

# INFORMA NAVIGLI

Milano, 18 aprile 2018, Università IULM  
Secondo incontro

**Comunicare il territorio; il caso dei Navigli di Milano. La storia e la cronaca di un progetto di attualità**

**Le possibili fasi di realizzazione per l'attuazione di un progetto completo e non parziale**

**Relazione di Roberto Biscardini**

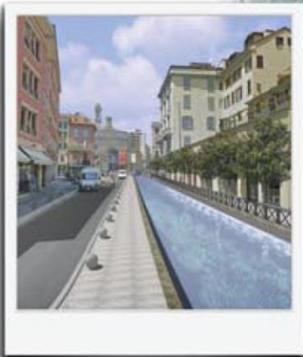
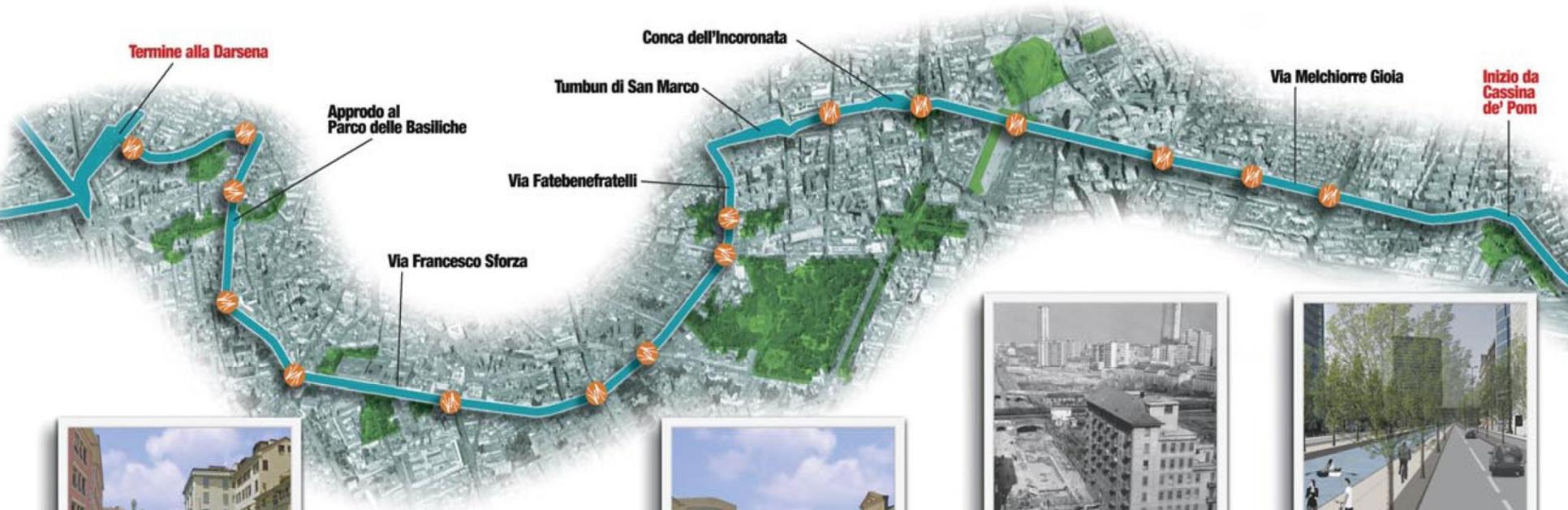


**Ordine dei Giornalisti**

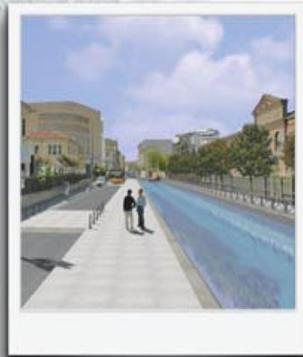
Consiglio della Lombardia



**ASSOCIAZIONE  
RIAPRIRE I NAVIGLI**



Una possibile visione di **Via Molino delle Armi**, tra piazza Vetra e l'incrocio con Corso Di Porta Ticinese. Sullo sfondo la chiesa di Santa Maria alla Vittoria.



Come potrebbe essere **Via Francesco Sforza** tra l'entrata del Policlinico e l'Università Statale. La zona potrebbe essere a "traffico limitato" (ZTL).



La chiusura del Naviglio Martesana in Via Melchiorre Gioia, negli anni '50, vista dal centro (angolo Via Monte Grappa), verso la periferia. Sullo sfondo a destra si vede chiaramente il "Pirellone".



L'immagine di **Via Melchiorre Gioia**, con il Naviglio Martesana che scorre al centro del grande viale, in prossimità dei palazzi della Regione e del Comune di Milano.

- Nel PowerPoint dello scorso incontro avevo mostrato una serie di immagini a dimostrazione del fatto che **quando furono chiusi i Navigli erano assolutamente puliti**
- Come avevo ricordato. La ragione di fondo della loro chiusura era legata a **una grande operazione di carattere immobiliare di trasformazione della città.**
- In nome della modernità e della necessità di aprire un'arteria stradale nuova ai margini del centro storico di Milano per fare spazio alla “civiltà delle macchine”

Ho spiegato le ragioni che hanno guidato la nostra associazione nel progetto di Riaprire i Navigli finalizzati al perfezionamento della qualità urbana della città, ma soprattutto

- **Per ricostruire la rete regionale dei Navigli lombardi**
- **Per restituire ai Navigli lombardi la plurifunzionalità di un tempo, la navigazione oltre alla funzione irrigua**

- Gli 8 chilometri in Milano consentono la realizzazione in Milano del passante idraulico, dal lago di Lecco a Pavia. Da Chiavenna a Venezia lungo la Martesana, la Fossa Interna, il Naviglio Pavese, il Ticino e il Po.
- E' quindi una piccola-grande opera infrastrutturale. Come lo è stato il Passante Ferroviario
- **Otto chilometri per farne funzionare 140**



- **Se si dovesse perdere l'obiettivo della navigabilità questo progetto non avrebbe alcun senso e dovrebbe essere abbandonato**
- In tutte le città europee, e non solo, sono in corso progetti per il riuso di vecchi corsi d'acqua e dove è possibile non viene perso l'obiettivo della navigabilità

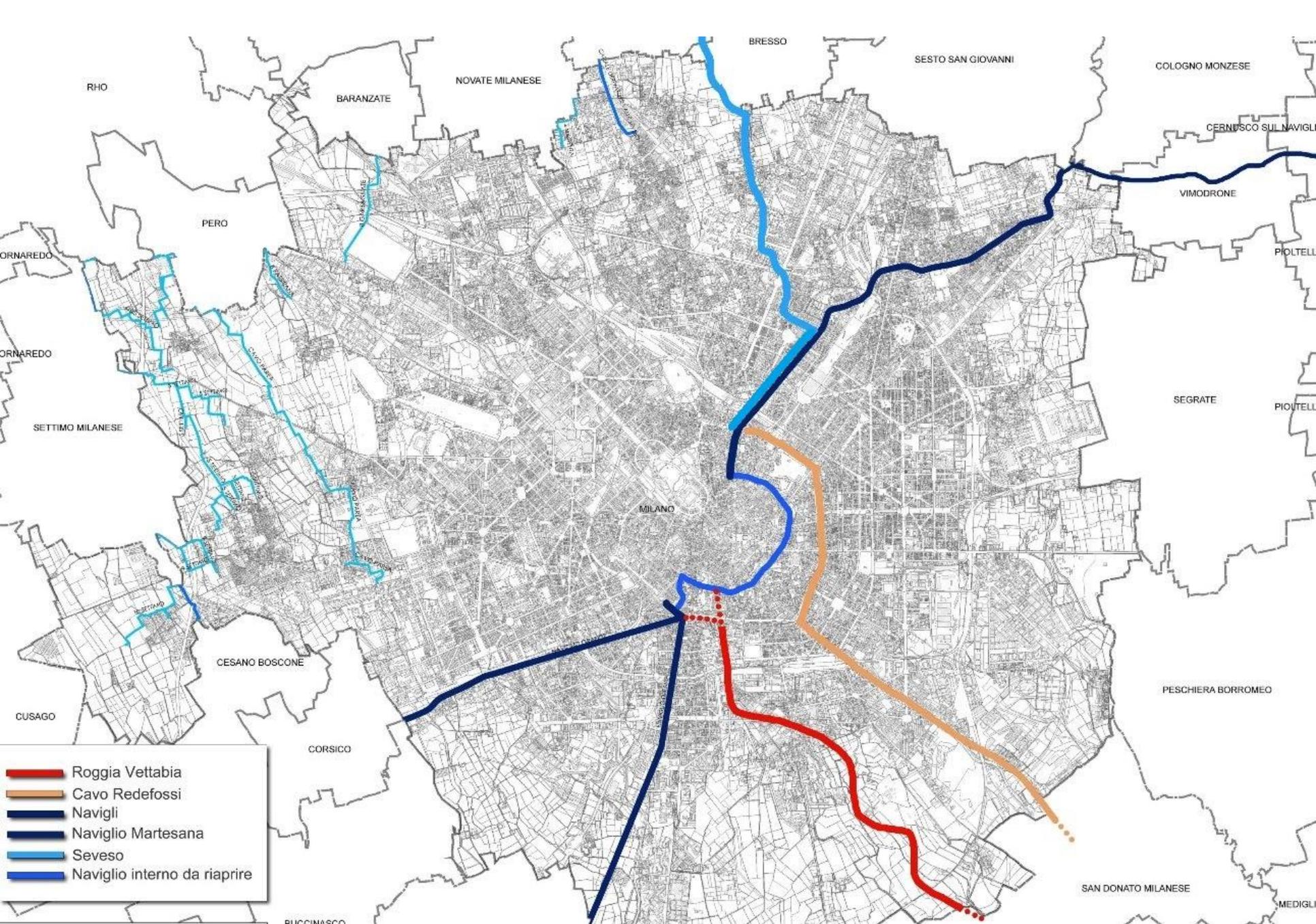
- Come abbiamo spiegato **l'obiettivo è costruire una nuova Milano sulla memoria della città d'acqua**, ma non è un'opera antiquaria, per realizzare punti pittoreschi nella città.
- Non è un'opera di puro imbellettamento, nè è un progetto di arredo urbano.

Questo è il punto centrale:  
per una comunicazione corretta

Che mette in evidenza anche **la diversa impostazione tra chi vorrebbe, come noi, che sia impostato subito un programma per l'apertura integrale degli 8 chilometri e chi, come il Comune, individua come primo lotto di lavori cinque "tratti" non collegati tra loro, per una lunghezza complessiva di 2 chilometri**

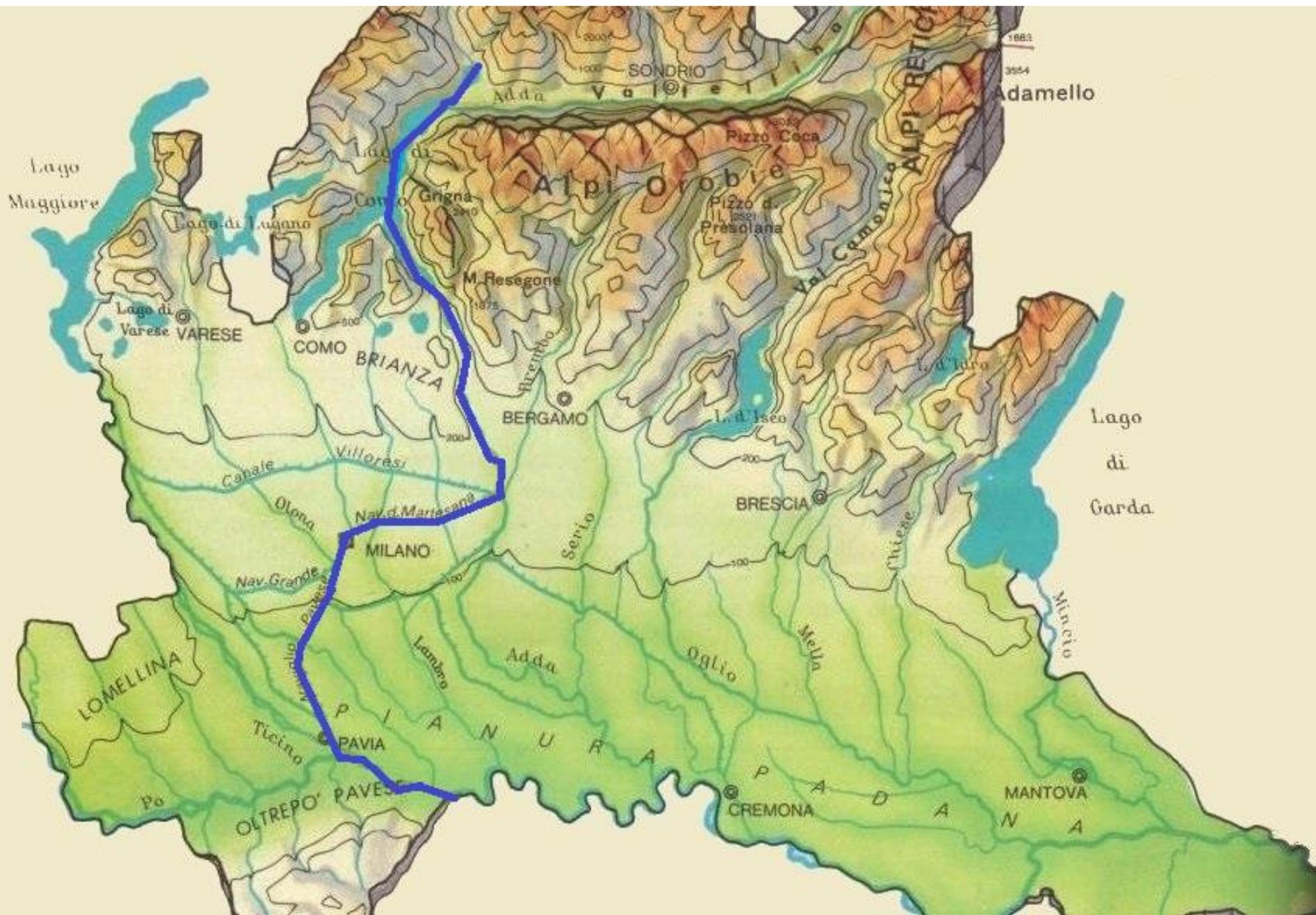
Ma anche questo sarà un argomento dell'importante **Dibattito pubblico** annunciato dall'Amministrazione comunale

- Per esempio
- Al di là delle modalità di finanziamento, che noi abbiamo sempre prospettato che dovessero prevedere anche la partecipazione di risorse private,
- **In occasione del Dibattito pubblico, la nostra Associazione porrà alla città l'opportunità di valutare l'ipotesi che il primo lotto dei lavori non siano i 5 piccoli tratti,**
- **ma la realizzazione completa dei 2,5 chilometri di Melchiorre Gioia con la contestuale risoluzione del problema Seveso**



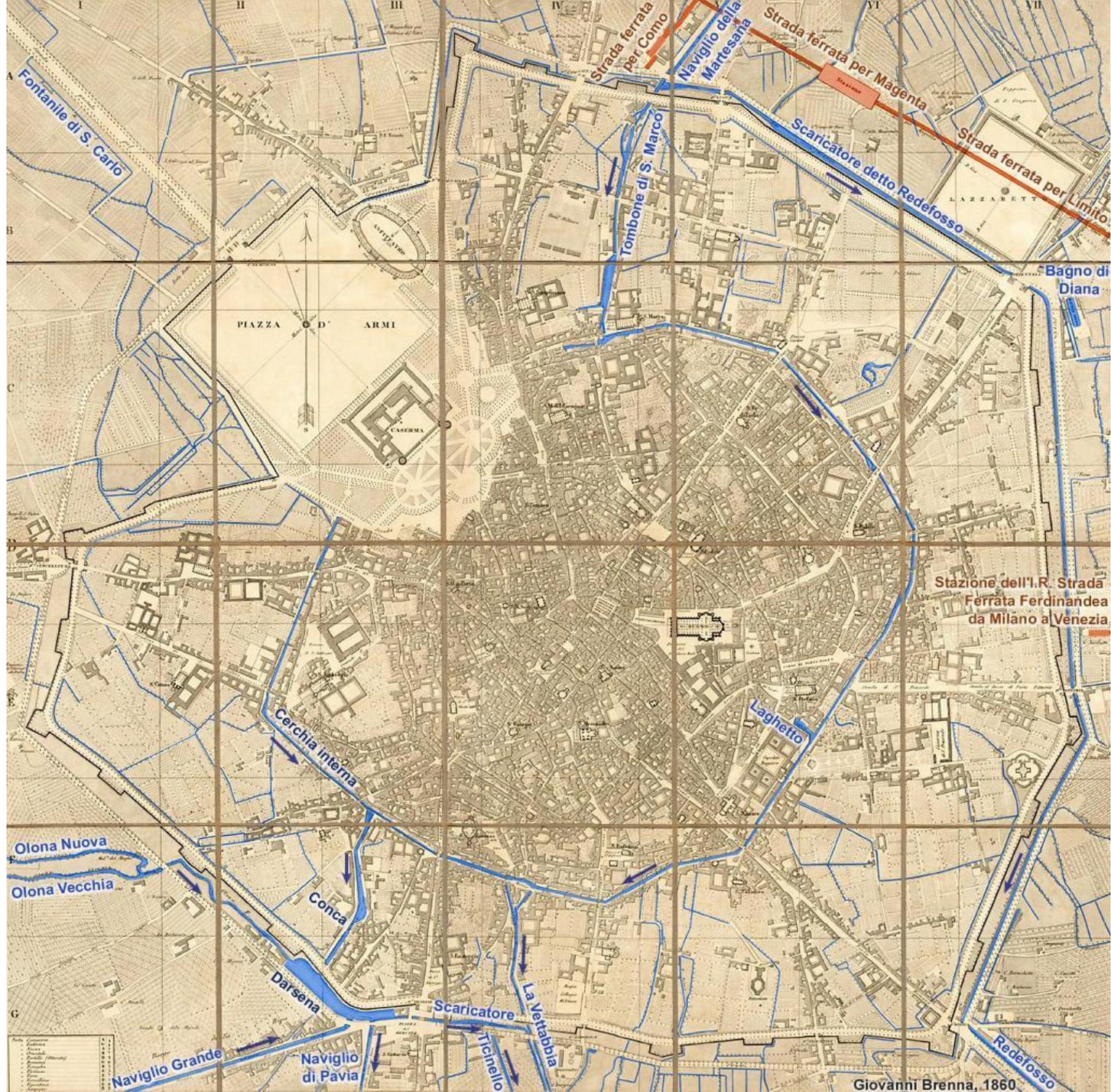
- Roggia Veltabia
- Cavo Redefossi
- Navigli
- Naviglio Martesana
- Seveso
- Naviglio interno da riaprire

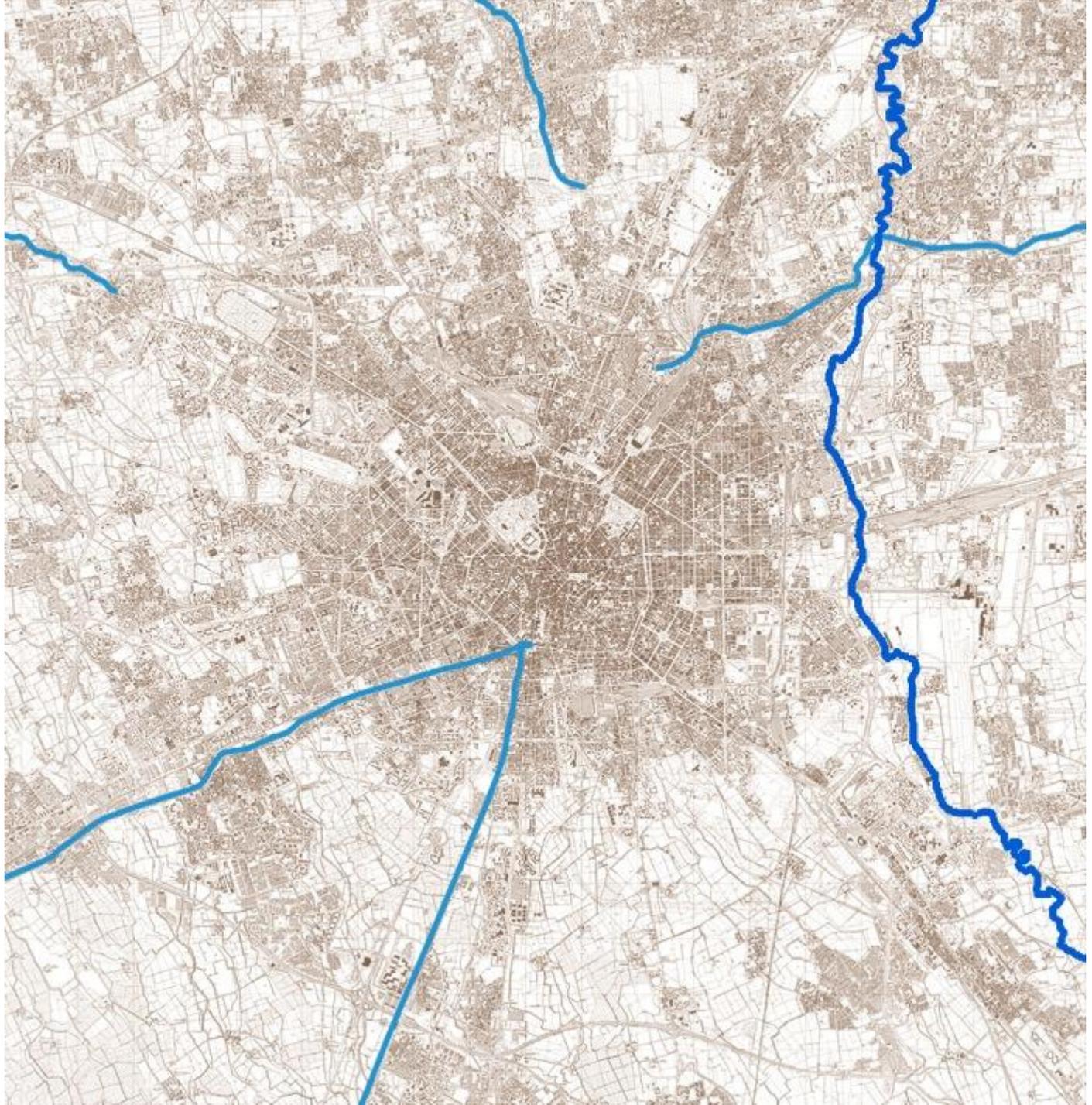
- Di più, se l'obiettivo è la navigabilità come lo è, e non solo sugli 8 chilometri di Milano ma dal Lago di Como a Venezia, l'opportuno coinvolgimento della Regione dovrebbe da subito favorire il ripristino del **Naviglio di Paderno** da Paderno d'Adda a Cornate d'Adda per ricostruire l'antico itinerario che potremmo chiamare “**da Novate Mezzola a Venezia**”.
- Secondo il nostro progetto gli 8 chilometri implicano la costruzione di 6 conche (pari a quelle esistenti una volta), più una, cioè 7.
- Nel progetto di fattibilità del Comune si parla di 10 conche

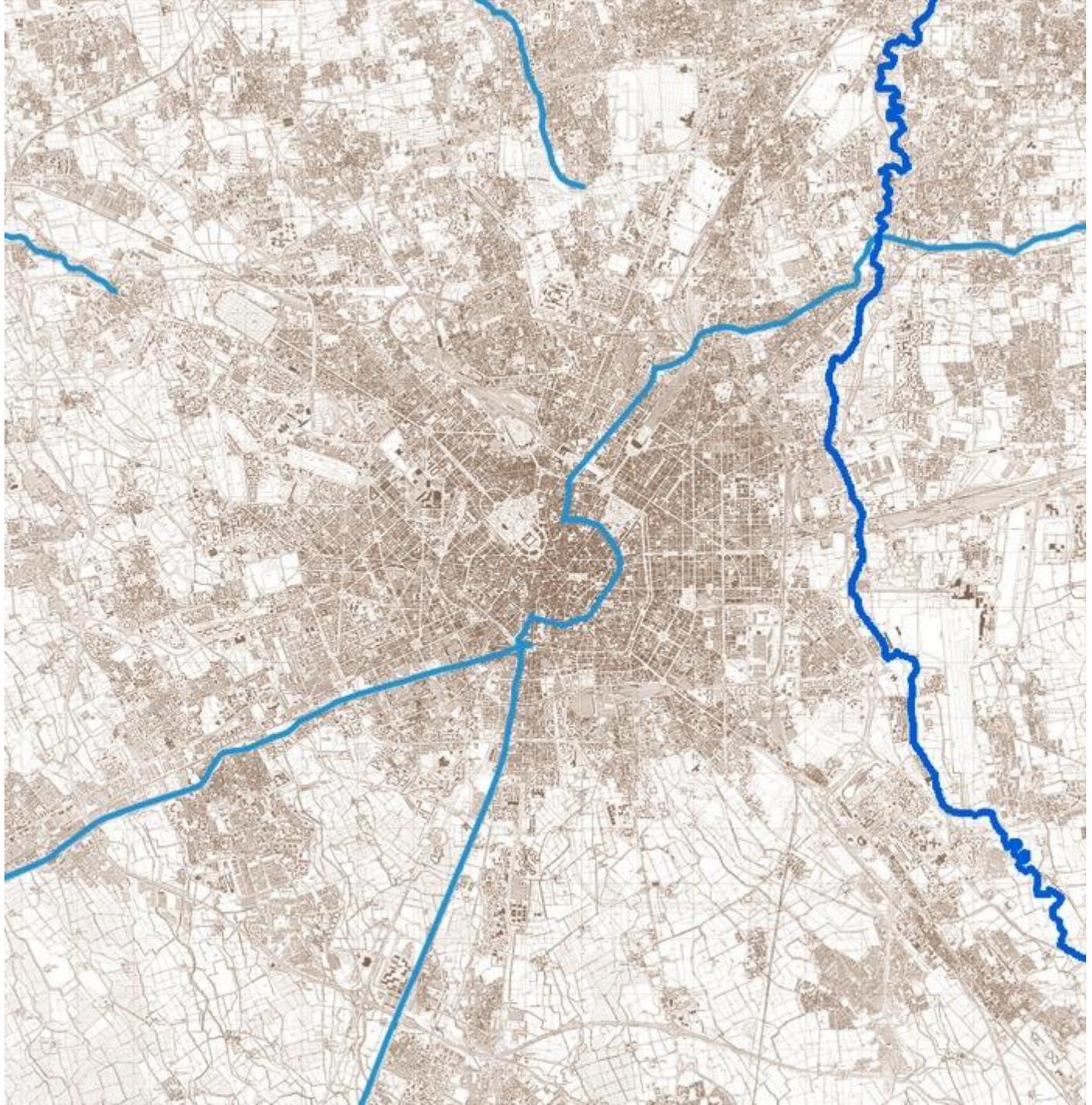


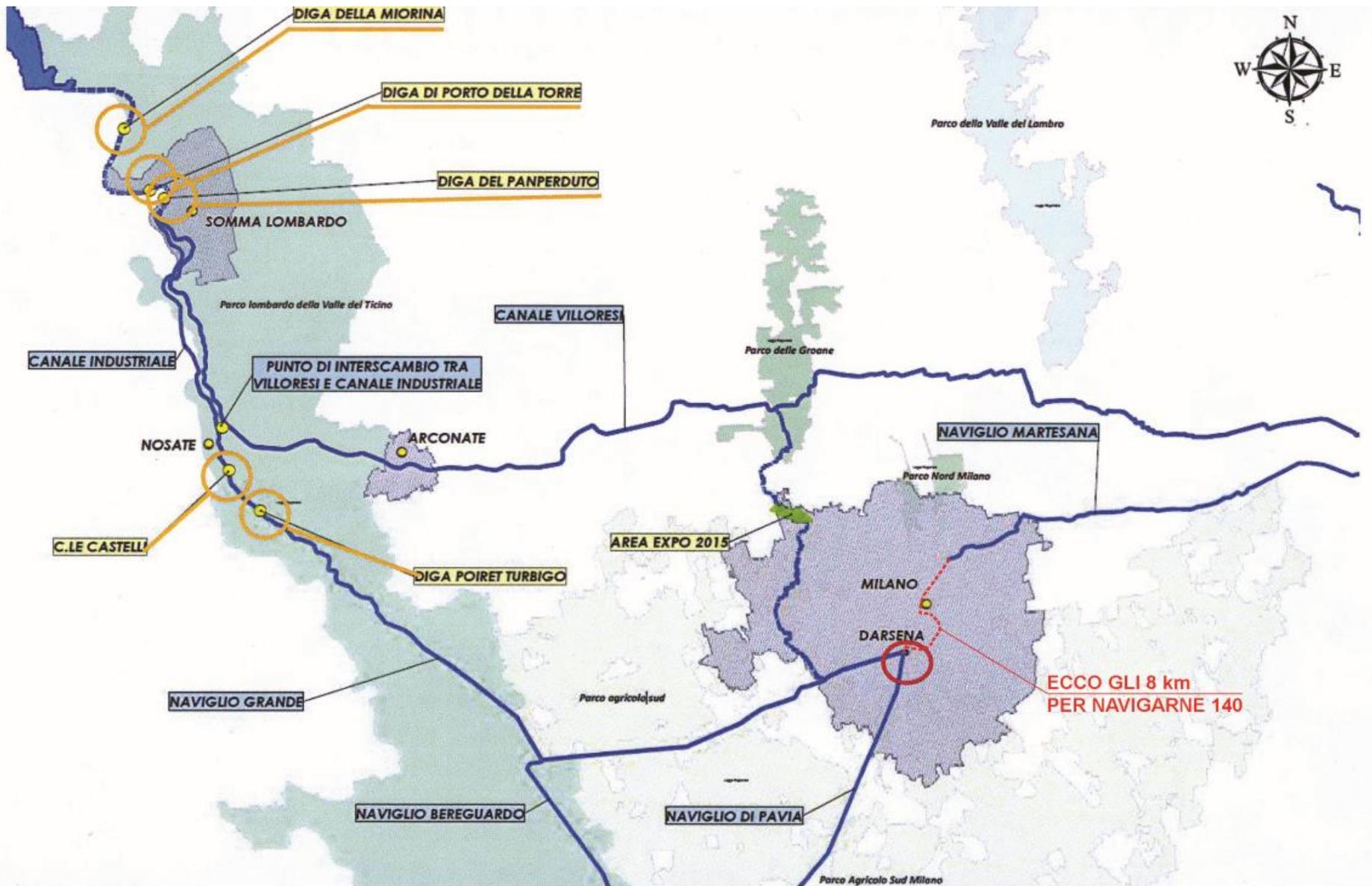
- Così come, secondo noi, sono indispensabili 20 attraversamenti stradali (non chiamiamoli ponti) mentre in quello del Comune si parla di 43 ponti e di una galleria di 300 metri in via Conca del Naviglio.

**Questo dimostra** come ho spiegato la volta scorsa che non bisogna confondere lo studio di fattibilità del Politecnico con un progetto architettonico e particolareggiato allo studio presso MM ma non ancora definito.









**ECCO GLI 8 km  
PER NAVIGARNE 140**

- Trasformerà la città riprogettandola soprattutto **alla quota zero**
- Aumenteranno le **zone pedonali** e le aree a **verde**
- Produrrà la realizzazione di nuovi **spazi pubblici** e una salutare riduzione del **traffico urbano**
- Valorizzerà la città **dal centro alle periferie**
- Molti **settori economici** si avvantaggeranno
- Sarà per Milano un'occasione per diventare più **attraattiva**
- Favorirà il **turismo** nazionale e internazionale

- **Riaprire i Navigli è la più grande opera ambientale mai realizzata a Milano dal 1946 ad oggi.**
- **Un opera di indubbio interesse regionale**
- **Un'opera di rilevanza internazionale per la “città naturale” del futuro**





MILANO: GIARDINO PUBBLICO DEL MANGIOLINO AL PONTE DELLA GARIBOLDI, FINE DEL 1914































