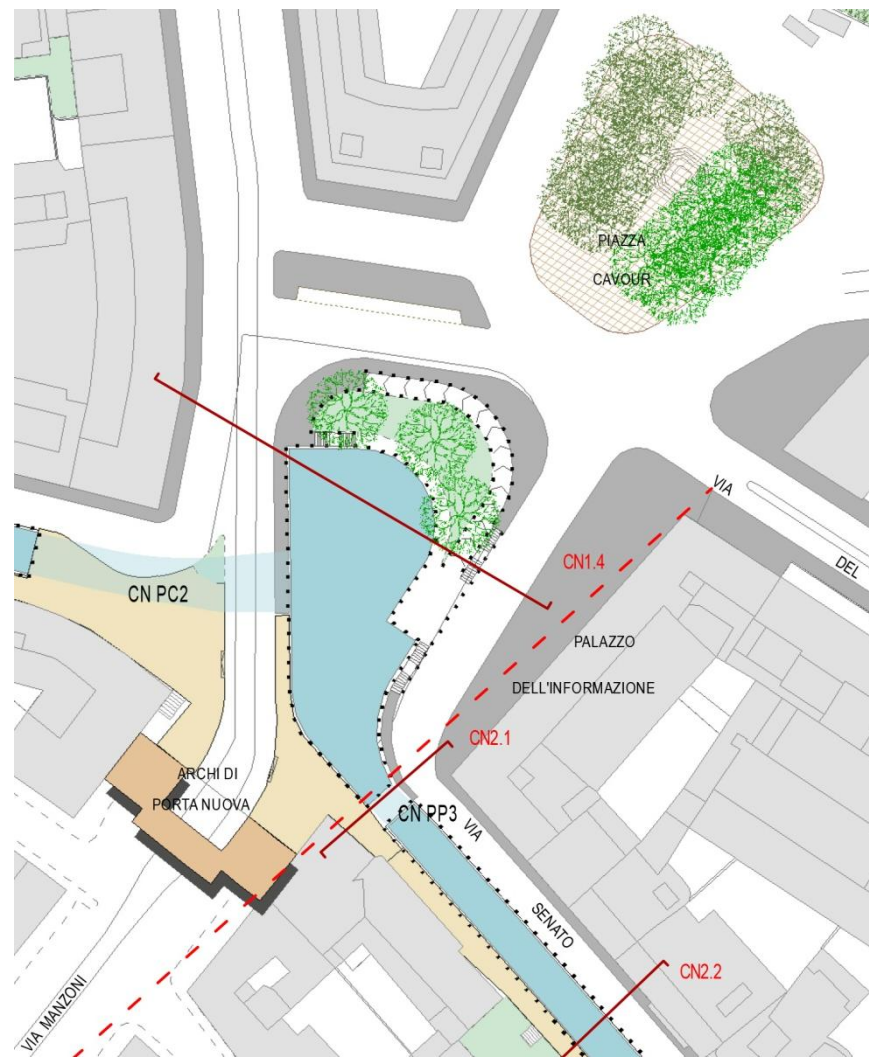


FIG. 3.2.3.1.4

Le due soluzioni proposte per piazza Cavour: A – ipotesi “filologica” con il tracciato del Naviglio coerente con quello storico;
B – ipotesi “innovativa” con creazione di un nuovo specchio d’acqua

Per collocare le due scelte progettuali nel contesto di piazza Cavour occorre aprire una riflessione sul significato urbano di questa piazza così come appare oggi.

Piazza Cavour dal 1860 ad oggi si è trasformata in uno snodo viabilistico, in cui un traffico piuttosto caotico domina la scena di una zona tra le più attrattive della città (Giardini Pubblici e Villa Reale, Archi di Porta Nuova, via Manzoni e Quadrilatero della moda).

Nella storia al contrario, sino alla copertura del Naviglio, questa piazza aveva un significato assai diverso: gli Archi di Porta Nuova, la bella facciata della Parrocchiale di San Bartolomeo affacciata sul Naviglio, una cortina edificata coerente ottocentesca tra via Palestro e piazza Cavour (albergo Cavour), il monumento a Cavour da cui la piazza prende il nome e infine il Palazzo della Canonica, la sede storica del Politecnico di Milano (1866).

Così nel passato dagli Archi di Porta Nuova alla fine dell'attuale via Manzoni, si ammirava il Naviglio che scorreva subito a ridosso.

Gli Archi di Porta Nuova costituiscono ancora oggi un'importante testimonianza storica facendo parte della Cerchia muraria medioevale e il lato che guarda verso piazza Cavour è ancora quello originario di maggior pregio.

La Chiesa di San Bartolomeo, le cui forme originarie risalivano all'XI secolo, invece era situata nell'attuale incrocio tra via Manin (già Strada della Cavalchina) e via Fatebenefratelli. Essa fu demolita nel 1861 per consentire l'apertura di via Principe Umberto, oggi via Turati.

La storia più recente della piazza, interrato il Naviglio, procede per interventi non coordinati nel tempo e tanto meno nello stile e nelle dimensioni.



FIG. 3.2.3.1.6
Demolizione della Chiesa di San Bartolomeo (1861)



FIG. 3.2.3.1.7
Il Palazzo dei Giornali di Giovanni Muzio

Innanzitutto il Palazzo della Canonica, la sede storica del Politecnico di Milano, venne demolito nel 1927, quando l'ateneo si trasferì a Città Studi, nell'attuale sede.

Verso la metà degli anni Trenta, durante il Fascismo si decise di erigere nella piazza un edificio che sarebbe stato il simbolo del giornalismo italiano, sede del giornale del Regime "Il Popolo d'Italia" concluso nel 1942. Il progetto, dell'architetto Giovanni Muzio, è caratterizzato da uno stile monumentale, con una facciata marmorea di sei piani arricchita da decorazioni scultoree di Mario Sironi.

Alla fine del conflitto mondiale (1946), la Comunità Svizzera di Milano acquistando il terreno corrispondente al vecchio edificio dell'albergo Cavour decise di costruirvi un edificio destinato a contenere anche la nuova Sede del Consolato e molte altre attrezzature connesse. Fu realizzato quindi l'edificio che si trova ora all'angolo fra la via del Vecchio Politecnico e la via Palestro e che si compone di un corpo di fabbrica più basso di quattro piani e che dà vita al fronte stradale su piazza Cavour svolgendo la funzione di raccordo con l'edificato preesistente e la torre di 21 piani lievemente arretrata.

Dal punto di vista funzionale, dagli anni Sessanta agli anni Novanta, il polo attrattore della piazza nel Dopoguerra unitamente al grattacielo svizzero fu nuovamente costituito dal Palazzo di Muzio che divenne sede di quotidiani fondamentali tra cui "Il Giorno" e altre testate che ebbero un certo rilievo a livello milanese. Oggi rimane traccia di questa storia legata al giornalismo e all'editoria con la presenza di un'agenzia d'informazione.

All'angolo tra via Turati e via Fatebenefratelli nei primi anni Sessanta fu costruito un edificio di otto piani, prototipo del processo di terziarizzazione di Milano, che tuttavia al piano terra ospitava un'importante sala cinematografica di prima visione, oggi chiusa e trasformata in una galleria commerciale.



FIG. 3.2.3.1.8
Il "Grattacielo Svizzero"

Questi sono gli elementi che delimitano piazza Cavour che oggi ha perso quel ruolo multifunzionale che ha rivestito nel passato e appare sempre di più come un luogo irrisolto della città di Milano.

Lo Studio di fattibilità di riapertura dei Navigli milanesi si pone l'obiettivo di rivitalizzare piazza Cavour ponendo al centro delle due diverse ipotesi progettuali la valorizzazione dei luoghi ancora carichi di significato nella città, tra i quali i Giardini pubblici, il Palazzo Dugnani, gli Archi di Porta Nuova, attraverso la creazione di prospettive nuove e di soluzioni di arredo urbano che le accompagnino.

L'ipotesi più "filologica" vede il Naviglio scorrere secondo l'orientamento storico e passare sotto una piastra ponte pedonale e ciclabile pavimentata in pietra a quota stradale e attraversata lungo la direttrice nord – sud dai binari del tram destinati a congiungere via Manzoni e via Turati.

Inoltre anche l'autobus proveniente da via Senato transiterà nella piastra poco più a nord. Due isole pavimentate in pietra, ma a quota + 15 cm rispetto alla quota stradale, ospiteranno la nuova sede delle fermate tranviarie di piazza Cavour.

L'isola più grande anch'essa pavimentata in pietra è caratterizzata da un'importante aiuola circolare che svolge la funzione di traguardo verso il monumento dedicato a Cavour a sua volta ben inserito in un'altra isola dominata dalle alberature esistenti e da altre di nuova piantumazione.

L'arredo urbano dell'area è completato da alberature che possono essere quelle esistenti trapiantate e che indirizzano lo sguardo verso via Palestro e via Manin.

Il sistema della viabilità, meglio descritto nel cap. 5, prevede sostanzialmente un "loop" per la viabilità veicolare privata proveniente da via Senato e diretta in via Manin, via Palestro e via Fatebenefratelli che la allontana dal tracciato del Naviglio riaperto,

mentre la linea di mezzo pubblico proveniente da via Senato avrà, essa sola, attraverso un "semaforo attuato", via libera direttamente verso via Fatebenefratelli.

Il tram nelle due direzioni, via Manzoni – via Turati, transiterà sul nuovo ponte che avrà una luce di circa 7 m e una lunghezza pari a circa 25 m.

Nella seconda ipotesi, definita per brevità più "innovativa" il progetto propone una riqualificazione più radicale dell'area.

Da snodo viabilistico a piazza pubblica fondata sulla presenza dell'acqua.

Il Naviglio proveniente da via Fatebenefratelli si estende in profondità verso nord per circa 40 m e verso est per 20 m.

La forma assunta è quella di un vaso artificiale che fonde allineamenti rettilinei e curve per definire uno spazio che abbia relazione con le diverse funzioni e non impedisca lo sviluppo del sistema viabilistico così come progettato e sostanzialmente assai simile a quello già descritto per l'ipotesi più "filologica".

Il Naviglio si avvicina attraverso il nuovo vaso alla facciata dello storico Palazzo dei Giornali innalzando la qualità urbana di tutto il sistema.

Un approdo localizzato verso est, permette di raggiungere lo spazio verde a livello dell'acqua che risale in quota, in direzione dei Giardini Pubblici, per dare continuità al sistema ambientale. Inoltre una scala permette di arrivare alla quota stradale e ritrovarsi in direzione via Turati/via Fatebenefratelli. La quota stradale può essere raggiunta in questa posizione anche attraverso una rampa che costeggia tutto lo spazio verde.

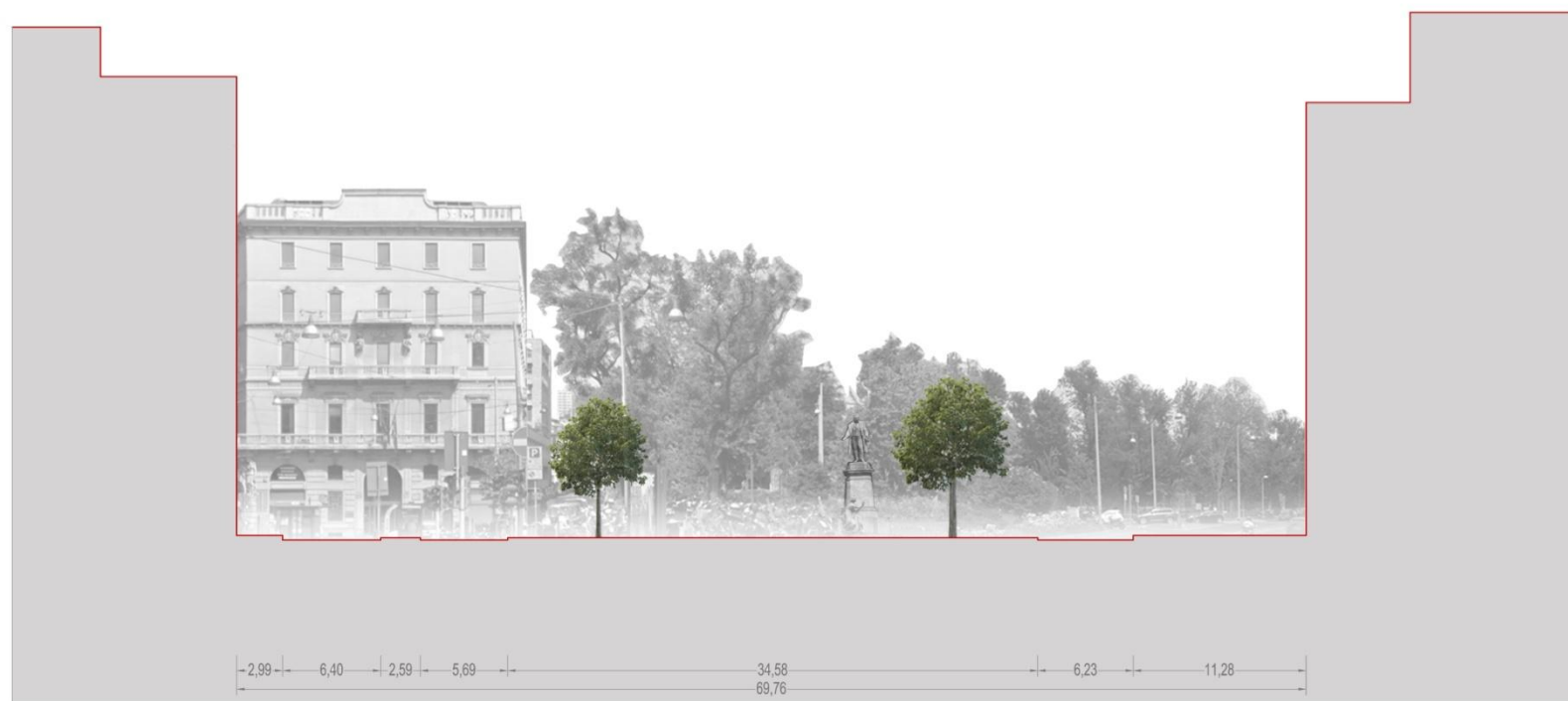


FIG. 3.2.3.1.10
 Sezione della soluzione A in piazza
 Cavour: ipotesi "filologica"

Di fronte all'approdo sono state progettate due rampe di scale, una verso i Giardini Pubblici, l'altra verso via Manzoni, permettendo di superare il dislivello direttamente in direzione di via Palestro e di via Senato. Lo spazio verde lievemente in declivio verso il Naviglio diventa così un luogo piacevole in cui poter sostare.

La circolazione veicolare a livello stradale non attraversa mai la zona pubblica costruita e segue quel "loop" già descritto nell'ipotesi precedente.

La linea di mezzo pubblico proveniente da via Senato, contrariamente a quanto descritto nell'ipotesi più "filologica", seguirà il percorso del "loop" previsto per la viabilità ordinaria per congiungersi a via Fatebenefratelli.

Il tram nelle due direzioni, via Manzoni – via Turati, transiterà sulla nuova piastra/ponte che occupa un'area molto ampia. Essa corrisponde all'estesa area pavimentata in pietra sopraelevata al livello dei marciapiedi e svolge la funzione di valorizzare complessivamente la prospettiva del nuovo Laghetto e insieme a quella degli Archi di Porta Nuova.

La piastra/ponte consente alle imbarcazioni di transitare sotto di essa in sicurezza con un franco libero sufficiente.

E' previsto che nell'ultimo tratto di via Fatebenefratelli si realizzino delle trasparenze della pavimentazione che consentano di percepire la presenza del Naviglio.

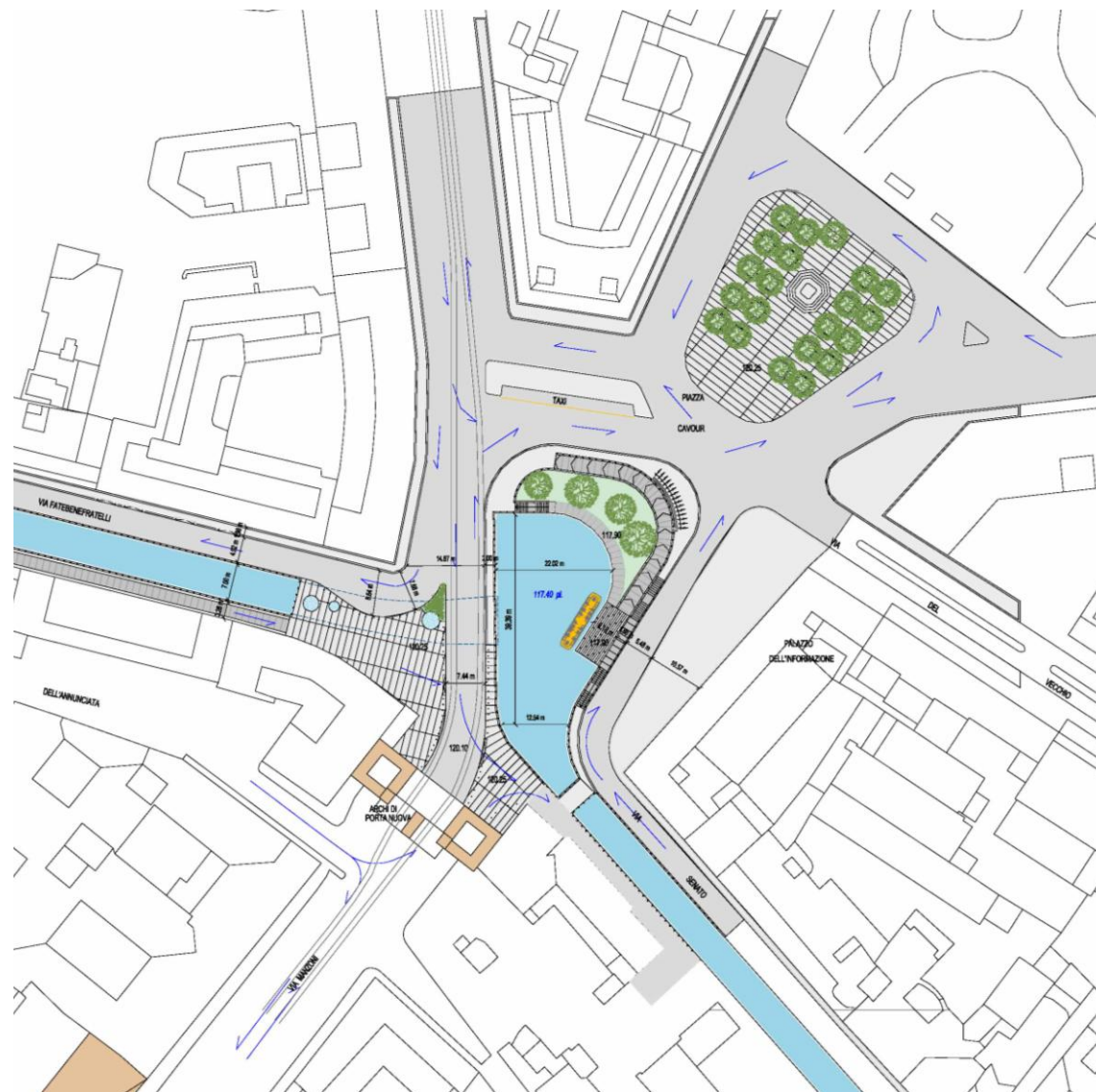


FIG. 3.2.3.1.11
 Planimetria della soluzione B in piazza Cavour: ipotesi "innovativa"

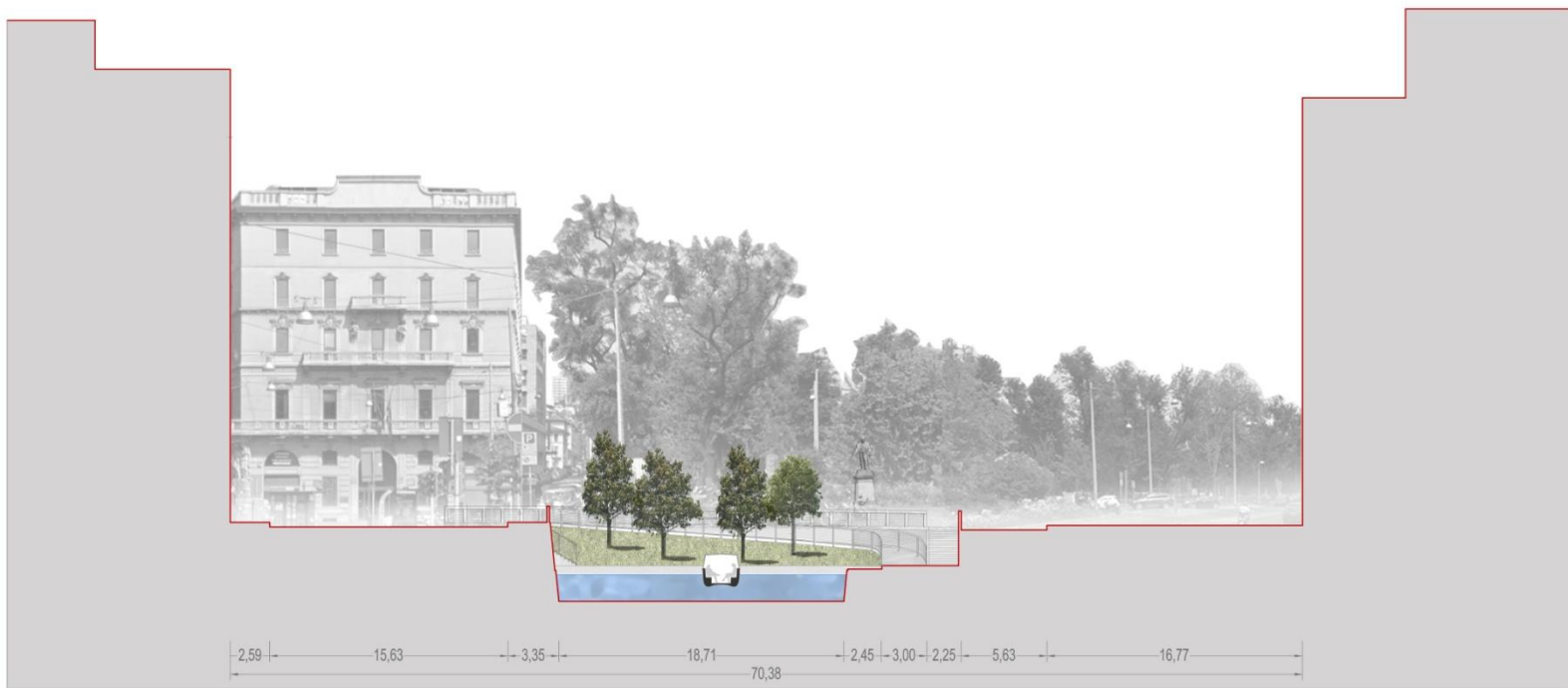


FIG. 3.2.3.1.12
 Sezione della soluzione B:
 piastra / ponte di piazza Cavour



FIG. 3.2.3.1.13
Rendering a cura di Marzia Stancati
Suggerione virtuale vista da piazza Cavour verso via Manzoni”



FIG. 3.2.3.2.1
L'approdo di Via Laghetto, a
destra il campanile della chiesa di
Santo Stefano in Brolo.
Anonimo, secolo XIX.