



Comune di
Milano

PROGETTO NAVIGLI

DIBATTITO PUBBLICO

giugno - settembre 2018

**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da

Ambrogio Filippini

30-07-2018

progettonavigli.comune.milano.it

**Sui limiti alla navigazione turistica imposti dal progetto di riapertura di alcuni tratti del Naviglio
Interno di Milano e su alcune implicazioni ambientali e architettoniche
L'esempio del tratto prospiciente la Ca' Granda.**

Il progetto di riapertura di alcuni tratti del Naviglio, pubblicato dal Comune di Milano l'11 giugno 2018 sul sito Internet <https://progettonavigli.comune.milano.it>, presenta limitazioni per la futura navigazione turistica e aspetti di rilievo ambientale e architettonico che meritano una riflessione. Di seguito sono avanzati alcuni spunti, riferiti in particolare al tratto di Via Francesco Sforza (Tratto C di progetto).

Anche se non riportato con chiarezza nella documentazione pubblicata dal Comune di Milano (dove compaiono solo dei riferimenti a una generica "riconnesione idraulica"), il progetto ha tra i propri obiettivi principali il ripristino della navigabilità lungo il Naviglio Interno di Milano, collegando il Naviglio della Martesana con la Darsena di Porta Ticinese. È d'altra parte evidente che la riapertura del Naviglio dovrà avvenire tutelando e valorizzando il patrimonio ambientale e architettonico presente lungo il percorso. Di questo vincolo progettuale traspare una certa consapevolezza sul sito Internet in riferimento al tratto di Via Francesco Sforza, per il quale si parla di "scenari essenziali per la città" e dell'"affaccio sul Naviglio della Ca' Granda".

Lungo Via Francesco Sforza il progetto prevede, su una parte dell'originaria ampiezza del Naviglio e sul lato verso la Ca' Granda, l'inserimento di una pista ciclopedonale utilizzabile anche per "garantire l'accesso ai passi carrai e il passaggio dei mezzi di emergenza a servizio della nuova fermata M4" (pag. "Progetto - Sezione Tratto C"). La larghezza del Naviglio verrebbe così sensibilmente ridotta (a 6-7 metri in base a quanto indicati nella pagina, a 5,5 metri secondo l'immagine della sezione di progetto), limitando notevolmente lo spazio originariamente dedicato alla navigazione. Con questa riduzione verrebbe impedita la navigazione contemporanea in entrambe le direzioni per l'intera lunghezza del tratto riaperto (circa 400 metri). Per questa valutazione ci si è riferiti alla larghezza delle imbarcazioni già oggi in navigazione lungo il Naviglio Grande e il Naviglio Pavese.

La navigazione turistica interna a Milano rappresenta una prospettiva di grande interesse (si pensi ad esempio al valore che potrebbe assumere una linea turistica tra il Laghetto di San Marco e la Darsena di Porta Ticinese) ma riveste anche un interesse sovracomunale per il ruolo di collegamento che essa avrà tra i navigli lombardi. Queste potenzialità verrebbero quindi fortemente limitate e questo proprio in occasione della riapertura dei primi tratti del Naviglio Interno, una opportunità che dovrebbe invece essere sfruttata per produrre i migliori modelli di intervento da applicare nelle fasi successive.

Con quella larghezza, inoltre, la navigazione avverrebbe in una sorta di trincea, a una profondità di 2,60 metri, dalla quale difficilmente potrebbero essere scorta la Ca' Granda. L'abside della chiesa dell'Annunciata e della cripta sottostante, così caratteristica nelle foto d'epoca in quanto affacciata direttamente sul Naviglio, continuerebbe a rimanere affossata come oggi sotto il livello stradale. Contrariamente alle intenzioni dichiarate, il progetto non ricostruirebbe l'affaccio della Ca' Granda sul Naviglio, collocato originariamente al bordo del suo sedime, ma manterrebbe la situazione attuale con una nuova sede stradale lungo l'intero tratto di Via Francesco Sforza (cfr. la sezione di progetto e i rendering pubblicati sul sito).

Il progetto nega il ruolo storico avuto dalla sponda del Naviglio verso il centro della città, dedicata a punto di approdo e di scarico per le imbarcazioni. Lungo il Naviglio di Via Francesco Sforza questa possibilità esisteva ad esempio in corrispondenza dell'abside della chiesa dell'Annunciata o nel tratto settentrionale verso via Laghetto. Trasposta nell'auspicata prospettiva turistica, la scelta progettuale escluderebbe la possibilità di creare un punto di approdo a favore delle imbarcazioni che volessero sostare, per permettere ai suoi passeggeri di visitare la Ca' Granda.

Un secondo elemento ricorrente sul lato interno del Naviglio erano gli edifici costruiti a sponda, a contatto diretto con l'acqua. Nel tratto di Via Francesco Sforza questa situazione si presentava per il palazzo oggi sede dell'Archivio Storico dell'Ospedale Maggiore, adiacente, verso nord, alla chiesa dell'Annunciata. Per questo edificio si possono ancora scorgere gli avanzi delle finestre, ridotte a fessure per dare luce a spazi collocati sotto il piano stradale, che oggi non possono essere usati che come cantine. Riaprire alla luce, con un affaccio diretto sul Naviglio, piani di edifici oggi interrati è una opportunità su cui riflettere, non solo per la possibilità di ripristinare elementi architettonici oggi sepolti ma anche per l'incremento di valore che il cambio di destinazione d'uso di quegli spazi potrà comportare.

La riapertura del Naviglio di Via Francesco Sforza è dunque parziale e in contraddizione con i principi generali del progetto. Il tratto di Via Francesco Sforza (come quello di Via Molino delle Armi) non sembra avere proprietà private ai loro lati e gli accessi carrai sono in un numero estremamente limitato di casi ai quali si può sopperire con ingressi da vie attigue, come Via Laghetto o Largo Righini. Ci sono quindi le condizioni per operare scelte più coraggiose, che portino alla riapertura di quel tratto di Naviglio nella sua integralità.

Per l'accesso ai mezzi di emergenza e per il percorso ciclopeditone possono essere cercate soluzioni alternative. Pur essendo un tema tecnico da affrontare in una sede opportuna, ci si chiede se è stata valutata la possibilità di predisporre altre vie per l'accesso di emergenza alla fermata M4, ad esempio da Largo Righini o tramite sottopassi dal lato opposto del Naviglio, più costosi ma di minore impatto ambientale. Il percorso ciclopeditone può essere dirottato verso il centro città lungo vie già pedonalizzate, evitando di costituire un ostacolo alla futura mobilità turistica e di svago sulle imbarcazioni del Naviglio.

Solo il ripristino integrale del Naviglio di Via Francesco Sforza è in grado di restituire quegli "scenari essenziali" di cui si è parlato. Esso potrebbe dar luogo al restauro e alla rigenerazione degli spazi della Ca' Granda in origine prospicienti al Naviglio, aprendo alla possibilità di loro nuovi utilizzi. Anche su questa opportunità sarebbe utile, prima di operare scelte difficilmente reversibili, un esercizio di immaginazione, come ad esempio pensare alla dimensione ricreativa che quegli spazi potrebbero assumere per le pause degli studenti dell'Università Statale o alla possibilità di utilizzi analoghi a quelli che si possono vedere durante la Settimana del Mobile in altri punti della Ca' Granda.

Milano, 30 luglio 2018

Ambrogio Filippini