

# Milano: la riapertura del tratto coperto del naviglio della Martesana

**Marco Prusicki**

Dipartimento di Architettura, Ingegneria delle Costruzioni e Ambiente Costruito, Politecnico di Milano [marco.prusicki@polimi.it](mailto:marco.prusicki@polimi.it)

## Abstract

Riportare alla luce il tratto del Naviglio Martesana che scorre coperto nella città di Milano, costituisce una occasione straordinaria per riqualificare via Melchiorre Gioia, lo stradone largo 40 m e lungo 2,5 km che lo accoglie e che esso stesso ha generato: uno spazio urbano inospitale, dove è immediatamente percepibile il forte contrasto tra l'unitarietà data dal suo andamento rettilineo, dovuto al progetto cinquecentesco che ne è stato alla base, e l'eterogeneità dei caratteri sia formali che funzionali del suo successivo sviluppo insediativo. L'ipotesi progettuale propone la sostituzione dell'attuale manufatto idraulico interrato con un nuovo canale a cielo aperto e una banchina ribassata, lungo la quale sono previsti locali pubblici e attività commerciali. Una vera e propria 'strada nella strada', protetta dal traffico, che prolunga fino al quartiere di Porta Nuova la ciclovia del Naviglio della Martesana (40 km circa), reinterpretando in chiave contemporanea le potenzialità della sua originaria concezione rinascimentale.

## Parole chiave

Milano, Naviglio Martesana, vie d'acqua.

## Abstract

*The reopening of the covered stretch of the inland waterway called Naviglio Martesana which flows in Milan is an extraordinary occasion to regenerate via Melchiorre Gioia, a main road, 40 m wide and 2,5 km long: a complex and inhospitable urban space, where the strong contrast between the unity given by its straight course (originated by the sixteenth-century project which was at the base) and the heterogeneity of its formal and functional characters, is immediately perceivable. The project proposes the replacement of the actual underground hydraulic system with a new open channel and a lowered quay, along which local public and commercial activities are envisaged. A real 'street in the street', protected from traffic, which continues the bikeway of Naviglio Martesana (about 40 km) as far as Porta Nuova district, reinterpreting in a contemporary way the potentialities of its original Renaissance conception.*

## Keywords

Milano, Naviglio Martesana, waterways.

Received: February 2017 / Accepted: April 2017

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

DOI: 10.13128/RV-20171 - [www.fupress.net/index.php/ri-vista/](http://www.fupress.net/index.php/ri-vista/)

Ogni luogo ha una sua personalità vera, fatta di elementi unici, una personalità che può essere da troppo tempo dormiente ma che è compito dell'urbanista, del pianificatore, in quanto artista, risvegliare. (Geddes, 1915, p. 397)

Riportare alla luce le acque del tratto milanese del Naviglio della Martesana<sup>1</sup> che da poco più di mezzo secolo scorrono nel sottosuolo significa proprio questo: cogliere l'occasione per riqualificare la "strada più brutta nel quartiere più moderno della città" (Lanzani, Longo, 2016) risvegliando l'elemento più significativo della sua personalità 'dormiente'.

### La 'personalità' del luogo

Si tratta di via Melchiorre Gioia: uno spazio urbano largo quasi 40 m e lungo 2,5 km, dove è immediatamente percepibile il netto contrasto tra l'unitarietà del suo perentorio andamento rettilineo e l'eterogeneità dei suoi caratteri morfologici e funzionali, fortemente condizionati dalla

presenza dominante dell'auto, del trasporto, del veicolare, del traffico [...] la più determinante e inquietante del nuovo assetto formale metropolitano

per usare le parole del filosofo francese Jean Baudrillard riportate da Paolo Desideri (2002, p. 87).

Il carattere di unitarietà è dovuto al progetto di chiara concezione rinascimentale che ne è stato alla base: proprio al canale aperto nel 1564 per retti-

ficare l'ultimo tratto del Naviglio, un secolo dopo la sua trasformazione in canale navigabile (Lombardini, 1872, p. 35; Cislighi, 2009, p. 4), e alla strada per Monza che gli viene affiancata per entrare in città "diritta e molto ampia, confacente al suo decoro e alla sua dignità", come voleva l'Alberti (1966, pp. 304-306), abbandonando definitivamente l'antico percorso tortuoso (fig. 2).

Il punto di origine del rettilineo è situato nei pressi della Cassina de' Pomm, dove la strada per Monza incontrava il Martesana generando il bivio celebrato da molte rappresentazioni (fig. 3); più precisamente un poco più a valle, in corrispondenza della conca costruita nel 1474 (Bruschetti, 1834, p. 441; Codara, 1927, p. 115) che resisterà fino alla fine degli anni Cinquanta del Novecento, quando sarà smantellata in occasione della copertura del Naviglio. Il punto di arrivo è al ponte delle Gabelle, all'intersezione con viale Monte Grappa, dove rimane tuttora; ancora a metà Ottocento Giuseppe Elena lo ritrae nel suo bellissimo *Panorama di Milano* come un monumentale luogo d'acque, con il Tombone di San Marco rappresentato alla stregua di una vera e propria porta urbana (fig. 4).

Il carattere di eterogeneità trae origine, invece, da due importanti progetti successivi che innescano nell'area un rapido processo di trasformazione e determinano la conseguente atrofizzazione e perdi-

**Fig. 1** – L'asse di via Melchiorre Gioia in una cartolina della fine del Novecento.

**pagina a fronte**

**Fig. 2** – Il tratto terminale del Naviglio della Martesana nel disegno dell'Ing. G.P.Bisnati, 1619 (particolare).



ta di senso del grandioso progetto cinquecentesco. Il primo riguarda la nuova deviazione della strada di Monza nell'attuale viale omonimo, realizzato nel 1825 (Cislighi, 2009, p. 6), che declassa il precedente tracciato senza tuttavia impedire alla prima strada ferrata dell'Alta Italia, la Milano-Monza (Grandi, Pracchi, 2012, p. 55), attratta ancora dalla via d'acqua, di attestarsi proprio nei pressi del ponte delle Gabelle, con la prima stazione inaugurata nel 1840. Il secondo è relativo al grande scalo ferroviario, iniziato nel 1857 dagli austriaci e completato nel 1864 dopo l'Unità d'Italia (Osnago, 1885, p. 488 e sgg.), che stabilisce, per la prima volta, un confine fisico esterno alle mura spagnole della città e divide il rettilineo in tre parti ben distinte: la prima tra le mura stesse, ricordate ancora oggi dal rilevato dei Bastioni di Porta Nuova, e l'area dello scalo; la parte intermedia, corrispondente al suo attraversamento; e la terza, la più estesa, che si sviluppa tra di esso e la conca di Cassina de' Pomm.

La copertura del Naviglio Martesana nel territorio del Comune di Milano sarà decretata dal piano approvato in epoca fascista<sup>2</sup> e confermata nel dopoguerra<sup>3</sup>, quando l'area dello scalo viene ripensata come cuore del nuovo Centro Direzionale della città; in questa occasione il viadotto ferroviario che la delimitava nella parte settentrionale viene sostituito con una nuova 'porta' urbana: un edificio basso che

si sviluppa a ponte su via Melchiorre Gioia, affiancato da uno alto, a torre, parte di un complesso destinato ai Servizi tecnici del Comune di Milano realizzato solo parzialmente negli anni Sessanta del secolo scorso. Se l'esito architettonico del progetto firmato dagli architetti V. Gandolfi, R. Bazzoni, L. Fratino, A. Putelli non è risultato del tutto convincente (Grandi, Pracchi, 1980, p. 325; Vercelloni, 1987, p. 179), ben più interessante appare la sua concezione planivolumetrica, dovuta certamente a Giovanni Muzio e Emilio Lancia, allora consulenti dell'Ufficio Tecnico comunale per l'elaborazione del Piano particolareggiato (Edallo, 1956) che avevano già affrontato il tema in altre occasioni, sempre in relazione al rinnovamento dei luoghi di ingresso alla città storica<sup>4</sup>. Ciononostante, lo spazio urbano della nuova 'porta' rimane formalmente incompiuto; e non troverà definizione neppure quando sarà ulteriormente rafforzato dalla stazione Gioia della Metropolitana, inaugurata nel 1971, in coincidenza con il completamento della tombinatura del tratto del Naviglio Martesana tra la Cassina de' Pomm e il Tombone di San Marco (fig. 5). Con la costruzione del nuovo canale interrato, il tratto cinquecentesco del Naviglio non esiste più; e la sua presenza è stata completamente ignorata anche dal grande progetto di trasformazione 'Milano Porta Nuova', ormai noto in tutto il mondo (Molinari, Russell Catella, 2015) che rende irreversibile la rottu-

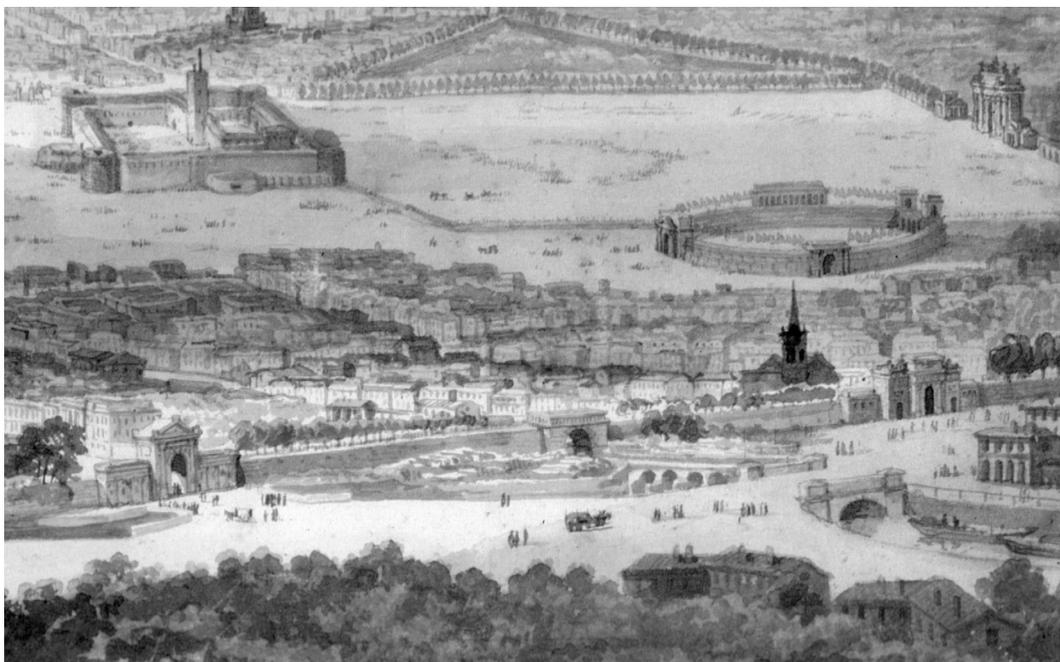






Fig. 3 – La Cassina de' Pomm in una veduta del 1808.

Solo pochi elementi testimoniano ancora il vecchio allineamento della strada alzaia<sup>6</sup> del Naviglio: verso il centro della città, due edifici storici importanti, le Cucine economiche progettate da Luigi Broggi nel 1882-83, attualmente utilizzate per servizi pubblici di quartiere, che costituiscono una delle più importanti opere milanesi di architettura del periodo postunitario (Gallo, 1992, pp. 101-110); e l'Osteria Isola Bella, storica osteria 'fuori porta', una sorta di *guinguette*, dove, ai primi di giugno del 1860, si riunirono i volontari della spedizione Medici prima di partire dalla vicina stazione centrale per Genova e di qui raggiungere i Mille in Sicilia (Barigazzi, 1968, pp. 195-196). Verso l'esterno, all'estremo opposto, due semplici costruzioni che sopravvivono spaesate tra i palazzoni del dopoguerra annunciando il modesto 'centro di quartiere' qui previsto dal Piano del 1953, oggi formato da pochi altri elementi: oltre che dalla corte dell'antica locanda Cassina de' Pomm, miracolosamente scampata alla demolizione e recentemente ristrutturata, dove ancora un piccolo bar ricorda la locanda storica, dalla chiesa dedicata a Santa Maria Goretti, un'architettura venata di brutalismo, realizzata tra il 1962 e il 64 da Mario Tedeschi, professionista vicino a Gio Ponti, con il sagrato e la piccola piazza adiacente; sul lato opposto, in sponda sinistra, dal *parco Cassina de' Pomm* il più piccolo parco di Milano (Castellano et al., 2007, p. 188), unico



spazio verde di questa zona periferica densamente urbanizzata, realizzato nel 2002 nell'area dismessa della fabbrica di candele Bonomi. Questa è ancora ricordata dal muro conservato che la separava dall'alzaia e dal *pont di pan fiss*, la passerella in ferro che attraversa il corso d'acqua proprio nel punto dove questo riappare alla vista e prende avvio l'importante ciclovia del Naviglio della Martesana: un itinerario di grande valore paesaggistico-ambientale e fruitivo che si sviluppa lungo tutta l'alzaia per circa 40 km fino a raggiungere il fiume Adda.

### Ragioni e obiettivi del progetto

A questo sintetico ritratto della 'personalità' del luogo è necessario aggiungere tre considerazioni che sono state poste alla base delle ragioni e degli obiettivi del progetto.

La prima riguarda la questione fondamentale del traffico. Seppure, in base alle verifiche tecniche effettuate (Goggi, Indelicato, 2015), i risultati possibili prevedono una apprezzabile diminuzione dello spazio ad esso dedicato – consentendo in tal modo di

ospitare nuovamente il canale a cielo aperto – è necessario prendere atto che il movimento di veicoli rimarrà comunque intenso anche nel medio/lungo periodo; ciò significa che non sarà possibile migliorare in modo soddisfacente l'abitabilità 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 e separati dalle ampie carreggiate. Difficilmente essi potranno costituire elemento di attrazione sufficiente per indurre a passeggiare lungo i suoi marciapiedi come avviene lungo i veri assi commerciali della città, spesso anche in condizioni decisamente sfavorevoli (ad esempio, in corso Buenos Aires).

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 e il piccolo parco di Cassina de' Pomm, o spazi ad essi in parte assimilabili, come i grandi complessi



**Fig. 5** – Via M. Gioia e la tombinatura del Naviglio della Martesana alla fine degli anni 60 del Novecento.

**pagina a fronte**

**Fig. 4** – L'ingresso in città del Naviglio della Martesana nel Panorama di Milano di Giuseppe Elena 1854 (particolare).

polifunzionali gestiti dagli enti religiosi, risultano introversi e separati dallo spazio della strada.

Proteggere dal traffico; realizzare spazi per un sistema autonomo di funzioni complementare a quello esistente; creare luoghi piacevoli dello stare e del passeggiare, sono quindi gli obiettivi principali che il progetto di riapertura del Naviglio della Martesana si deve porre per restituire a questa parte della città un alto valore aggiunto, tenendo conto delle peculiarità dei diversi tratti individuati.

Per ciascuno di essi la proposta progettuale elaborata (Prusicki e Candia, 2015) mette a fuoco temi specifici e sviluppa soluzioni diverse attribuendo al nuovo Naviglio ruoli e forme appropriate, in grado di affrontare i vincoli e risolvere le criticità facendo leva di volta in volta sulle opportunità che si sono storicamente determinate. Si è inteso, così, cogliere l'occasione di ridare vita al grande progetto rinascimentale che ne è stato all'origine, reinterpretandone in chiave contemporanea le potenzialità latenti alla luce della nuova realtà.

### **Temi e soluzioni progettuali**

Procedendo nel senso di scorrimento delle acque, ovvero da nord a sud, nel tratto tra la Cassina de' Pomm e la via trasversale Cagliero, il tema fondamentale sviluppato dal progetto è il potenziamento del ruolo del Naviglio nel sistema degli spazi di uso pubblico formatosi attorno alla Cassina, soprattutto attraverso la valorizzazione delle tracce significative dell'impianto storico ancora presenti nell'area. Il volume di traffico più contenuto rispetto ai tratti di valle, l'assetto viabilistico che non interferisce in modo determinante con il sedime del Naviglio, e una certa disponibilità di aree demaniali che è possibile riordinare in un disegno unitario, costituiscono i presupposti particolari per definire la nuova sistemazione. In questo tratto, il canale, largo 7 m in coerenza con la misura media riassegnata ai Navigli interni, può tornare a scorrere a cielo aperto e ricomporre la grande ansa originaria, conservando il livello dell'acqua del tratto a monte e quindi lo stesso rapporto con la strada alzaia che viene prolungata e ampliata.

Per consentire di mantenere il raccordo veicolare con via Cagliero alla quota attuale, nei pressi dell'incrocio, viene posizionata la prima delle tre conche previste lungo la via Melchiorre Gioia; un poco più a valle rispetto a quella storica, ma di fronte ai corpi di fabbrica disposti sull'antico allineamento che ritrovano



così senso e misura nello spazio. Il livello dell'acqua si abbassa di circa 3 m, come avveniva storicamente; in questo modo è possibile mantenere anche la continuità di tutti i successivi attraversamenti stradali alle quote attuali senza interferire con la navigabilità e raccordarsi alla quota vincolata del fondo-canale attuale in corrispondenza dell'attraversamento obbligato della stazione Gioia della metropolitana (Sibilia et al., 2015).

Nel secondo tratto, da via Cagliero a via Pirelli, lungo quasi 1,5 km, il tema principale del progetto coincide con il cuore del problema: la riaffermazione del ruolo primario del nuovo Naviglio nella trasformazione della strada in uno spazio urbano abitabile, in grado di contrastare efficacemente la presenza dominante del traffico che ne ha dilapidato tutta la ricchezza originaria non lasciando campo ad altre funzioni. Dalle simulazioni modellistiche del traffico effet-

tuate (Goggi, Indelicato, 2015), è possibile ipotizzare di ridurre le corsie da tre a due per senso di marcia e eliminare i controviai esistenti, mantenendo la sosta longitudinale dei veicoli lungo i marciapiedi che vengono arricchiti di alberature. In questo modo si ricava uno spazio sufficiente per affiancare al canale, in sponda sinistra, una banchina/alzaia posta alla quota dell'acqua, quindi ribassata rispetto al piano stradale, dando forma ad una vera e propria 'strada nella strada', larga complessivamente 13,5 m, scavata al centro della via.

La banchina si sviluppa come una passeggiata alberata continua che sottopassa gli attraversamenti viabilistici mantenuti al livello attuale. È formata da due fasce: una larga 4 m, che accoglie il percorso ciclopedonale continuo, percorribile anche da mezzi di servizio e di soccorso, e una fascia attrezzata di 2,5 m, dove si alternano le rampe carrabili e ciclope-

## pagina a fronte

**Fig. 6** – Il paesaggio urbano del tratto di via M. Gioia visto dai Bastioni di Porta Nuova. (In sequenza: le Cucine Economiche di L. Broggi del 1882-8, L'Osteria Isola Bella, il Porta Nuova Residence di M. Zanuso, P. Crescini del 1973, oggi Gioiaotto, le torri Solaria e Aria progettate da Architettura e Caputo Partners tra il 2010 e il 2013, e, sullo sfondo, l'edificio alto della 'porta urbana' novecentesca, realizzato su progetto di V. Gandolfi, R. Bazzoni, L. Fratino, A. Putelli tra il 1955 e il 1966.

donali di collegamento al livello stradale, le zone di sosta e *dehors* degli ambienti abitabili ricavati nel dislivello tra la banchina stessa e la quota stradale (fig. 7).

In questo modo la ciclovia dell'alzaia prosegue protetta dal traffico e senza interruzioni fino al quartiere di Porta Nuova, costituendo contemporaneamente anche una dorsale fondamentale per la riorganizzazione della mobilità dolce di un ampio settore urbano. Per favorirne quanto più possibile le connessioni, in corrispondenza di tutti gli incroci, oltre alle rampe, sono previsti sottopassaggi a corpi scala-ascensore che sbarcano direttamente sui marciapiedi (fig. 8).

La nuova sponda destra del Naviglio è costituita da un muro a scarpa, alla cui base è ricavata una fioriera a tasca per la messa a dimora di vegetazione rampicante sempreverde e piccoli arbusti che la qualificano come 'sponda verde', riproponendo una delle caratteristiche paesaggistiche-ambientali tipiche del canale. A quota strada, una sequenza discontinua e irregolare di "balconi sull'acqua", liberamente ispirati alla tradizione dei giardini affacciati sui Navigli, spezza l'uniformità del muro, interagisce con l'eterogeneità dei fronti stradali e fa da contrappunto alla metrica regolare della banchina alberata della sponda opposta (fig. 9).

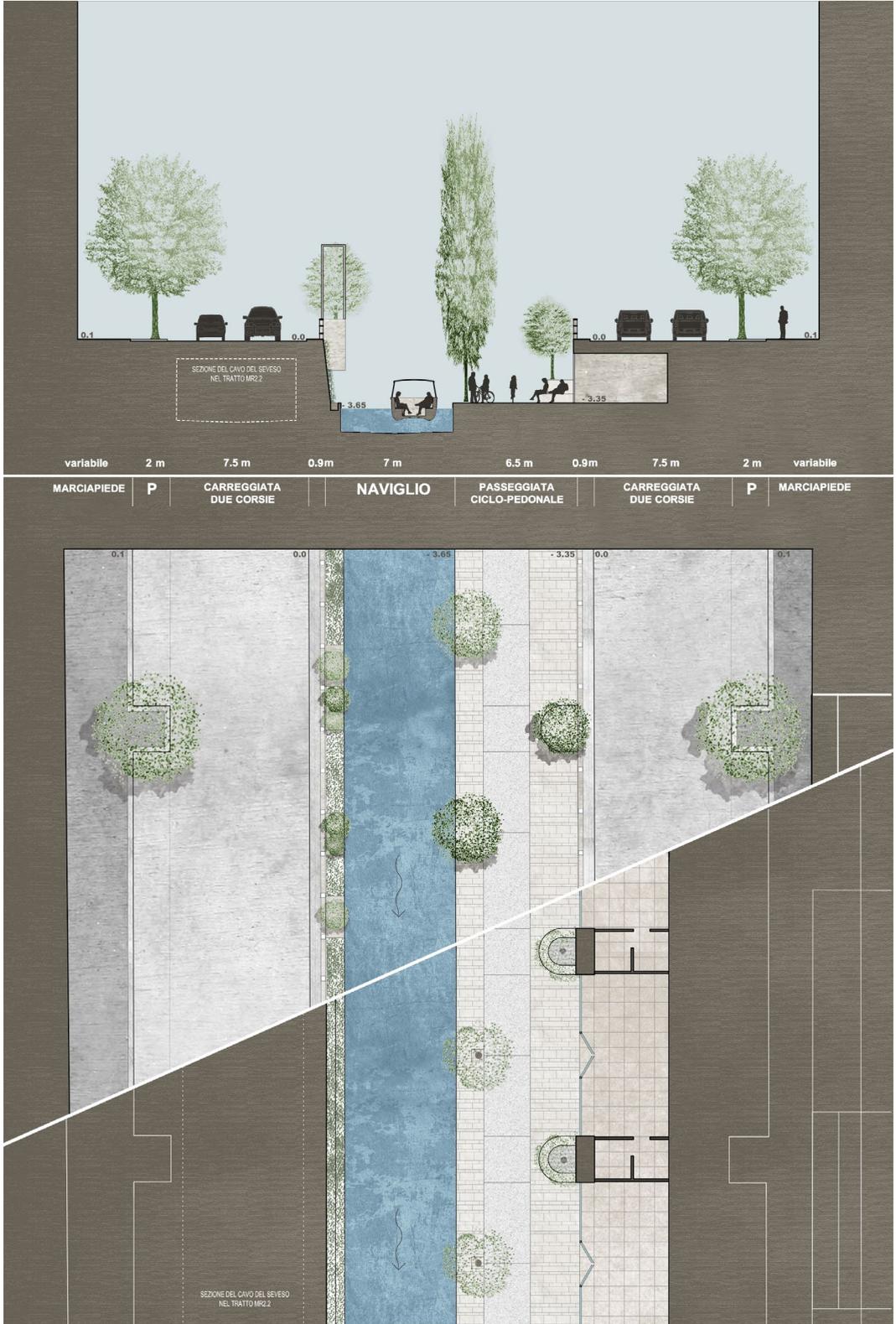
Circa a metà di via Melchiorre Gioia, in corrisponden-

za di via Carissimi, le acque del torrente Seveso che confluiscono oggi nello stesso canale interrato ove scorre il Naviglio, vengono da questo separate e deviate in una nuova condotta sotterranea indipendente. La separazione del Seveso dal Naviglio, essenziale per garantire a quest'ultimo di mantenere la buona qualità delle sue acque, offre altresì un contributo importante, anche se non risolutivo, al risanamento del complesso sistema idraulico milanese.

All'incrocio con via Pirelli, in corrispondenza del passaggio obbligato sotto l'edificio a ponte, dove non è possibile ridurre la dimensione delle carreggiate, il nuovo Martesana deve proseguire in galleria e attraversare la stazione della metropolitana alla stessa quota dell'attuale canale interrato.

Appena prima dell'imbocco del tratto coperto, il Naviglio si allarga in sponda sinistra e forma una piccola darsena; la corrispondente banchina si dilata sotto la carreggiata stradale ricavando una ampia zona porticata (15 x 50 m), una sorta di piazza coperta che si sviluppa alla stessa quota del sottopasso collegato al mezzanino della stazione della metropolitana e alla rete dei sottopassaggi pedonali.

Si viene così a formare un luogo fondamentale per l'intero sistema territoriale: un nodo di interscambio tra diversi mezzi di comunicazione proprio in corrispondenza della conclusione-inizio della passeggiata





pagina a fronte

**Fig. 7** – Sezione e pianta tipo del nuovo Naviglio nel tratto di via M. Gioia compreso tra via Cagliero e via Pirelli: la 'strada nella strada' con il canale, la banchina ribassata alberata e gli ambienti che vi si affacciano destinati a commercio, servizi, zone di sosta ecc.

**Fig. 8** – Planimetria a quota strada e a quota acqua del tratto del nuovo Naviglio tra via Sondrio-Tonale e via Galvani (nella planimetria a quota acqua è visibile la nuova condotta interrata del torrente Seveso affiancata al Naviglio).

ta sulla banchina, a sua volta collegata alla ciclovía sulla strada alzaia.

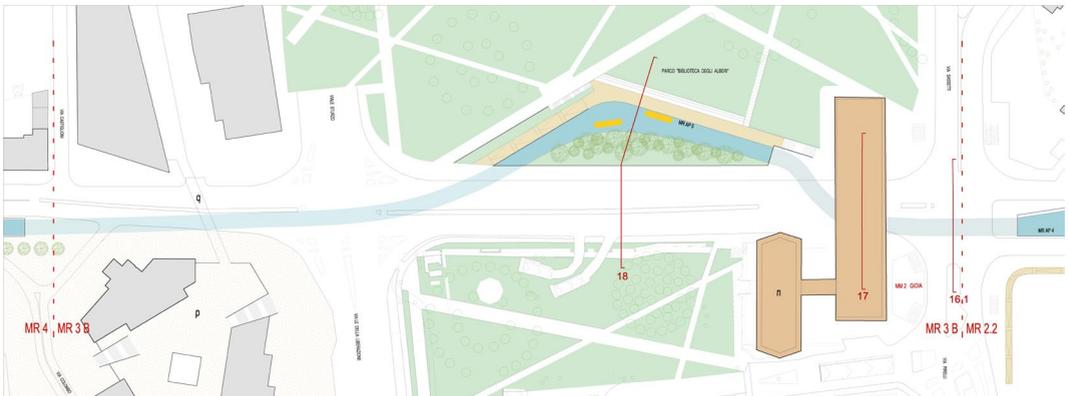
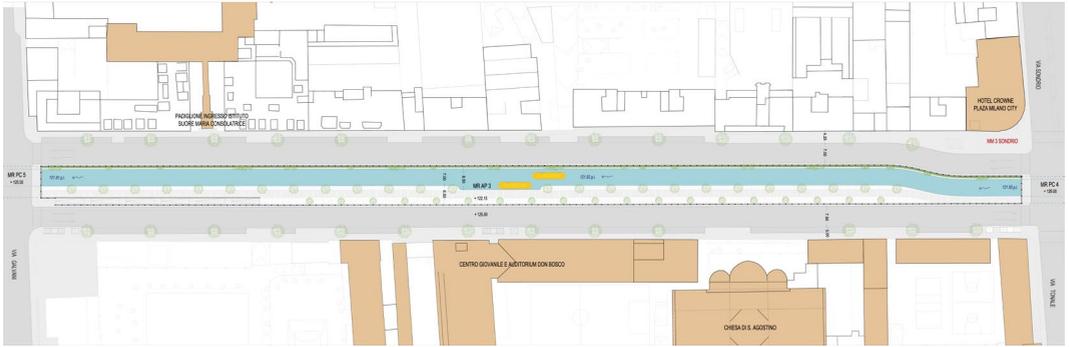
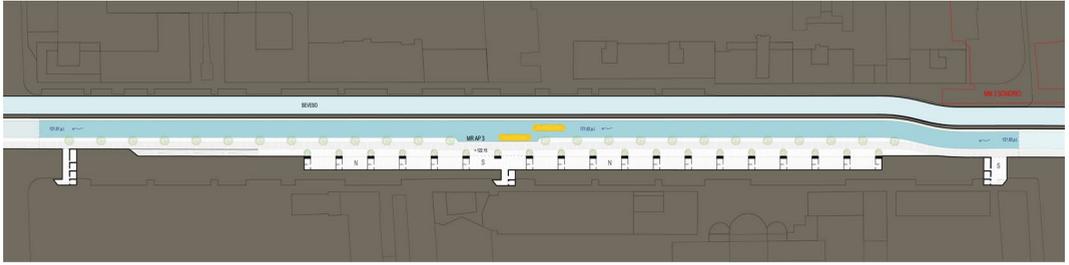
Nel tratto via Pirelli – via F.lli Castiglioni l'obiettivo del progetto è la reinvenzione di un possibile ruolo attivo del Naviglio nel quartiere di Porta Nuova che non lo ha riconosciuto come possibile elemento di organizzazione spaziale, riaffermandone l'estraneità. Qui, infatti, via Melchiorre Gioia è stata ripensata solo come strada di traffico veicolare e l'assetto attuale delle carreggiate, vincolate anche dalle strutture dell'edificio a ponte, rende impossibile la riapertura a cielo aperto del Naviglio seguendo il suo tracciato originario.

Superata la strettoia dell'edificio, vengono quindi

proposte due soluzioni alternative da sottoporre ad un'ulteriore fase di verifica.

Una prima soluzione prevede che il canale prosegua in galleria per altri 300 m circa seguendo il suo andamento storico lungo l'asse stradale, fino all'incrocio con via F.lli Castiglioni. In questo caso il tratto coperto si svilupperebbe complessivamente per circa 400 m, come accade in altre situazioni, ad esempio nel Regent Canal di Londra con l'Islington's Tunnel, o in quello del Canal Saint Martin di Parigi – peraltro per tratti molto più lunghi – ed essere, come in quest'ultimo caso, areato e scenograficamente illuminato dall'alto.

Più interessante e innovativa ci sembra, però, la se-



**pagina a fronte**

**Fig. 9** – Veduta del modello di studio.

**Fig. 10** – Planimetria a quota strada e a quota acqua del nuovo Naviglio in corrispondenza del futuro parco della Biblioteca degli alberi secondo la soluzione più innovativa – sullo sfondo l'edificio a ponte che forma la 'porta urbana' novecentesca.

conda soluzione: a valle del tratto in galleria, il Naviglio potrebbe flettere in sponda destra, spostandosi dall'asse stradale, e descrivere un'ansa a cielo aperto penetrando direttamente nel Parco 'Biblioteca degli alberi', assecondandone gli andamenti. In questo modo, oltre a diminuire la lunghezza del tratto coperto, sarebbe possibile ottenere un risultato straordinario: il nuovo parco acquisterebbe una vera e propria 'riva' sull'acqua lunga circa 100 m, dotata di un approdo per le imbarcazioni e sottolineata, sul lato opposto, verso la strada, da un nuovo boschetto, anche con funzione di mitigazione ambientale; contemporaneamente, il sistema dei Navigli guadagnerebbe un importantissimo collegamento diretto, sia visivo che funzionale, con il nuovo grande sistema degli spazi di uso pubblico su più livelli del 'Progetto di Porta Nuova' (fig. 10).

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.

Infine, più a valle, tra via F.lli Castiglioni e viale Montegrappa, il progetto prevede di riattribuire al Naviglio un ruolo strutturante, sia in senso morfologico che funzionale, riprendendo a scorrere a cielo aperto

secondo la sua giacitura originaria in modo tale da consolidare la fragile presenza degli importanti elementi permanenti della struttura storica, in particolare l'antica Osteria Isola Bella e le Cucine Economiche, ancora disponibili per rafforzare un polo attrattivo di attività collettive, legate anche alle importanti nuove destinazioni ricettive e fruibili dell'intera zona.

### Conclusioni

Riportare alla luce il tratto coperto del Naviglio della Martesana in questa forma articolata e funzionalmente complessa nell'ambito del progetto generale di riapertura dei Navigli milanesi

rappresenta – prima di tutto – la volontà di trasformare una realtà tra le più esterne della città [...] cercando di cancellare da esse qualsiasi possibile caratterizzazione ascrivibile al termine periferia (Boatti 2015, p. 197)

ma costituisce anche un atto fondamentale per riconoscere la via d'acqua come possibile asse portante di nuove centralità in un vasto settore del territorio orientale di Milano Città Metropolitana, oggetto di un processo di valorizzazione multisettoriale che si è contemporaneamente avviato, su iniziativa dei comuni rivieraschi, con la sottoscrizione di un Protocollo d'Intesa per l'istituzione del Parco Locale d'Interesse Sovracomunale Martesana<sup>7</sup>.



## Note

<sup>1</sup> Il Naviglio della Martesana, ideato da Filippo Maria Visconti nel 1443 e costruito nel 1457 da Bertola da Novate per volere di Francesco Sforza, diventa navigabile già durante il ducato di Galeazzo Maria, con la costruzione di una prima conca presso Gorla. Viene collegato alla Cerchia interna da Ludovico il Moro tra il 1493-96 con la costruzione del naviglio di San Marco e delle relative conche (Zimolo, 1957).

<sup>2</sup> Il Piano regolatore e ampliamento redatto dall'Ufficio Urbanistico municipale (ing. C. Albertini) venne approvato il 19 febbraio 1934.

<sup>3</sup> Dal Piano Regolatore Generale che fu approvato il 30 maggio 1953 e dal Piano Particolareggiato del Centro Direzionale approvato nel 1956, successivamente alla delibera che dopo lunghe trattative autorizzava l'arretramento delle ferrovie Varesine (Urbanistica 1956).

<sup>4</sup> 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 propilee' come soluzione del tema d'ingresso" alla via Principe Umberto (Torricelli, 1987, pp. 40-55), realizzata solo molto più tardi, sia da Emilio Lancia che con Gio Ponti progetta la casa-torre Rasini sul piazzale di Porta Venezia.

<sup>5</sup> Tra via Galvani e via Tonale: la 'cittadella' dei Salesiani dominata dalla grande chiesa neoromanica di S. Agostino (1895) progettata da C. Arpesani, affiancato dall'Istituto S. Vincenzo (1900) di A. Campanini, rimasto incompiuto su via Melchiorre Gioia, dove lascia ancora oggi una evidente smagliatura; sul lato opposto, un fronte compatto di edifici a cortina con basamento commerciale. Tra via Tonale e viale Lunigiana: da un lato la sequenza di palazzine basse del villaggio giardino della Maggiolina; sul lato opposto, edifici alti, realizzati negli anni Sessanta del Novecento, di scarsa qualità architettonica ma morfologicamente omogenei. Tra viale Lunigiana e via del Progresso/via Zuccoli, la palazzata del quartiere residenziale ad alta densità realizzato su previsione del piano razionalista del dopoguerra.

<sup>6</sup> 'Alzaia' è la fune che serve a tirare chiatte e battelli controcorrente lungo fiumi e canali.

<sup>7</sup> Il protocollo per l'Istituzione del Parco locale d'Interesse Sovracomunale della Martesana è stato firmato il 21 dicembre 2015 dal Comune di Milano insieme ai Comuni di Bellinzago Lombardo, Bussero, Cassina de' Pecchi, Cernusco sul Naviglio, Gessate, Gorgonzola, Inzago, Milano, Pioltello, Pozzo d'Adda, Vaprio d'Adda, Vimodrone e la Città metropolitana di Milano.

## pagina a fronte

**Fig. 11** – Sezione del nuovo Naviglio in corrispondenza del futuro parco della Biblioteca degli alberi secondo la soluzione più innovativa.

## Fonti bibliografiche

- Alberti L.B. 1443-1445, *De Re Aedificatoria*, Libro Quarto, Capitolo V, ed. 1966, Il Polifilo, Milano.
- Barigazzi G. 1968, *Le Osterie di Milano*, Mursia, Milano.
- Boatti A. 2015, *Il significato generale del progetto. La riapertura e la valorizzazione dei Navigli nella costruzione di un nuovo modello di vivibilità urbana per Milano*, in *Studio di Fattibilità per la riapertura dei Navigli milanesi*, vol. I, pp. 189-206, <<https://re.public.polimi.it/retrieve/handle/11311/986050/112044/Volume%201.pdf>> (3/17).
- Bruschetti G. 1834, *Storia dei progetti e delle opere per l'irrigazione del milanese*, Lugano.
- Castellano A., Crespi G., Toeschi L. 2007, *Il verde a Milano*, Abitare Segesta, Milano.
- Cislaghi G. 2009, *L'anomalia di Porta Nuova*, «Architettura Civile», n. 2, Milano.
- Desideri P. 2002, *Città di latta*, Meltemi Editore, Roma.
- Codara G. 1927, *I Navigli di Milano*, La famiglia Meneghina, Milano.
- Edallo A. 1956, *Formazione e attuazione del nuovo P.R.G., in Milano. Il piano Regolatore Generale*, «Urbanistica», rivista dell'Istituto Nazionale di Urbanistica, Torino.
- Gallo P. 1992, *Luigi Broggi, Un protagonista dell'architettura eclettica a Milano*, Franco Angeli, Milano, pp. 101-110.
- Geddes P. 1915, *Cities in evolution*, Williams & Norgate, London (ed. orig. trad. it. 1970, Milano, p. 356).
- Goggi G., Indelicato V. 2015, *La riapertura dei Navigli nel sistema della mobilità milanese*, in *Studio di Fattibilità per la riapertura dei Navigli milanesi*, vol. 2, pp. 75-120, <[http://download.comune.milano.it/09\\_08\\_2016/Relazione\\_fattibilita\\_Vol\\_2%20\(1470732285659\).pdf?pgpath=ist\\_it\\_contentlibrary/sa\\_sitecontent/utilizza\\_servizi/territorio/riapertura\\_navigli\\_2016](http://download.comune.milano.it/09_08_2016/Relazione_fattibilita_Vol_2%20(1470732285659).pdf?pgpath=ist_it_contentlibrary/sa_sitecontent/utilizza_servizi/territorio/riapertura_navigli_2016)> (03/17).
- Goila S., Bortolin G., Banfi G. 1970, *Greco. Un borgo, un comune, un quartiere*, Milano.
- Grandi M., Pracchi A. 1980, *Milano. Guida all'architettura moderna*, Zanichelli, Bologna.
- Grandi M., Pracchi A. 2012, *Treni e stazioni a Milano negli anni dell'Unità*, in M. Grandi (a cura di), *Architettura a Milano negli anni dell'Unità*, Libraccio Editore, Milano.
- Lanzani A., Longo A. 2016, *Sei parchi metropolitani che uniscono: il territorio, le acque e le città*, «Arcipelago Milano», <<http://www.arcipelagomilano.org/archives/42271>>.
- Lombardini E. 1872, *Dell'origine e del progresso della scienza idraulica nel milanese ed in altre parti d'Italia*, B. Saldini, Milano.
- Molinari L., Russell Catella K. (a cura di) 2015, *Milano Porta Nuova*, Skira, Milano.
- Osnago C. 1885, *Ferrovie e stazioni*, in *Milano Tecnica. Dal 1859 al 1884*, Hoepli, Milano, pp. 488-566.
- Milano. Il Piano Regolatore Generale*, «Urbanistica» n. 18-19, 1956, Torino.
- Sibilia S., Rosso R., Sciandra M.C., Lamera C., Brown M. 2015, *Fattibilità idraulica e idrologica*, in *Studio di Fattibilità per la riapertura dei Navigli milanesi*, vol. 2, pp. 5-28, <[http://download.comune.milano.it/09\\_08\\_2016/Relazione\\_fattibilita\\_Vol\\_2%20\(1470732285659\).pdf?pgpath=ist\\_it\\_contentlibrary/sa\\_sitecontent/utilizza\\_servizi/territorio/riapertura\\_navigli\\_2016](http://download.comune.milano.it/09_08_2016/Relazione_fattibilita_Vol_2%20(1470732285659).pdf?pgpath=ist_it_contentlibrary/sa_sitecontent/utilizza_servizi/territorio/riapertura_navigli_2016)> (03/17).
- Tonon G. 2003, *La strada come tramite della qualità urbana*, in F. Bucci (a cura di), *Periferie e nuove urbanità*, Electa, Milano.
- Torricelli A. 1987, *Ferrovie e stazioni: struttura della città, 'catastrofi urbane'*, in G. Fiorese (a cura di), *MZZ*, Comune di Milano, Milano, pp. 40-55.
- Vercelloni V. 1987, *Alcune considerazioni sulla storia del grattacielo milanese* in G. Fiorese (a cura di), *MZZ*, Comune di Milano, Milano, pp. 177-181.
- Zimolo G.C. 1957, *Canali e navigazione interna dalle origini al 1500*, in *Storia di Milano*, Fondazione Treccani degli Alfieri, Milano, vol. VIII, pp. 865-895.