



INFORMA NAVIGLI

Milano, 14 maggio 2019, presso IULM
Secondo incontro

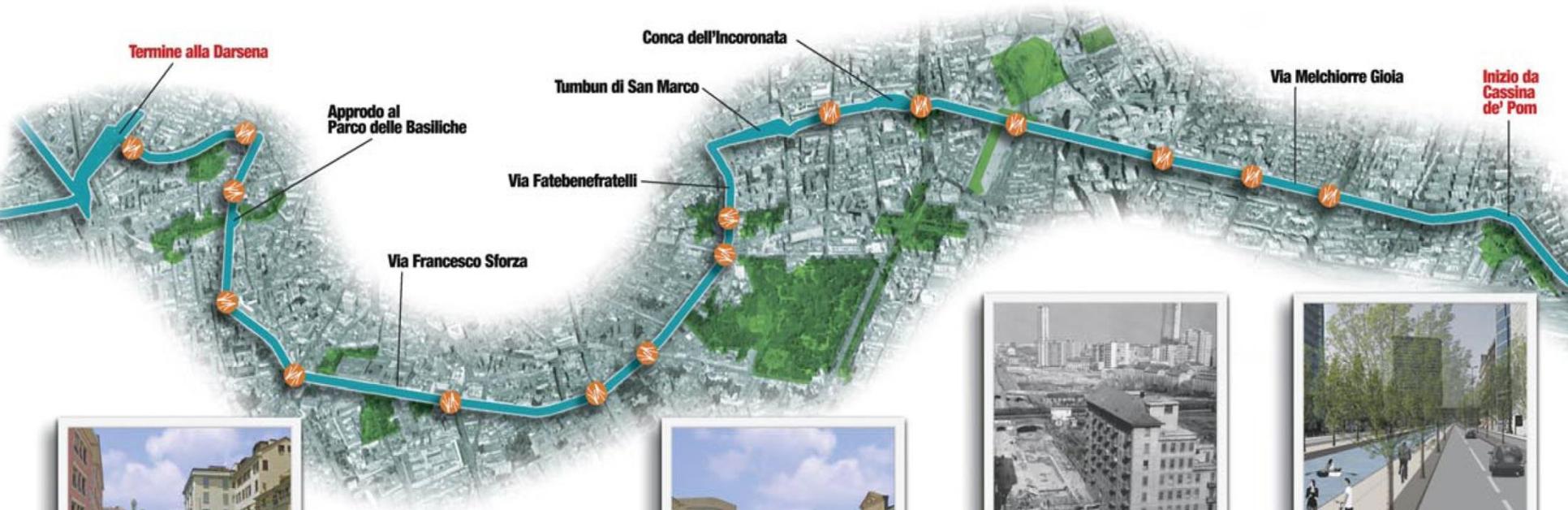
Le caratteristiche tecniche dei progetti di riapertura dei Navigli. Lo stato di avanzamento.

Introduzione di
Roberto Biscardini

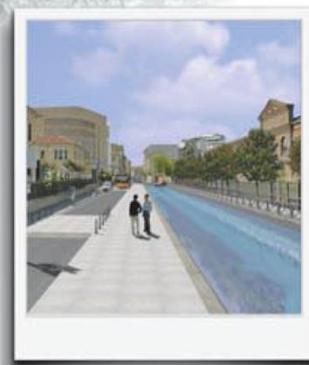
I capisaldi tecnici del progetto strategico

Nell'incontro della settimana scorsa ho spiegato le ragioni strategiche che hanno guidato la nostra Associazione nel sostenere la riapertura integrale degli otto chilometri a Milano.

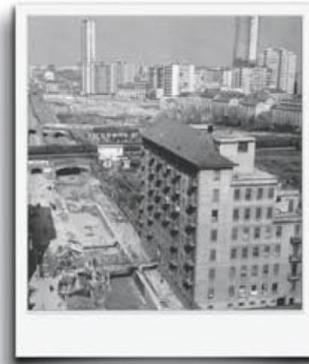
Ci riferiamo alla riapertura integrale dei Navigli da Cassina de' Pomm alla Darsena passando per via Melchiorre Gioia, via San Marco, via Fatebenefratelli, Cerchia interna, via Conca del Naviglio.



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.

Le ragioni strategiche:

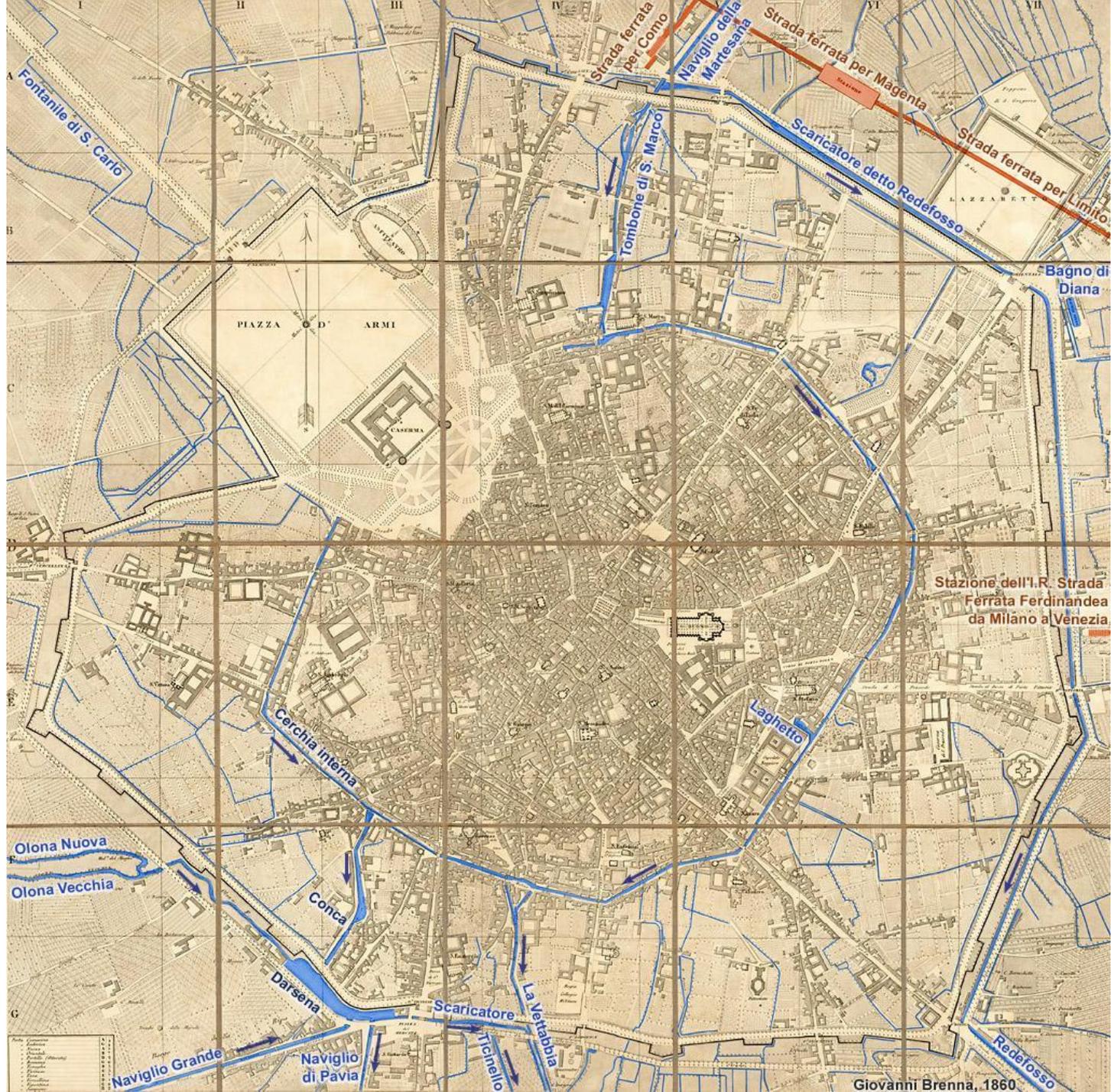
Riaprirli per:

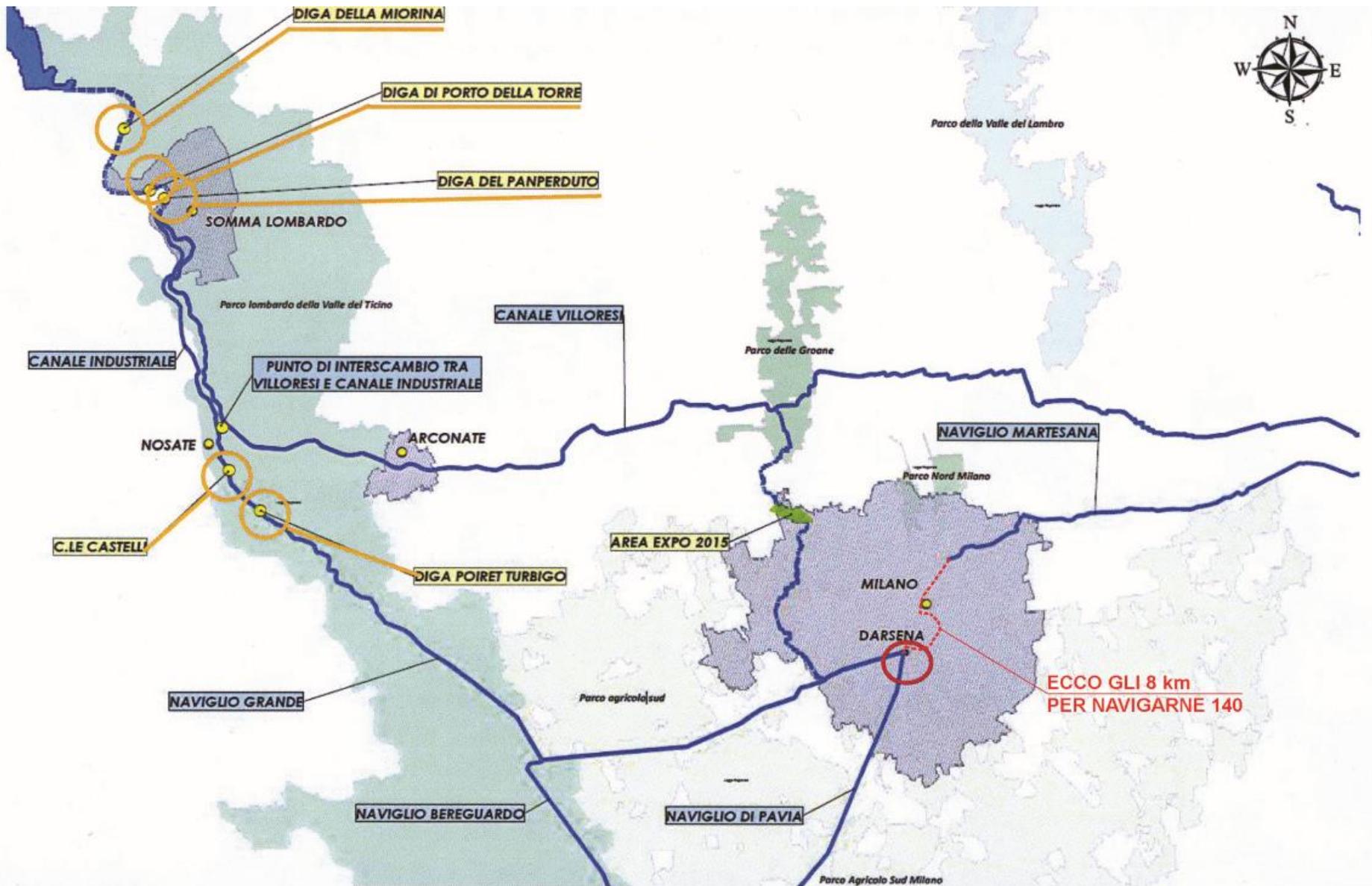
- Per restituire a Milano, in nome di una nuova modernità, il segno della storica **Milano città d'acqua, un'opera che guarda al futuro e non al passato**
- Una grande occasione per costruire una nuova Milano sulla memoria della Milano città d'acqua, **ma non è un'opera antiquaria, per realizzare punti pittoreschi nella città.**
- Non è un'opera di imbellettamento e non è un progetto di arredo urbano.

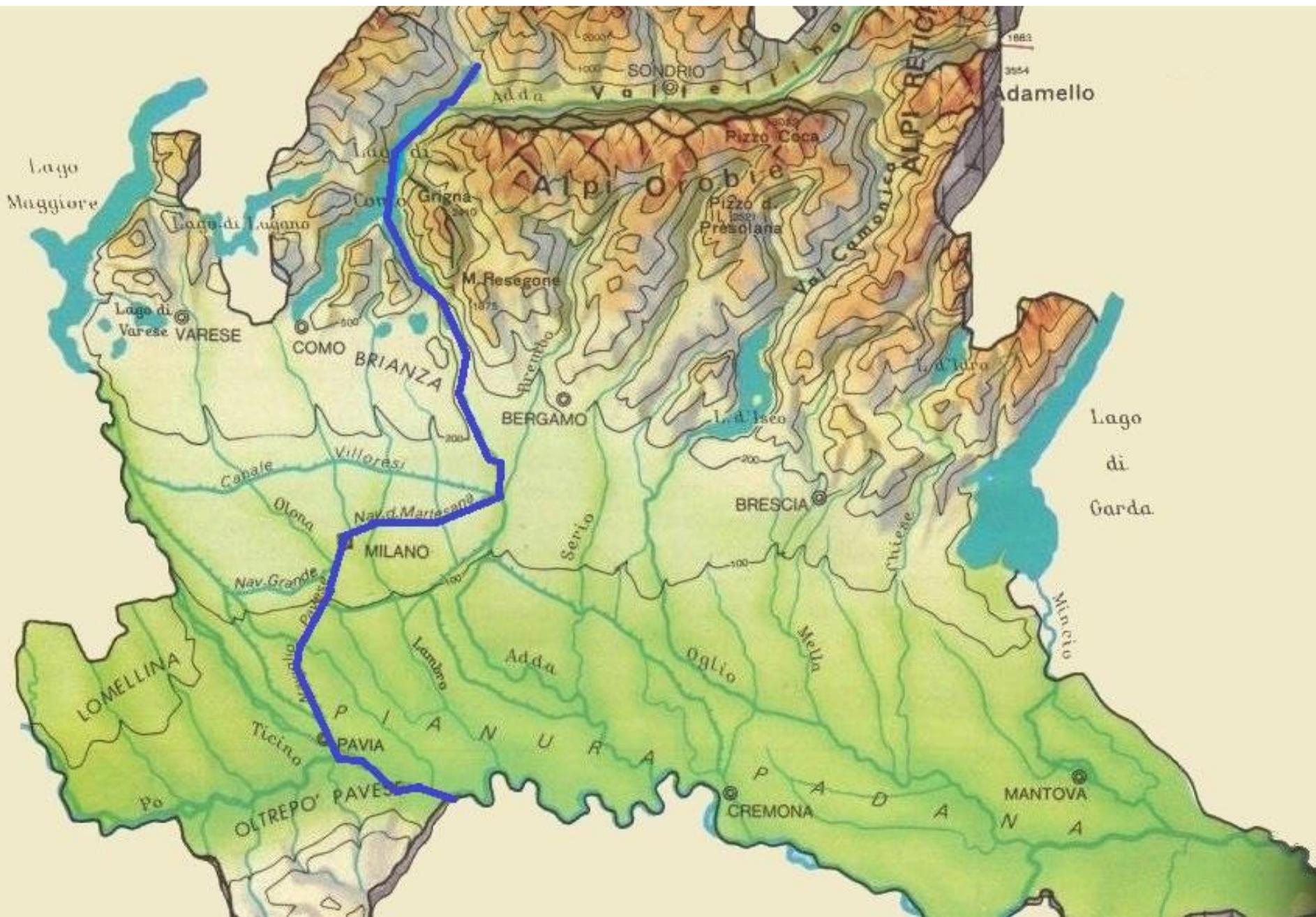
- **Per ricostruire NUOVO PAESAGGIO, nuova qualità urbana e nuova qualità ambientale**
- **Perché investire sull'acqua aumenta la COMPETITIVITÀ di Milano rispetto alle altre grandi città del mondo**

Ma ancora più importante, aprire 8 chilometri a Milano per farne funzionare 140 nel resto della Lombardia e cioè:

- restituire ai Navigli lombardi la plurifunzionalità di un tempo, la navigazione oltre alla funzione irrigua
- per consentire la realizzazione in Milano di un passante idraulico e navigabile, dal lago di Lecco a Pavia. **Da Colico a Venezia**. Circa 550 chilometri.







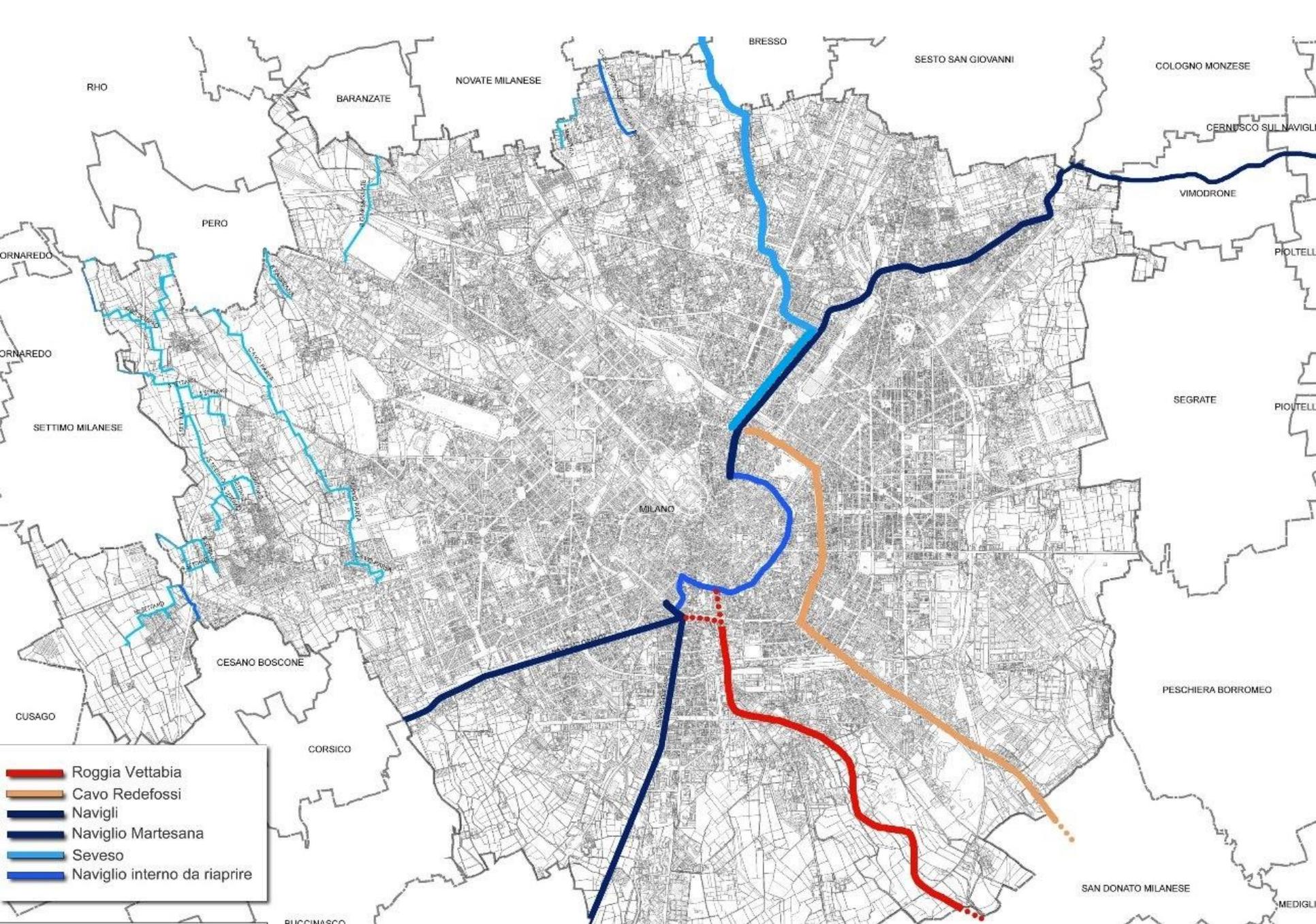
Infatti

- **Se si dovesse perdere l'obiettivo della NAVIGABILITÀ questo progetto non avrebbe alcun senso e dovrebbe essere abbandonato**

Infine abbiamo spiegato, sulla base dei risultati dell'ultima ricerca sulle modalità di finanziamento di quest'opera, da noi sviluppata, nell'ambito di un progetto Cariplo, come **riaprire i Navigli È UN INVESTIMENTO E NON UN COSTO a condizione che la riapertura dell'opera sia integrale.**

Naturalmente il progetto integrale deve essere definito **sulla base di un progetto generale**, anche se l'opera potrà essere **realizzata per lotti funzionali**.

Non a caso anche il Sindaco di Milano ha toccato con mano che eventuali **finanziamenti europei** saranno concessi solo se il programma di riapertura sarà integrale.



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

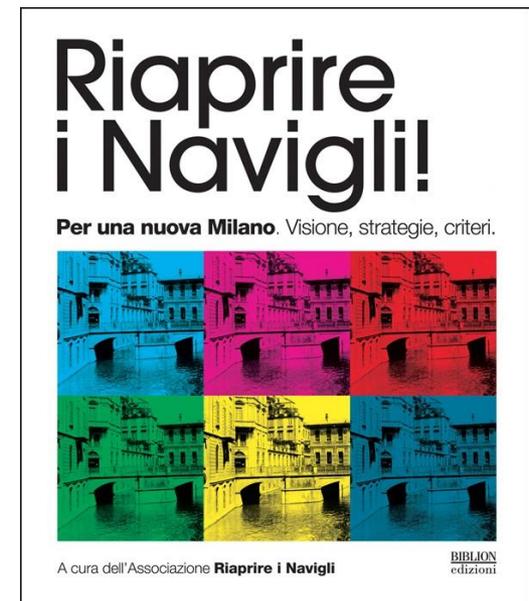
Un investimento e non un costo che produrrà **ricadute economiche, occupazionali, ambientali e territoriali di grande valore.**

Parte di queste ricadute e di **cespiti prodotti** potranno essere utilizzati dal Comune per la realizzazione dell'opera insieme alla **partecipazione dei privati**

- Una **piccola grande** opera con un costo relativamente basso (anche il Politecnico ha stimato per i soli costi delle opere senza, costi aggiuntivi, circa 200 milioni)
- Una **grande opera pubblica** che dovrebbe essere finanziata anche dai tanti operatori immobiliari italiani e stranieri che si apprestano oggi a investire in modo massiccio nella nostra città.

Dopo aver detto di alcuni capisaldi strategici, ecco alcuni **Capisaldi tecnici** indicati come ipotesi di lavoro fin dalle origini delle nostre elaborazioni.

Per chi è interessato si veda il capitolo dei Capisaldi tecnici nel volume **“Riaprire i Navigli”**.



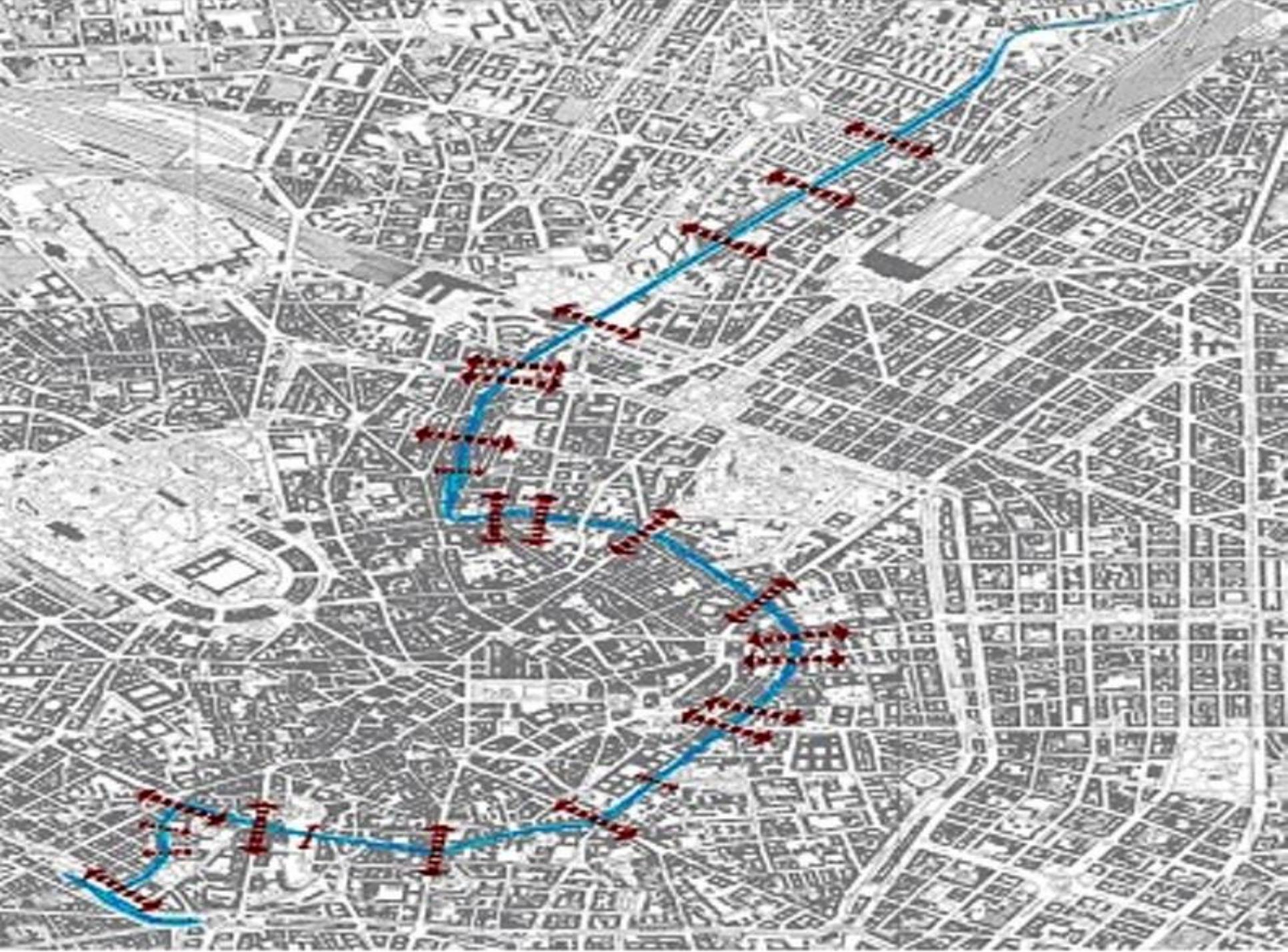
Abbiamo fatto l'ipotesi che l'opera si realizzi sulla base di due lotti funzionali:

- **Il tratto di via Melchiorre Gioia fino ai Bastioni di Porta Nuova** dove il Naviglio corre ancora **sotto il manto stradale**.
- La sistemazione di questo tratto implica la separazione del **Seveso** che si immette nel Naviglio Martesana circa a metà di questo tratto.
- Separare il Seveso dalla Martesana é **una prima grande occasione per il riassetto idraulico della città**.
- Il posizionamento del canale in questo tratto sarà prioritariamente **al centro della strada**.

- Il secondo tratto **dal Naviglio di San Marco, lungo la “fossa interna” fino alla Conca di Viarenna e la Darsena.**
- Nella “fossa interna” l’ipotesi più elementare è che la riapertura del Naviglio **avvenga all’interno del vecchio alveo.** Quindi a destra della Cerchia seguendo il senso dell’acqua.
- Con alcune attenzioni, per esempio salvando lo spazio oggi destinato ai **marciapiedi**, anche se questa regola potrebbe essere superata in qualche tratto affinché il Naviglio sia sempre il più largo possibile.

- Abbiamo calcolato che **la portata** della Martesana e della “fossa interna” possa variare da 2 a 4 m³/sec. (ma MM nei suoi progetti sarà più precisa)
- Abbiamo previsto che **la distanza tra il pelo dell’acqua all’intradosso** degli attraversamenti stradali abbia un’altezza minima da 2,00/2,50 m. per garantire il passaggio dei natanti.
- La navigabilità è garantita da un **battente d’acqua** di 1,20/1,50 m., in casi eccezionali è possibile prevedere ponti girevoli o altre soluzioni.

- Per superare il **dislivello** da Cassina de' Pomm alla Darsena di circa 11 metri, occorrono almeno 6 conche funzionali.
- Abbiamo previsto infine che gli **attraversamenti stradali** siano circa 20 (mantenendo le caratteristiche planimetriche attuali) e circa altri 5 attraversamenti pedonali.



L'opera quindi dal punto di vista ingegneristico non è così complessa come si pensa, ma avrà effetti enormi sulla città:

- trasformerà la città riprogettandola soprattutto **alla quota zero**
- aumenteranno le **zone pedonali** e le **aree a verde**
- faciliterà 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

Per perfezionare il progetto di architettura, stiamo proponendo che il Comune, ma non solo lui, lo faremmo noi se avessimo le risorse, bandisca **un grande concorso internazionale di idee per la progettazione** integrata del Naviglio e delle parti della città adesso connesse.

Sintesi

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



































