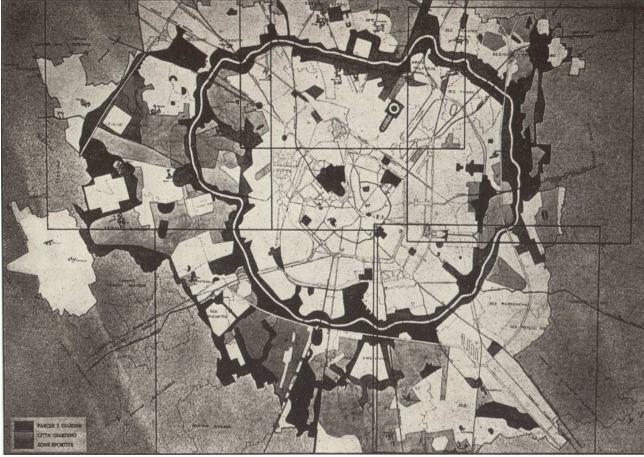


Milano, un progetto di corridoio verde tra il Parco Lambro e l'area Marelli Adriano.



Progetto del verde di Portaluppi del 1926 per il PRG e il progetto dei Raggi Verdi di Kipar per Expo 2015.

Tesi di laurea magistrale.

A.A. 2009/2010.

Politecnico di Milano .

Campus Milano Leonardo.

Relatore: prof.ssa Valeria Erba

Correlatore: arch. Mina Di Marino

Laureando: Nicola Ganino 208597

- **Abstract**
- **Introduzione**

1 La città sostenibile.

- 1.1 Definizione di sostenibilità urbana.
- 1.2 Il verde urbano e le relazioni con “ i vuoti “ delle città.

2 Storia dei corridoi verdi e scelte progettuali.

- 2.1 I casi tedeschi: l' Emscher Park e il Frankfurt GrünGürtel.
- 2.2 Il caso olandese : the Randstadgroenstructure .
- 2.3 Le origini dei corridoi verdi in America.
- 2.4 Il concetto di corridoio verde in Europa.
- 2.5 Greenways : origini e caratteristiche .
- 2.6 Le cinture verdi in Europa : contenuti e obiettivi.
- 2.7 L'esperienza di Parigi , “ La ceinture verte”.
- 2.7.1 Due progetti francesi: il Parc de La Villette e il Parc Citroen.
- 2.8 L'esperienza spagnola : corridoi e anelli verdi.
- 2.9 I sistemi verdi in Italia.

3 Milano, i vuoti urbani e gli spazi verdi esistenti: storie sviluppi e progetti

- 3.1 Milano e l'area metropolitana.
- 3.2 Il Parco Nord.
- 3.3 Il Parco Agricolo Sud Milano.

4 Milano, una storia legata alle sue acque.

- 4.1 Le origini una terra di acque.
- 4.2 Il Naviglio Piccolo o Martesana
- 4.3 Il tratto urbano del Martesana.
- 4.4 Un paesaggio costruito.

5 Milano il suo PGT e i progetti.

- 5.1 L'idea del PGT.
- 5.2 I grandi progetti di interesse pubblico.
- 5.3 I raggi verdi di Kipar.

6 L'area di progetto tra il Parco Lambro e il P.I.I. Adriano Marelli.

- 6.1 Storia dell'area di progetto, il Martesana uno sguardo a partire dai Corpi Santi.
- 6.2 Analisi del sistema infrastrutturale.
- 6.3 Analisi del sistema insediativo.
- 6.4 Analisi del sistema del verde urbano
- 6.5 Il progetto di corridoio verde tra il Parco Lambro e l'Area Marelli Adriano: motivazioni e opportunità economica.

Indice delle figure

Indice delle tavole

Bibliografia

Abstract

Una serie di trasformazioni stanno investendo il tessuto urbano di Milano, in vista dell'Expo 2015, anche il nuovo Piano di Governo del Territorio (ancora in via di adozione) deve tener conto delle necessità di una città con grandi vuoti urbani e scarsità di luoghi verdi per una mobilità lenta alla scala del pedone. La frammentarietà del verde sembra un tratto distintivo di Milano, piccole isole di verde disconnesse tra loro o spazi degradati inaccessibili abbondano in ogni parte della città. Tanti spazi piccoli e di media grandezza non utilizzati potrebbero essere collegati e rientrare in un sistema della percorrenza urbana in bici o a piedi, diventare punti di stazionamento con la creazione di servizi carenti nella zona. Nel PGT esiste in realtà una proposta progettuale del paesaggista A. Kipar per la creazione e riqualificazione di corridoi verdi attraverso il collegamento di spazi già esistenti. I percorsi seguiranno lo schema radio centrico della città di Milano. Questa ipotesi progettuale nel rapporto tra l'esterno della città e il centro sembra escludere alcune potenzialità di interconnessione tra spazi che si sviluppano lungo direzioni diverse da quella privilegiata da Kipar, Milano inoltre è carente lungo alcune direzioni di trasporto pubblico, di vie di collegamento dirette e quindi si tratta di un problema di permeabilità del tessuto urbano. La mancanza di accessibilità tra spazi contigui è dovuta soprattutto alla presenza di linee ferroviarie, grandi aree dismesse, la presenza di corsi d'acqua (come ad esempio il Lambro) utilizzati come canali di scolo fognario a cielo aperto, situazioni di degrado ambientale, soprattutto vicino alle tangenziali. Partendo da queste premesse sul caso milanese, è possibile trovare altri casi analoghi in altre città dove la riprogettazione di spazi interni ad esse ha dato una nuova vita a interi quartieri ed è stata il volano per la valorizzazione dell'esistente.

Il tema "sostenibilità", inteso anche alla scala urbana deve essere presente in ogni nuovo intervento, i principi di sostenibilità negli ambiti sociale, economico ed ambientale, hanno avuto origini nel 1987 con il "Rapporto Brundtland". La richiesta in questa direzione arriva dalle normative comunitarie, la diminuzione della circolazione con mezzi propri in aree urbane già sottoposte ad un pesante traffico veicolare, si attua anche creando la possibilità di scegliere una circolazione lenta. Il problema del risparmio energetico nasce anche dalla progettazione urbanistica, dal consumo del suolo, da come si vuole incentivare la percorribilità della città

L'uso dei corridoi verdi, storicamente nasce negli USA alla fine del XIX secolo, viene sperimentato in Italia solo negli ultimi decenni, i grandi interventi urbani sono delle occasioni per progettare insieme alle infrastrutture tradizionali anche delle reti ecologiche.

Le greenways sono da considerarsi delle infrastrutture prioritarie, necessarie al sistema urbano. La presenza all'interno del tessuto urbano di elementi monumentali e paesaggistici di rilievo spinge a sviluppare i corridoi come percorsi con punti di stazionamento non casuali ma corrispondenti in molti casi ad emergenze monumentali

Introduzione

Questa tesi riguarda il tema dei corridoi verdi in relazione con il recupero dei vuoti urbani e la connessione delle aree verdi; l'obiettivo è evidenziare attraverso riflessioni, citazioni, excursus storici e casi di progettazione più recenti, delle possibili soluzioni.

I corridoi verdi insieme ai vuoti urbani riqualificati vengono a costituire delle spine verdi all'interno di un tessuto urbano fortemente costruito. Secondo l'idea del PGT milanese questi corridoi verdi dovrebbero collegarsi ad una cintura verde che percorre l'intorno della città lungo le tangenziali. Un'importante funzione dei corridoi verdi è quella ecologica, ovvero la possibilità di mitigare la presenza di una forte antropizzazione con elementi naturali. E' possibile dare la possibilità di penetrare nella città ad un diverso numero di specie di uccelli solo creando dei biotipi adatti e differenziando il tipo di vegetazione. Le dimensioni degli spazi verdi e la loro forma potranno essere un parametro per misurare la maggior stabilità degli ecosistemi che si sviluppano in questi.

Le greenways vanno pensate secondo un loro diverso carattere, possono essere dei percorsi privi di elementi naturali, ma comunque atti ad una fruizione di percorrenza lenta a piedi o in bici, dove il cittadino sia attratto da delle attività che lungo questi si svolgono. La progettazione degli spazi urbani ha una buona riuscita se è partecipata con il cittadino, così anche la riqualifica di aree dismesse o di percorsi verdi possono venire a completare delle carenze del quartiere e della città. Spesso già esistono delle piste ciclopedonali, ma versano in stato di abbandono o non possiedono dei caratteri che le rendano attraenti, sistemi di mitigazione del rumore e la creazione di percorsi protetti invogliano al riutilizzo delle stesse. Il calcolo della connettività dei percorsi verdi segue delle regole di analisi matematiche che si possono applicare al progetto, ma, oltre a questo, gioca un ruolo fondamentale il carattere estetico di questi spazi. La capacità di attrazione può determinare il successo di una realizzazione o il fallimento, il tipo di utenza deve essere un punto su cui ragionare alla stesura di un progetto.

In questa tesi, che prima di essere un lavoro progettuale è essenzialmente di ricerca e di analisi, voglio ripercorrere la storia dei corridoi verdi; mi soffermo sulle varie situazioni a livello europeo e sui modi con cui i vari paesi hanno affrontato i problemi di pianificazione del verde. Le greenways e le cinture verdi o i cunei verdi, sono elementi del territorio che si ritrovano in ambiti ambientali diversi, ma vi sono analogie con il caso milanese e le implicazioni sociali che toccano sono spesso le stesse. Dibattiti in Italia, approdati negli anni '90 del Novecento erano già presenti nella Germania degli anni '20. Vengono descritti i casi di alcune regioni significative dell'Europa per poi tornare nella situazione italiana e dell'area metropolitana milanese.

L'urbanistica esiste, come disciplina da circa un secolo e mezzo, l'urbanistica sostenibile incomincia in Italia ad avere sempre un maggior peso. La riqualificazione urbana parte dal recupero del costruito e dall'organizzazione delle aree verdi esistenti o da creare, se il

[Milano, un progetto di corridoio verde tra il Parco Lambro e l'area Marelli Adriano.](#)

tessuto costruito e i vuoti sono interconnessi tra loro il sistema della città funziona, altrimenti il risultato è il degrado, l'abbandono degli stessi abitanti che non sentono proprio ciò che è di tutti.

L'ambito di intervento riguarda un'area di Milano in fase di trasformazione, l'area compresa tra il Parco Lambro ed il P.I.I. Adriano Marelli, un luogo dove i conflitti sociali sarebbero stati evitati se si fosse intervenuti prima con una politica urbana differente: l'immigrazione si ripete, i protagonisti sono diversi, ma in fondo è sempre la stessa storia ...

Ogni abitante con la propria storia e tradizione ha un modo diverso di vivere gli spazi, molti stranieri vivono gran parte della giornata i luoghi esterni, mantengono le abitudini del proprio paese d'origine, anche a Milano dove il clima è meno mite. Il commercio ambulante è un'attività che si svolge all'esterno, può essere collocata in spazi appositi con le necessarie predisposizioni e non in luoghi dove può creare disturbo . L'acqua è stato un elemento generatore di Milano, io ho voluto riprenderlo nel progetto.

La storia del "Naviglio Piccolo" è una delle storie di Milano, il Naviglio della Martesana attraversa molte aree urbane dismesse, ed è un elemento potenziale per la rivalorizzazione del tessuto urbano.

Per questo motivo ho scelto di dedicare una tesi a questo brano di città compreso tra il P.I.I. Adriano Marelli ed il Parco Lambro.

1 La città sostenibile.

1.1 Definizione di sostenibilità urbana.

La sostenibilità a livello urbano viene oggi spesso citata quasi come una moda, ma in realtà vi sono delle regole precise da seguire affinché un intervento urbano possa dirsi sostenibile tra cui le più evidenti sono:

- bisogna consumare il minor suolo possibile,
- si privilegiano gli interventi di recupero dell'edificato rispetto alle nuove costruzioni
- si cercano di mantenere gli spazi aperti,
- devono essere preservate, tutelate ed integrate le preesistenze storiche e con un valore storico artistico ai nuovi interventi.

Si tratta di un esempio di possibili indicazioni che troviamo nelle direttive regionali, esse recepiscono quelle comunitarie.

Queste alcune regole a livello urbano , ve ne sono altre che poi hanno un seguito alla scala di progettazione dei singoli manufatti; sono regole che riguardano il consumo energetico, il ciclo di vita delle opere, debbono tenere conto dei costi affinché siano fattibili. Il dibattito sulla sostenibilità è sempre aperto e accoglie eventi importanti, le istituzioni sono obbligate a far loro questa discussione.

Il **Rapporto Brundtland** (conosciuto anche come *Our Common Future*) è un documento rilasciato nel 1987 dalla Commissione mondiale sull'ambiente e lo sviluppo (WCED) in cui, per la prima volta, viene introdotto il concetto di sviluppo sostenibile: in esso si parla dell'ambiente secondo un principio etico:

« lo Sviluppo sostenibile è uno sviluppo che soddisfa i bisogni del presente senza compromettere la possibilità delle generazioni future di soddisfare i propri bisogni »

(WCED,1987)

Se riflettiamo in relazione al turismo, secondo tale rapporto le attività turistiche si possono considerare sostenibili quando non alterano l'ambiente, non ostacolano lo sviluppo di altre attività sociali ed economiche e nel contempo riescono a mantenersi vitali in un territorio turistico per un periodo di tempo illimitato. Tutto ciò mira a garantire e garantire la redditività del territorio nel lungo periodo con obiettivi di compatibilità ecologica, socioculturale ed economica.

I temi trattati riguardano numerose attività umane, ma il tema "urbano" viene affrontato in modo specifico solo nel 1994.

La prima **Conferenza europea sulle città sostenibili** si svolse sotto il patrocinio congiunto della Commissione Europea e della città di Aalborg, dal 24 al 27 maggio 1994, nella cittadina danese di Aalborg e pertanto è nota anche come "Conferenza di Aalborg". Questa fu l'inizio delle occasioni in cui si discusse come intervenire a livello europeo sui singoli stati e sulle amministrazioni locali per adottare provvedimenti atti a favorire la sostenibilità.

[Milano, un progetto di corridoio verde tra il Parco Lambro e l'area Marelli Adriano.](#)

La Sesta Conferenza svoltasi tra il 19 ed il 21 maggio 2010 ha lanciato dei messaggi chiave:

Consiglio Metropolitan di Dunkerque e il suo presidente, Michel Delebarre, e la Campagna delle Città Europee Sostenibili (ESCT) 1

La conferenza di Dunkerque 2010 ha esplorato come lo sviluppo sostenibile possa aiutare le amministrazioni locali ad affrontare le sfide climatiche, sociali ed economiche, e come si possa continuare a implementare politiche sostenibili nell'ambito dell'attuale crisi. La conferenza ha riunito esperti che hanno identificato quali cambiamenti siano necessari nel nostro contesto politico e hanno analizzato come i diversi settori possano cooperare per promuovere lo sviluppo sostenibile in Europa.

Messaggi chiave

Un riconoscimento maggiore per il ruolo delle autorità locali e regionali nella creazione di economie ben strutturate e sostenibili è il messaggio politico della Sesta Conferenza delle Città Sostenibili. Dopo tre giorni di dibattiti, analisi, discussioni e presentazioni, più di 1800 partecipanti a Dunkerque 2010, il maggiore evento Europeo sulla sostenibilità locale, ha creato due documenti politici che puntano a dare forma al ruolo dei governi locali nei prossimi anni.

1 .Sesta Conferenza "Città europee sostenibili"://www.dunkerque2010.org/it/home

[Milano, un progetto di corridoio verde tra il Parco Lambro e l'area Marelli Adriano.](#)

1.2 Il verde urbano e le relazioni con “ i vuoti “ della città.

Il verde urbano si assegnano diverse definizioni, le più disparate, si va dagli spazi aperti non progettati a quelli accuratamente progettati, piantumati e soggetti a manutenzione. Il verde urbano può essere inteso in senso allargato estendo l'idea a tutti quegli spazi residui urbani tipici delle nostre periferie, o ancora tutte quelle aree che possano supplire alle funzioni tipiche degli spazi verdi, quindi dove si possa passeggiare, giocare, trascorrere del tempo all'aria aperta, essi sono ad esempio le vie d'acqua, gli spazi lastricati o pavimentati ad uso pedonale. Anche i cimiteri possono essere intesi come verde urbano, qualora siano pensati secondo un'idea di spazio fruibile per attività differenti rispetto al culto dei morti. La definizione più corretta è quella che comprende tutte le situazioni già elencate, quindi un luogo per il tempo libero e con una funzione di filtro o di interruzione tra le diverse densità urbane. **1**

La qualità della vita nei centri urbani è di gran lunga migliorata dalla presenza di verde urbano, gli aspetti sono molteplici: igienico sanitario, ricreativo, educativo, psico-sociale, culturale.

L'abbandono di attività produttive, l'espansione di quartieri residenziali più esterni alla città, l'abbandono delle tradizionali attività agricole, ha lasciato spazi residui all'interno del tessuto urbanizzato. La pressante crescita verso l'esterno di aree residenziali, la crescente necessità di verde diventa sempre più motivata. Bisogna notare come all'interno della città permangano non pochi elementi naturali, quali fiumi, boschi, aree a vegetazione tipica ed altro. Deriva da ciò una faccia doppia dell'organismo urbano, per cui, anche se nella sua crescita, la città ha teso ad annullare i valori della natura (ostacolo originario alla sua espansione), si riscontrano non poche anomalie naturali nel tessuto urbanizzato. Storicamente l'uomo, espellendo dalla città la natura originaria, inventava il modo di reintrodurla, venivano creati così viali, parchi, giardini. Oggi di fronte ad una nuova definizione di verde urbano, ci si trova a discutere del valore di naturalità degli spazi residui, del loro mantenimento, della valorizzazione dei caratteri che essi hanno acquisito attraverso i lunghi anni di abbandono. Lo sviluppo del pensiero nel modo di vedere il paesaggio, soprattutto quello urbano, tende ad analizzare gli spazi residui, non come dei luoghi da ricostruire totalmente, ma da riscoprire con nuovi occhi. Gilles Clément afferma che bisogna accettare le piante infestanti esotiche che sono diventate un bosco, la pozza che è divenuta un laghetto popolato da specie acquatiche. Voler riproporre gli ambienti originari dove ormai sono scomparsi da diversi decenni è uno sforzo inutile, bisogna provare a capire come la natura si è appropriata dei luoghi. Il paesaggista francese Gilles Clément nel suo testo “ Manifesto del Terzo Paesaggio”.

Il Terzo Paesaggio un po' come il Terzo Stato (quello della Rivoluzione) si impone sugli altri due, o perlomeno fa ascoltare la sua voce: questo nuovo paesaggio, è quello dei margini, quello dismesso, quello dimenticato, insomma quello dei vuoti urbani. Il riferimento è quello del pamphlet di Seyès del 1789: “ Cos'è il Terzo stato? – Tutto. Cosa ha fatto finora? – Niente. Cosa aspira a diventare? – Qualcosa”. Clément classifica le diverse situazioni in cui si ritrova questa forma di paesaggio. << Il residuo deriva dall'abbandono di un terreno precedentemente sfruttato. La sua origine è molteplice: agricola, industriale, urbana, turistica ecc. Residuo (délaissé) e incolto (friche) sono sinonimi>>. Clément ci fornisce delle personali definizioni così ad esempio: <<la riserva è un luogo sfruttato. La sua esistenza è legata al caso oppure a una difficoltà

[Milano, un progetto di corridoio verde tra il Parco Lambro e l'area Marelli Adriano.](#)

di accesso che rende lo sfruttamento impossibile o costoso. Appare per sottrazione del territorio antropizzato.>>Una definizione più generale del Terzo paesaggio: <<esso corrisponde a un'evoluzione lasciata all'insieme degli esseri biologici che compongono il territorio, in assenza di ogni decisione umana>>. Clément usa il termine "rifugi per la diversità" per definire l'insieme costituito <<dalla somma dei residui, delle riserve e degli insiemi primari>>.2

Insomma i nuovi vuoti urbani costituiscono il Terzo paesaggio.

1. Progettare i percorsi verdi, Toccolini , Fumagalli , Senes ; Maggioli Editore 2004 .
2. Testo a cura di Filippo De Pieri da www.quodlibet.it.

2 Storia dei corridoi verdi: riferimenti e scelte progettuali.

2.1 I casi tedeschi: l'Emscher Park e il Frankfurt GrünGürtel.

Tra la fine del XIX secolo e l'inizio del XX si concretizza la pianificazione in Germania degli spazi aperti, carattere di questo modello è la valenza terapeutica del verde, ed un forte sentimento antiurbano, l'alternativa alla città compatta avviene con lo *stadt-landschaft*, ovvero il "paesaggio nella città". All'inizio del 1900 Berlino diviene un esempio per tutto il regno tedesco, l'immagine di città paesaggio veniva ad essere un elemento di tutela e di cura delle aree verdi e libere in un territorio a struttura policentrica. La forte tradizione di compenetrazione tra verde ed edificato utilizza anche dei sistemi lineari di verde. La progettazione degli spazi verdi è strutturante all'interno della costruzione della città, le aree urbane con polarità centrale privilegiano la creazione di cinture verdi, mentre in presenza di numerosi nuclei insediativi come nel caso della Ruhr si preferiscono dei corridoi verdi. In diversi casi anche in presenza di strutture policentriche, il caso di Francoforte, si adottano cunei verdi con ruolo di connessione ecologica. Forti problemi di espansione demografica dei comuni intorno alla città alla fine degli anni Ottanta, inducono la municipalità di Francoforte sul Meno a creare il Parco metropolitano del Reno-Meno in un paesaggio pressoché agricolo. Il progetto si rifà all'idea delle fasce verdi regionali ipotizzate per la prima volta nel 1968, esse hanno una funzione di regolazione delle condizioni climatiche, il mantenimento di una separazione fra gli insediamenti e la formazione di spazi ricreativi. I corridoi verdi vengono a far parte di un ente con lo status di parco regionale, una serie di percorsi tematici vengono a inserirsi in un tessuto produttivo intensivo, non molto accessibile, vi è una parziale frammentazione che però viene a sfruttare i percorsi esistenti delle attività agricole residue.

Il piano regolatore di Francoforte conferma i *regionalen grunzugen* nella categoria come area verde ecologicamente significativa, in questo modo direziona lo sviluppo della città.

Alla fine degli anni Ottanta il processo ambientale e culturale che viene attuato nella Ruhr è messo in atto dal professor Karl Ganser per mezzo dell'Internazionale Bauausstellung (Iba), il fine è quello di creare in un'area industriale una nuova valenza turistica. Il progetto ha un riferimento storico nella tradizione tedesca, la concezione era già stata sperimentata da Robert Schmidt, un ingegnere, che incaricato di redigere un memorandum per la creazione di un Parco nel distretto industriale di Dusseldorf per l'esposizione internazionale del 1910, segue il principio della creazione di quartieri residenziali legati sistematicamente alla progettazione di aree verdi.

Il paesaggio della Ruhr è investito già dall'inizio del Novecento da forti problemi ambientali, esso era il più grande polo europeo dell'industria siderurgica e mineraria. Il sottosuolo venne sfruttato senza regole, il soprasuolo venne utilizzato come un'enorme discarica, i centri urbani privi di valenze storiche rilevanti, eccetto la parte centro meridionale subirono un'urbanizzazione senza regole, i corsi d'acqua divennero fogne a cielo aperto, il paesaggio sembrava alterato per sempre.

Il progetto di Schmidt, oltre al parco, include una cintura continua di prati e boschi accessibili dalla popolazione per mezzo di una rete di percorsi ciclopedonali e mezzi pubblici. Vi è la distinzione tra verde urbano e quello regionale: il verde dei quartieri e dei campi gioco è urbano, i prati, i boschi destinati alla ricreazione del fine settimana, le fasce verdi con funzioni climatiche costituiscono il verde regionale.

L'idea, innovativa per l'epoca, cioè di creare un disegno a pettine al fine di facilitare la ventilazione della città, doveva servire per creare una resistenza ai venti occidentali carichi di sostanze nocive. Le conoscenze odierne ci dicono che le sostanze nocive risiedono anche negli strati elevati dell'atmosfera, quindi l'unica soluzione è una drastica riduzione delle emissioni, ma sicuramente non è da escludere l'apporto per una buona regolazione microclimatica.

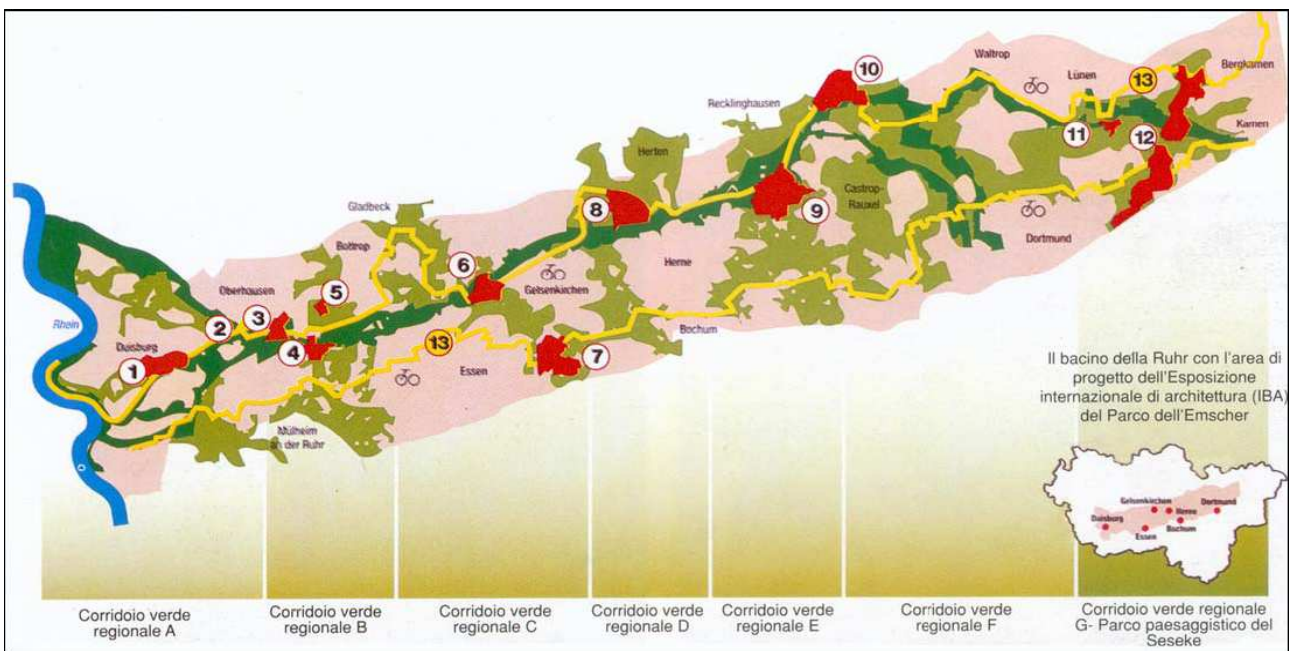


Fig.1 Il sistema a fasce del bacino della Ruhr (Biagio Cillo, Gianluca Solera, *Sviluppo sostenibile e città*, Clean, Napoli, 1997).

Il progetto di Schmidt suscita interesse negli anni Venti con la creazione del Consorzio dei comuni del distretto carbonifero della Ruhr: viene fatto una sorta di inventario degli elementi naturali urbani ed extraurbani, vengono creati vivai per il rimboschimento, allevamenti per la reintroduzione di specie faunistiche. I singoli comuni redigono dei piani dei suoli e dei piani edilizi esecutivi.

Negli anni Sessanta il piano per lo sviluppo regionale della Ruhr partendo dall'idea che l'area è carente di servizi per la popolazione, delinea gli spazi lineari verdi in quattro categorie in funzione della distanza dai punti centrali dei centri urbani, dalle dimensioni e dalle condizioni ambientali. Si cerca di considerare il paesaggio non più come un elemento da conservare, ma come un elemento per la fruizione. Bisogna considerare che la regione della Ruhr negli anni Sessanta è la più popolosa ed inquinata della Germania. A partire dagli anni Ottanta il Consorzio cerca di acquisire terreni contaminati e di recuperarli per la conversione a Parco.

[Milano, un progetto di corridoio verde tra il Parco Lambro e l'area Marelli Adriano.](#)

L'Emscher Park

A partire dal 1989 il governo della Renania Westfalia attraverso una Esposizione Internazionale di Architettura cerca di rispondere alle esigenze del distretto industriale. Viene creata l'IBA Emscher Park, una società che si impegna a gestire nell'arco di dieci anni (1989- 1999) centoventi progetti. Questa società, a responsabilità limitata, coordina la realizzazione i cui costi sono a carico di operatori pubblici e privati. L'IBA coinvolge progetti che rafforzino il potenziale ecologico, la ricostruzione del paesaggio e del sistema fluviale. Il progetto coinvolge aree intorno al fiume Emscher, fortemente inquinato, che con le sue acque alimenta numerosi canali. Il parco dell'Emscher è circa il 40% della superficie totale , esso è compreso in un'area che investe la città di Dortmund e Duisburg, le quali sono unite tra loro da una pista ciclopedonale. Un notevole successo riscuote il progetto di Peter Latz: un parco di duecento ettari a Duisburg –Nord, caratterizzato da un percorso attraverso l'archeologia industriale, attraverso i materiali e le lavorazioni ormai superate, viene a creare un nuovo tipo di rinaturalizzazione; le strutture di archeologia industriale si fondono con il paesaggio circostante.

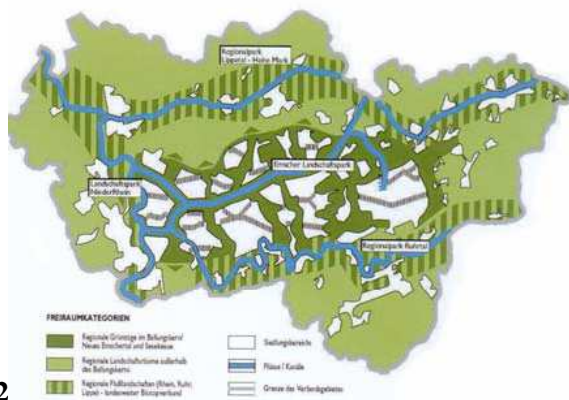


Fig.2

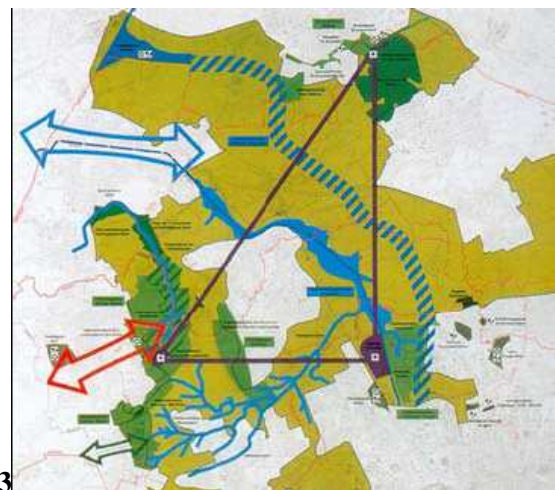


Fig. 3

Fig.2 e fig. 3

Il parco dell'Emscher e il sistema dei corridoi verdi all'interno di un quadro di progetti a ampio raggio: i parchi regionali dei fiumi Lippe, Ruhr e Rhein. Piano di paesaggio relativo al *Regionale Grünzüge F* (il secondo da destra nello schema generale) predisposto dalle Amministrazioni locali interessate di Waltrop, Castrop-Rauxel e Dortmund: sono evidenziati il paesaggio agrario protetto (retino chiaro), gli interventi di riqualificazione del paesaggio urbano (retino scuro), le aste fluviali da rinaturalizzare (quella tratteggiata individua il canale navigabile Dortmund-Ems). Sono inoltre segnalate attraverso frecce (in ordine decrescente) tre tipologie di collegamenti con il contiguo corridoio verde: tra aree fluviali, tra parchi urbani, tra biotopi.

Fonti: IAURIF, *Franges des métropoles. Des territoires de projets*, "Les Cahiers de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Region d'Ile de France", 136, 2003, pag. 81 e WALTER SIEBEL, *La ristrutturazione della Ruhr e l'Iba Emscher Park* in ANTONIO LONGO (a cura di), op. cit., 1996, pag. 111.

Il Frankfurt GrünGürtel

Nello stato tedesco si sceglie di operare in ambito urbanistico con una pianificazione urbanistica e paesistica che usa strumenti distinti e paralleli ai vari livelli amministrativi. Il piano paesistico comunale a Francoforte è lo strumento centrale per la protezione e la cura del paesaggio attraverso il quale la pianificazione degli spazi aperti [*Freiraumplanung*], esso è fondamentale per determinare l'espansione degli insediamenti. Il piano paesistico di Francoforte sul Meno prevede un sistema di aree libere periurbane struttura la crescita della città, supportato da una antica e ricca tradizione di politiche che vanno dall'acquisizione di terreni come bosco urbano (XIV secolo), alla trasformazione degli spazi difensivi in aree per la ricreazione (XIX secolo), alla realizzazione dell'*Alleenring* (fine XIX inizio XX secolo), fino all'esperienza di pianificazione integrata dei nuovi insediamenti e spazi aperti di Lebrecht Migge ed Ernst May degli anni Venti per la Valle del Nidda.

La cintura verde, in tedesco è chiamata *GrünGürtel*, è in contrapposizione all'area scelta per l'edificazione, si inserisce la definizione di *parkerwartungsland*“, cioè “aree in attesa di diventare parco”. Il senso del piano è di una visione strategica [*Vision Offener Grünräume*], così nello stesso modo in cui si affronta la questione nella regione carbonifera della Ruhr, essi sono due casi di progetti importanti ed esemplari per il disegno degli spazi periurbani. Il motivo vincente di questi progetti tedeschi, successivamente realizzati, e riconosciuti a livello internazionale, è nel mettere insieme e strutturare una creatività del progetto, così come il saper gestire le varie fasi attuative.



Figg.4,5,6

La prima immagine mostra la mappa del *GrünGürtel* di Francoforte, inserito all'interno di un sistema di corridoi verdi regionali e strutturati sulla rete idrografica, il progetto risale al 1990.

Le altre due foto mostrano come il paesaggio è caratterizzato da boschi e aree agricole dove permangono zone coltivate tradizionalmente a frutteti.

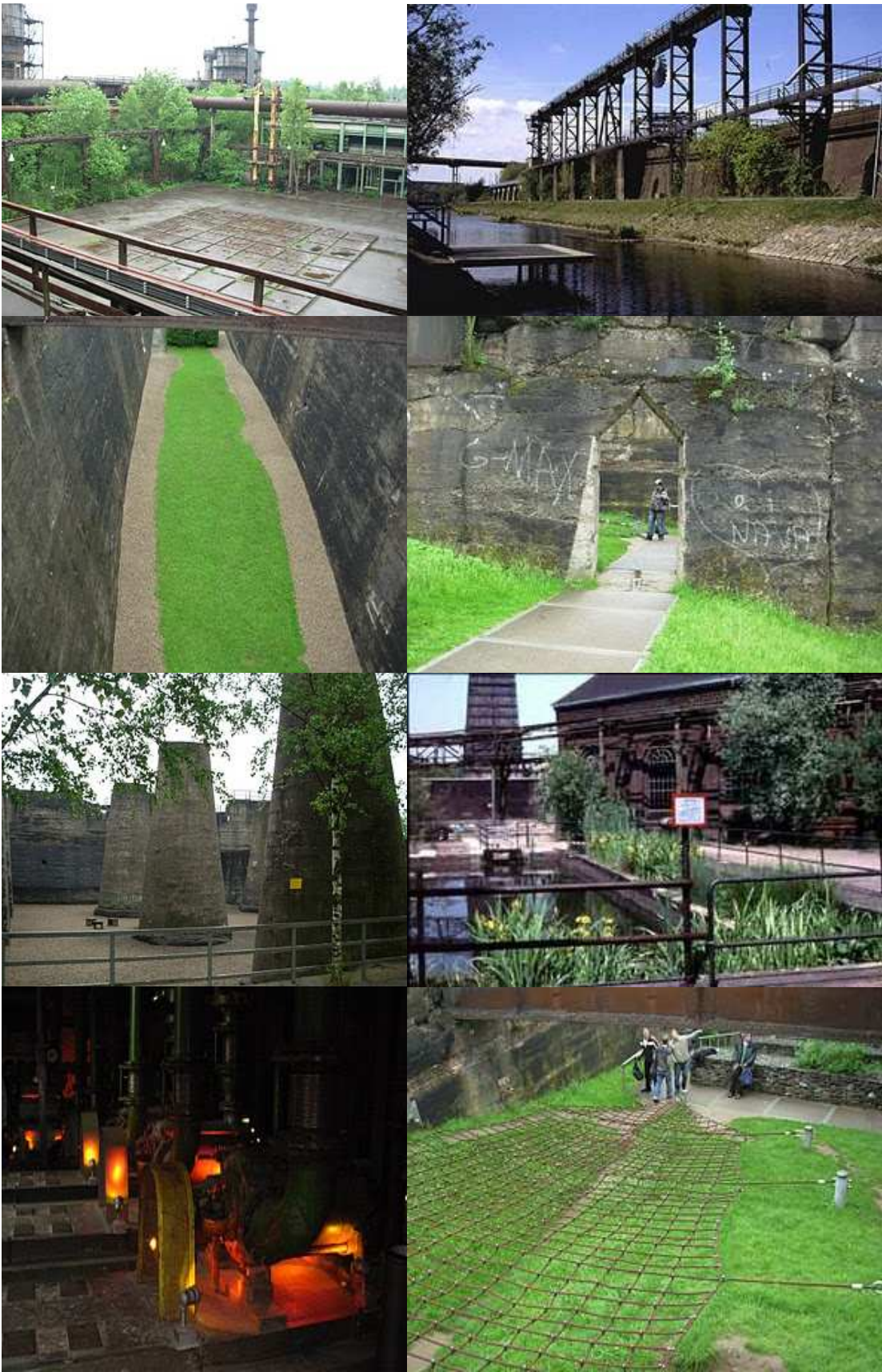


Fig. 7 Alcune immagini del Parco Emscher di Peter Latz da: www.flickr.com.

Milano, un progetto di corridoio verde tra il Parco Lambro e l'area Marelli Adriano.

2.2 Il caso olandese: the Randstadgroenstructure .

Una conurbazione continua caratterizza le città olandesi di Amsterdam, Utrecht, Rotterdam e l'Aja, che, però, sono a sistema attraverso aree verdi pianificate secondo uno schema particolare che permette di controllare lo sviluppo. A partire dagli anni Cinquanta vengono create zone verdi con funzione di cuscinetto tra le aree urbanizzate e le aree agricole, esse hanno una larghezza minima di quattro chilometri. L'area agricola si trova al centro del territorio, uno spazio di centosessantamila ettari, dal momento che l'espansione non può avvenire verso l'interno, né nelle aree agricole, avviene lungo le grandi direttrici infrastrutturali. In olandese questo principio di espansione dello spazio urbano viene definito città ad anello, "*Randstad*". Il primo piano di sviluppo è del 1958, a seguire nel 1985 il Piano urbanistico territoriale, The Randstadgroenstructure propone tre tipi di categorie di intervento per le urbane periferiche da ristrutturare, per le aree da sviluppare con elementi connettivi tra città e campagna, per le aree agricole da consolidare mantenendo le stesse attività. La grande ricchezza rimane il cuore verde, libero dall'edificazione, invariabile sotto il profilo della pianificazione, l'unico cambiamento che può subire è sulla scelta di uso attraverso l'agricoltura, la forestazione o la creazione di spazi ricreativi. Vengono inoltre studiati sistemi di interconnessione a scala vasta all'interno degli spazi naturali. Un altro programma riguarda uno spazio di circa ventimila ettari che coinvolge sedici comuni nella provincia meridionale della Randstad: la forte presenza di serre e di un'agricoltura intensiva ha compromesso il sistema naturale, vengono così creati sistemi di collegamenti verdi tra gli spazi isolati di verde e la forestazione di alcune aree dalle attività agricole trasformate.



Fig . 1

Il cuore verde agricolo della Randstad, si prolunga e penetra all'interno dei tessuti urbanizzati attraverso una rete di spazi verdi, zone umide e corsi d'acqua. La regione meridionale intorno alle città di L'Aia, Delfi e Rotterdam è una delle quattro province della Ranstad, per la quale è sviluppato il progetto di costituzione di una rete verde e blu.

Fonti: <http://www.regionalpark.rheinmain.de> e IAURIF, op. cit., 2003, pag. 82.

[Milano, un progetto di corridoio verde tra il Parco Lambro e l'area Marelli Adriano.](#)

2.3 Le origini dei corridoi verdi in America.

Se andiamo a cercare i primi casi di corridoi verdi dobbiamo fare un salto nella storia dell'architettura di paesaggio degli Stati Uniti: la creazione delle greenways negli USA procede in parallelo con l'evoluzione della pianificazione del territorio americano. Nel demanio vaste aree di territorio furono aggiunte ai parchi nazionali e alle foreste degli Stati Uniti, lungo un periodo che comprende due secoli. Queste operazioni hanno coinvolto territori vergini, lontani dall'azione umana, che sono venuti sotto il controllo pubblico. Si trattava spesso di aree non interessanti per svolgere delle attività umane redditizie: luoghi aridi, terreni inhospitali o difficili da raggiungere. La nascita dei parchi nazionali fu fondamentale per creare un interesse per la natura, questo processo ebbe un riflesso anche sui centri urbani. La creazione di aree verdi all'interno dei centri urbani che riproducessero delle caratteristiche di naturalità spontanea aveva già dei notevoli esempi nei giardini romantici di matrice inglese. In Europa i giardini erano spazi delimitati o circoscritti ad aree ben definite, non era mai stata pensata l'idea di collegare questi luoghi tra loro attraverso dei corridoi verdi. A Boston nel 1880 Frederick Law Olmsted* studia un piano generale per mettere a sistema le aree verdi: "Emerald Necklace", questa pianificazione si propone di diventare un modello di integrazione delle aree protette esistenti, egli idea corridoi ecologici e sistemi lineari. Questo sistema provvede a diverse funzioni: soddisfa la necessità di spazi ricreativi, permette di avere degli spazi di contenimento per le alluvioni, crea un luogo di piacere e amenità con habitat selvaggi vicino al territorio edificato. Con Olmsted numerose altre città decidono di collegare i propri parchi, così avviene a Washington, D. C., Minneapolis, Kansas City, Buffalo e Cleveland. A Olmsted successe Charles Eliot nel 1890 che proseguì il suo lavoro espandendo le connessioni fra cinque principali categorie di territorio: le coste sull'oceano, gli estuari dei fiumi, le isole del porto, la grande foresta, e i piccoli slarghi urbani.

Benton MacKaye nel 1928 estese l'idea di Olmsted e di Eliot ad un sistema metropolitano al fine di contenere l'espansione urbanistica della città: l'idea di MacKaye fu influenzata dal lavoro in Inghilterra di Ebenezer Howard, le famose "città giardino". Lo sviluppo della pianificazione negli anni '60 diede un successivo sviluppo alle "greenways": Ian McHargh con il suo testo "Design with Nature" (1969) diede i principi alla progettazione dei corridoi verdi. Phil Lewis legò negli anni '70 il concetto di corridoi verdi con una pianificazione delle tracce nel territorio del Wisconsin. Negli anni '70 inoltre si incominciò a ragionare su l'idea di creare corridoi verdi integrando spazi privati e pubblici. La storia dei corridoi verdi, nata negli USA, si è diffusa anche in Europa, in Italia è una conquista degli ultimi decenni. Negli Stati Uniti è stata creata una sigla negli anni '90, (NHC) National Historic Corridors, essa identifica attualmente oltre 15 corridoi verdi che oltre ad un valore ecologico rivestono un valore monumentale.

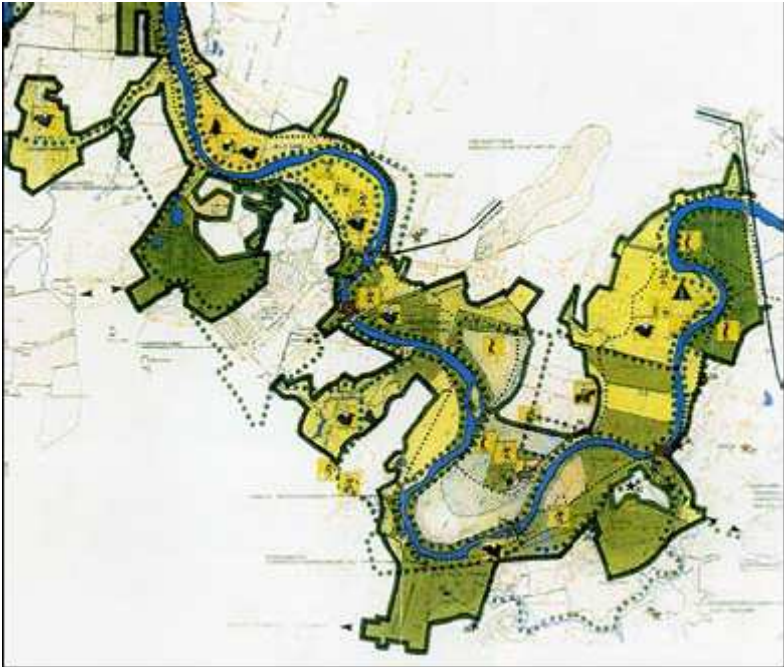
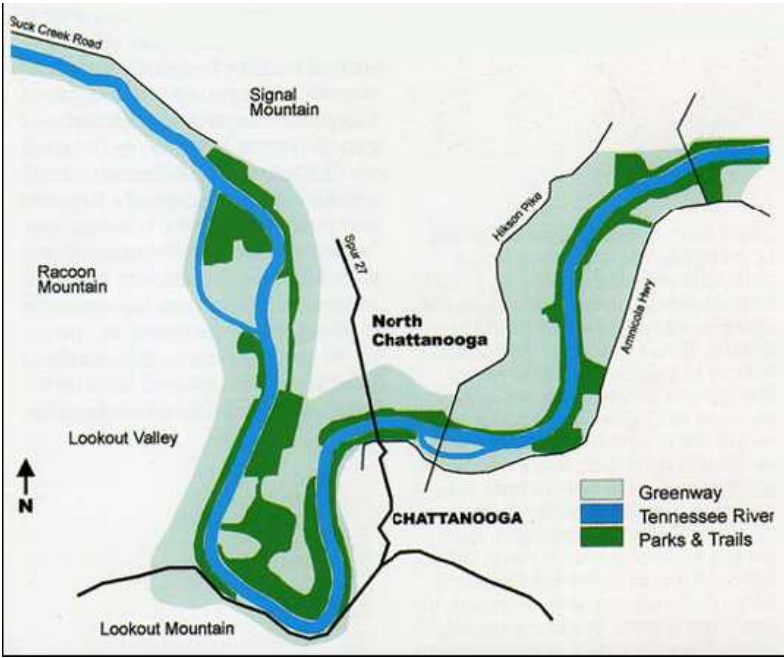


Fig. 1,2

Due esempi americani di corridoio verde la cui riqualificazione è finalizzata anche alla valorizzazione economica ai fini residenziali e commerciali: Chattanooga Greenway System nel Tennessee e Grand River Corridor in Canada.

Fonte: MASSIMO ANGRILLI, *Greenways*, "Urbanistica", 113, 1999, pagg. 93, 94.

2.4 Il concetto di corridoio verde in Europa.

L'European Greenway Association si costituisce a Namur in Belgio nel 1998, ha come obiettivo la creazione di un inventario per la promozione delle vie verdi: vengono individuati percorsi su sede autonoma che possono essere linee ferroviarie dismesse, vie pedonali e canali navigabili. La differenza rispetto al concetto americano è nella finalità prevalente volta alla fruibilità dei percorsi, invece negli Stati Uniti prevale il fine della conservazione. In America le greenways vengono pensate soprattutto come rete ecologica, in Europa prevale il senso del percorso e la valorizzazione del fattore di percorribilità. Le greenways in Europa si riallacciano all'idea del "Grand Tour", sono percorsi verdi, ma anche non verdi, lungo i quali si cerca di rendere piacevole la percorrenza. I percorsi pedonali nei centri urbani vengono considerati vie verdi, benché siano privi di vegetazione, le piste ciclabili, affiancate a strade di forte percorrenza, non gradevoli, non vengono considerate percorsi verdi. Le vie "verdi" vengono considerate come un'alternativa ai percorsi tradizionali per una mobilità scuola lavoro e per esigenze legate al tempo libero. Le risorse naturali e culturali del territorio, non raggiunte da dei percorsi appositi vengono, attraverso la creazione di percorsi verdi, collegate e valorizzate. Il principio di progettazione delle greenways deve essere lo stesso che si attua per la viabilità ordinaria: devono essere accessibili a tutti, capillari e interconnesse. La creazione di questi percorsi permette una valorizzazione del patrimonio ambientale e storico, ciò induce il pubblico allo sviluppo di un maggior senso di responsabilità verso l'ambiente. È stato riscontrato che un ambiente ben curato induce gli utenti a mantenerlo nelle migliori condizioni, un luogo in stato di degrado viene invece considerato dall'utente come qualcosa privo di interesse e di rispetto, questo meccanismo porta ad un peggioramento delle condizioni del luogo stesso.

Un tema fondamentale è il rapporto dello sviluppo del territorio attraverso il tempo, la creazione dei percorsi verdi può tendere a valorizzare questo aspetto. Attraverso il tema "tempo" si rafforza il concetto di identità dei luoghi. Gli spazi rurali extraurbani vengono collegati agli spazi urbani, si ricrea così un legame tra due realtà che sempre più sembrano non distinguersi più: gli ambienti rurali vengono inglobati dalla città diffusa che tende ad espandersi sempre più all'esterno del nucleo cittadino, solo la creazione di spazi verdi e dei relativi collegamenti può salvare delle realtà rurali che altrimenti andrebbero perse. Le economie sostenibili che si sviluppano all'interno delle aree verdi e lungo i percorsi permettono a queste realtà di sopravvivere e poter svolgere un ruolo economico. In aiuto a questa linea di pensiero vengono le politiche comunitarie, lo schema di sviluppo dello spazio europeo (SSSE) pone le linee di indirizzo, incentivando le connessioni tra città e territorio. Vengono inoltre sostenute attività collaterali all'agricoltura con incentivi al fine di mantenere vive le aree agricole che rischiano di scomparire totalmente.

In Europa e specialmente in gli spazi rurali e la città si compenetrano, si hanno numerosi riferimenti per pianificare lo sviluppo dei percorsi verdi. Il percorso verde in Europa è un itinerario che unisce come un filo luoghi storici e aree naturali.

Alcune analisi hanno voluto differenziare per categorie i percorsi verdi, qui ne propongo una:

La classificazione proposta da Giulio Maternini e Michèle Pezzagno dell'Università di Brescia prevede otto tipologie, differenziate in urbane ed extraurbane sulla base della distinzione della rete viaria fatta dal Nuovo Codice della Strada, per ciascuna delle quali sono indicate le caratteristiche funzionali del percorso, le modalità di attraversamento della rete stradale (a raso, a più livelli) e le categorie di utenti ammesse:

1. *greenway* extraurbane principali, che connettono i centri storici significativi, le maggiori zone turistiche e ricreative, i parchi nazionali, con luoghi per il pernottamento e il ristoro lungo il suo corso;
2. *greenway* extraurbane secondarie che uniscono i centri urbani minori, dove sono localizzate le attrezzature di servizio, le aree turistiche, i parchi;
3. *greenway* extraurbane riservate ad una sola tipologia di utenti (ciclisti, cavalli, eccetera) o ad un tema specifico (trekking, bird-watching, eccetera);
4. *greenway* urbane di scorrimento, tra i centri urbani di un'area metropolitana;
5. *greenway* urbane inter-quartiere che collegano i diversi quartieri con i servizi cittadini;
6. *greenway* urbane di quartiere, destinate alla sola mobilità pedonale e ciclabile, collegano le unità di vicinato con i servizi di quartiere;
7. *greenway* urbane locali di connessione tra le aree residenziali e i servizi di vicinato;
8. *greenway* urbane dedicate a una specifica tipologia di utenti o a un particolare tema.

In Italia ci sono numerose pubblicazioni e progetti, realizzazioni al Centro- Nord, anche se le opportunità non mancano nel Sud. Per la creazione di corridoi verdi molto utili sono le infrastrutture lineari esistenti: vie d'acqua, ferrovie dismesse, antiche strade ormai in disuso per il traffico automobilistico.



Fig.1 Corridoio Verde Adriatico: pista ciclabile all'altezza di Alba Adriatica (Abruzzo). Fonte: www.wikimedia.org

2.5 Greenway: origini e caratteristiche.

Tradotto letteralmente in italiano con il termine “corridoio verde”, si intende un percorso protetto per la mobilità dolce, ovvero cicli e pedoni. Questi percorsi hanno la particolarità di congiungere più luoghi che abbiano un valore ecologico, storico o ricreativo; l’idea di greenway cambia per funzione e finalità dagli Stati Uniti all’Europa dove è stata importata. Mentre negli USA nasce con un prevalente valore ecologico, in Europa prevale il fattore funzionale ricreativo e quello turistico, ciò è dovuto soprattutto ad una differente possibilità di spazi.

In termini molto generici una "greenway" (in italiano via verde o percorso verde) viene definita da Tom Turner (1998) come un "percorso piacevole dal punto di vista ambientale".

Questa definizione deriva dall'analisi del termine "greenway", che racchiude due concetti:

- **green** (verde) che sta ad indicare non solo ciò che è vegetato ma tutto ciò che è apprezzabile dal punto di vista ambientale e quindi naturalistico, paesaggistico, storico-architettonico e culturale;
- **way** (via, percorso) che oltre ad indicare fisicamente le vie di comunicazione (strade, ferrovie, fiumi, ecc.) rimanda ad un'idea di movimento, di comunicazione, di attività. ¹

Negli ultimi decenni si è sviluppato un vero e proprio movimento culturale attorno alle vie verdi, noto come "greenways movement", e si sono diffusi diversi approcci al concetto di greenway.

In Europa, con questo termine vengono oggi indicati "percorsi dedicati ad una "circolazione dolce" e non motorizzata, in grado di connettere le popolazioni con le risorse del territorio (naturali, agricole, paesaggistiche, storico-culturali) e con i "centri di vita" degli insediamenti urbanistici, sia nelle città che nelle aree rurali" (Associazione Italiana Greenways, 1999).

La Dichiarazione di Lille (2000), sottoscritta dalle principali associazioni europee che operano sulla tematica, precisa che le greenways "devono avere caratteristiche di larghezza, pendenza e pavimentazione tali da garantirne un utilizzo promiscuo in condizioni di sicurezza da parte di tutte le tipologie di utenti in qualunque condizione fisica. Al riguardo, il riutilizzo delle alzaie dei canali e delle linee ferroviarie abbandonate costituisce lo strumento privilegiato per lo sviluppo delle greenways".

In tale contesto, l'idea di greenway va oltre quella di un semplice pista ciclabile (con cui spesso viene confusa), investendo aspetti più strutturali, come la valorizzazione e la riqualificazione delle risorse naturali, la promozione di uno sviluppo sostenibile, il recupero dei paesaggi degradati e lo sviluppo armonico delle città, e rivolgendosi non solo ai ciclisti ma a tutti gli utenti non motorizzati. ¹

Si possono individuare sei caratteristiche principali che contraddistinguono le greenways:

- la **sicurezza**, in quanto sono percorsi fisicamente separati dalla rete stradale ordinaria dedicati esclusivamente a utenti non motorizzati;
- l'**accessibilità**, per tutte le tipologie di utenti con diverse caratteristiche e abilità (bambini, anziani, ecc.);
- la **"circolazione dolce"**, legata ad esempio alle pendenze moderate, che consente di fruire "lentamente" i percorsi offrendo un diverso punto di vista sui paesaggi circostanti;
- la **multiutenza**, in quanto le greenways sono generalmente percorsi aperti a tutte le tipologie di utenti (pedoni, ciclisti, escursionisti a cavallo, ecc.), anche se in situazioni particolari alcuni utenti possono essere esclusi;

- il **recupero** di infrastrutture e strutture esistenti, quali sentieri, strade storiche, alzaie, linee ferroviarie dismesse, strade rurali minori, ecc., per la realizzazione dei percorsi e delle strutture di servizio (luoghi di sosta e ristoro, punti informativi, ecc.);

- l'**integrazione con l'ambiente naturale**, che permette alle greenways di offrire un accesso rispettoso alle aree di particolare pregio naturale e svolgere un'importante funzione educativa consentendo una conoscenza e una fruizione sostenibile del territorio.

In tal senso, le greenways possono portare ampi benefici per le popolazioni coinvolte, che vanno oltre quello di avere a disposizione percorsi piacevoli e sicuri, quali:

- contribuire allo sviluppo delle regioni rurali attraversate, portando ricchezza e incentivi per la creazione di nuove attività imprenditoriali;
- favorire la diffusione delle attività all'aria aperta, con effetti benefici sulla salute dei cittadini;
- promuovere lo sviluppo di una nuova forma di turismo, attivo, responsabile e sostenibile;
- favorire la conoscenza della natura e il rispetto dell'ambiente;
- migliorare la mobilità in ambito urbano e periurbano, creando un sistema di percorsi riservati agli utenti non motorizzati, e contribuendo in tal modo a migliorare la qualità della vita nelle città;
- favorire la conoscenza e la valorizzazione del patrimonio storico, artistico, architettonico, culturale, ambientale e paesaggistico, così come delle tradizioni e delle tipicità delle zone attraversate. ¹

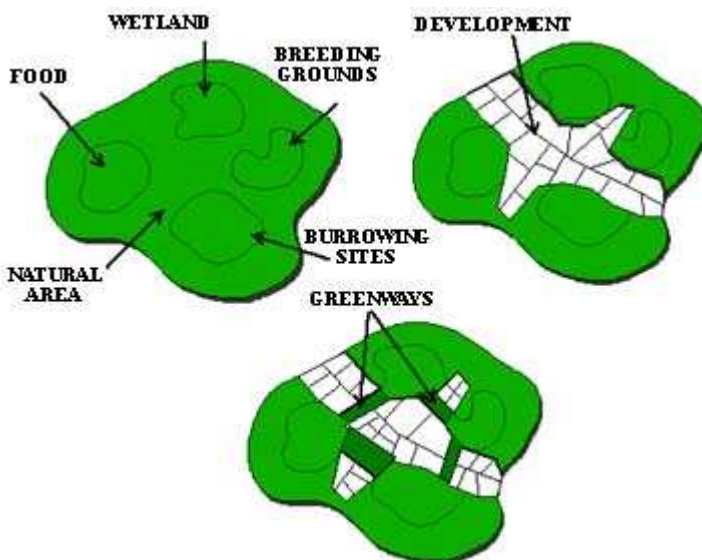


Fig.1 Schema che spiega l'utilità delle greenways come corridoi ecologici. . Fonte: www.americantrails.org

¹ Greenways : www.greenwaysitalia.it

[Milano, un progetto di corridoio verde tra il Parco Lambro e l'area Marelli Adriano.](#)

2.6 Le cinture verdi in Europa : contenuti ed obiettivi.

Il concetto di cintura verde si affaccia in Europa nell'ambito metropolitano a partire dalla seconda metà del Novecento, la città in trasformazione viene ridisegnata con la creazione di spazi verdi disposti a cintura: Londra, Parigi con la Cinture Verte prevista nello Schéma Directeur della Regione Ile de France, non mancano i casi tedeschi di Francoforte e Monaco, Barcellona con l'Anella Verda. L'anello lineare urbano della città ottocentesca viene riproposto in sistemi metropolitani, esso frena l'espansione edilizia negli spazi ai margini della città. Alcuni progetti di pianificazione del verde prediligono la creazione di cunei verdi che dai margini entrano dentro la città, altri favoriscono delle cinture verdi, altri ancora integrano le due scelte. Il fatto che si decida di pianificare il verde, secondo un determinato schema progettuale, risiede nelle caratteristiche paesistiche locali e nelle scelte di pianificazione già predeterminate.

A monte delle singole scelte vi è la politica europea: ridurre le espansioni urbane, creare forme compatte di insediamenti, integrare il territorio rurale, mettere in relazione le aree periurbane con la città. E' stato redatto un documento congiunto adottato da vari stati dell'Unione Europea (ESDP) a Posdam nel 1999: esso definisce le linee guida per uno sviluppo territoriale sostenibile, sulla base di tre obiettivi operativi (equilibrio, conservazione e sviluppo), e si prefigge così di determinare il futuro sviluppo europeo. L'ESDP European Spatial Development Perspective, non è un masterplan, ma un quadro generale di indirizzo per le scelte compiute dai singoli stati. Nel documento non vengono direttamente citati dei sistemi di spazi verdi di cintura atti a contenere lo sviluppo urbano, sono invece menzionati in un rapporto precedente della Commissione Europea. La Commissione indica le cinture verdi come dei sistemi più carenti sotto il profilo ecologico rispetto ai corridoi verdi, i corridoi verdi mettono meglio in relazione gli spazi aperti, creano biodiversità e incentivano i valori ricreativi.

Il tema della cintura verde compare nel documento preparato dal Consiglio d'Europa insieme con l'Unione Internazionale della Difesa della Natura (Iucn) quale forma di protezione distinta dalle altre categorie di aree protette, differenziate per la diversa incidenza degli obiettivi sia di difesa dell'ambiente che di ricreazione di paesaggi.

Nel panorama europeo l'esperienza di Parigi, ma soprattutto quelle tedesche, rappresentano episodi significativi per la scelta di salvaguardare i residui spazi liberi attorno alle aree urbanizzate attraverso un sistema verde di cintura a scala metropolitana, a cui è associata una politica di corridoi verdi a scala regionale. Gli esempi di Francoforte e Monaco, infatti, mostrano come l'adozione di disegni differenti a quello di cintura, non solamente indotti dalle configurazioni topografiche e urbanistiche, tradisce una diversità di approccio alla pianificazione che vede prioritario stabilire *connessioni verdi* funzionali sia a motivazioni ecologiche che di fruibilità ricreativa. La cintura verde risulta associata ad altri modelli spaziali che mirano a garantire fini differenti e inseriti nella stessa cintura, di cui sono oltrepassati i limiti connessi alla forma della struttura. Il caso spagnolo è esemplare al fine di creare una rete di continuità ambientale attraverso il collegamento di una serie di spazi protetti.

2.7 L'esperienza di Parigi, la "ceinture verte".

Il caso francese differisce dagli altri per la presenza di un nucleo centrale e di altre agglomerazioni urbane cresciute in maniera costante: non è stato possibile creare tra di esse una "green belt", in tal senso sarebbe stato possibile sfruttare i due polmoni verdi presenti ai margini della città, il Bois de Boulogne ed il Bois de Vincennes, che Hausmann aveva inserito nel disegno dello spazio urbano. Agli inizi del Novecento viene fatto un tentativo da Jean Claude Forestier, egli propone di collegare le due grandi aree verdi, ma problemi di carattere amministrativo bloccano la realizzazione. Invece è di particolare interesse e di successo la situazione che si crea negli anni Settanta: la città conta ormai, con tutta la sua conurbazione, circa nove milioni di abitanti, si cerca di porre rimedio attraverso il recupero di aree residue agricole e forestali. La progettazione delle aree libere dentro la città si pone l'obiettivo di soddisfare le esigenze funzionali degli utenti e non soltanto di soddisfare le esigenze puramente ecologiche o estetiche, cioè si ricorre a delle soluzioni innovative dal punto di vista paesaggistico, attraverso i parchi Citroen e de La Villette. Il documento presentato dall'Ile de France all'inizio degli anni Ottanta predispone un progetto preliminare di cintura verde, vengono posti tre obiettivi principali: l'impedimento dell'espansione urbana incontrollata, mantenere l'attività agricola nelle aree limitrofe alla città e formare un sistema di parchi metropolitani. Il progetto del documento viene eseguito attraverso l'acquisizione di terreni da parte dell'amministrazione a tutti i vari livelli. Vengono create misure di protezione attraverso leggi specifiche, inoltre viene costituita l'Agence des Espace vertes, un organismo istituzionale che si pone come mediatore nei conflitti tra pubblico e privato, finalizzando accordi e convenzioni. Due obiettivi sono perseguiti dall'Agenzia: la salvaguardia del territorio attraverso l'uso per finalità ricreativo- ecologica e produttivo-agricola, uso del suolo in maniera compatibile e sostenibile. Anche qui come nel caso dell'Emscher, viene fatta una catalogazione delle risorse esistenti e una classificazione, dopo questa prima operazione, vengono fatte le scelte progettuali in base alle linee già stabilite.

Nel 1994 il Plan Vert Régional , privo di valenza giuridica, ma propositiva, si pone, al di sopra delle scelte comunali, come strumento di coordinamento. Esso segue quattro politiche a quattro differenti livelli, esso si muove in spazi geografici diversi secondo la distanza dal centro di Parigi, si muove attraverso l'azione congiunta delle varie istituzioni (regioni, dipartimenti, comuni), e produce quattro carte.

La *trame verte d'agglomération* ricopre il cuore della regione dell'Ile de France dal centro di Parigi fino ad un raggio di dieci chilometri ed è composta da un sistema capillare di parchi e spazi pubblici con la finalità di arrivare ad una struttura verde all'interno della zona maggiormente costruita, viene sfruttata la rete idrografica e la trama della viabilità storica, facilitando così la circolazione pedonale e ciclabile. La *ceinture verte régionale* riguarda un gruppo di 410 Comuni che si trovano all'interno di un raggio compreso tra i dieci e trenta chilometri da Parigi, nel territorio maggiormente sottoposto alle pressioni insediative, le cui aree libere evidenziano maggiore debolezza. Si cerca di garantire che il passaggio dall'ambiente urbano a quello rurale avvenga in modo armonioso. La politica di

preservazione degli spazi a corona della città é in linea con quanto già perseguito dall'Agence des espace vertes, con l'acquisizione e il potenziamento delle aree boschive o la conservazione delle aree agricole; per questa seconda finalità, l'Agenzia ha adottato un meccanismo di acquisizione di aree agricole strategiche per la continuità della cintura verde, cedendole poi in locazione agli agricoltori con contratti favorevoli e a lungo termine. La *couronne rurale* riguarda il territorio forestale e agricolo che si estende fino ai confini regionali, dove sono avviate politiche di conservazione del patrimonio naturale, mediante la creazione di parchi regionali e l'attivazione di incentivi per le attività agricole e forestali. Le *vallées et coulées verte*, infine, sono corridoi verdi che attraversano trasversalmente la regione fino al centro dell'agglomerazione parigina, sfruttando la presenza di elementi lineari sia naturali, come le valli fluviali, sia antropici come gli assi infrastrutturali (autostrade e Tgv), attraverso i quali si persegue la finalità di collegare le varie aree agricole e forestali più esterne con il centro di Parigi.

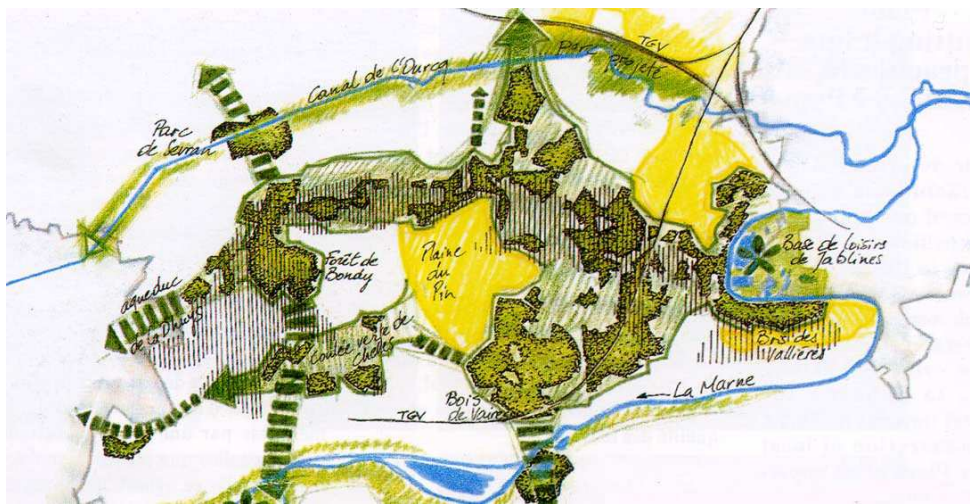


Fig.1 Uno schema tipico di progetto pensato per mettere in risalto le linee direttrici per l'intervento.

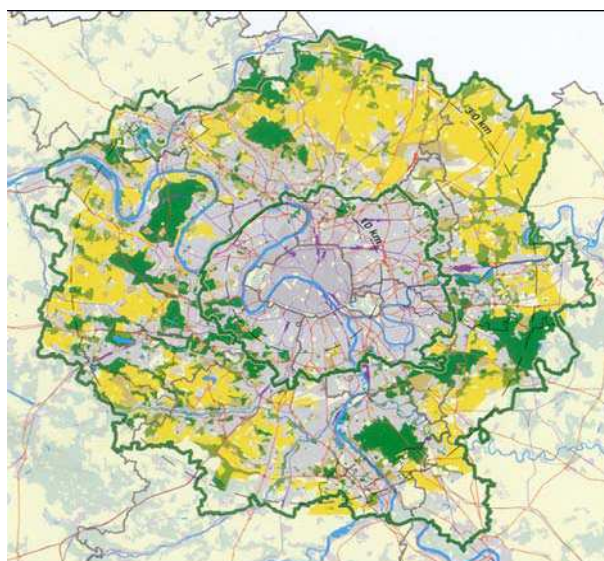


Fig.2 Il sistema del verde intorno a Parigi formato da aree forestali ed agricole.

[Milano, un progetto di corridoio verde tra il Parco Lambro e l'area Marelli Adriano.](#)

2.7.1 Due progetti francesi: il Parc de La Villette e il Parc Citroen

In Francia due progetti risolvono il problema degli spazi vuoti urbani e della riqualificazione attraverso delle soluzioni originali che vale la pena analizzare.

- Parc de La Villette

Progettato alla periferia di Parigi da Bernard Tschumi, Il parco della Villette ,realizzato nel 1991, in origine era un'area occupata da un mercato del bestiame. Rappresenta una delle grandi sfide urbanistiche degli anni '80 ed è oggi una interessante attrattiva per i visitatori sia dal punto di vista culturale e scientifico che architettonico. Il Parco, che si estende per ben 35 ettari, presenta al suo interno la *cit  des sciences et des industries* inaugurata nel marzo del 1986, che rappresenta il simbolo di quel rinnovamento che   stato avviato nella parte orientale di Parigi.

Si tratta di un complesso architettonico costruito in granito, acciaio e vetro di forma parallelepipedica ed   sormontato da due cupole di ben 17 mt di diametro. Attraverso queste cupole filtra la luce. La grande hall di ingresso introduce ad alcune attrazioni di tipo tecnico-scientifico come “ Explora” che   lo spazio espositivo dedicato alla scienza e alla tecnologia, il planetario o la biblioteca multimediale.

Famosissima la sala di proiezione emisferica, chiamata "G ode", che vi   stata installata nel 1979 dove   possibile sentirsi immersi nell'atmosfera del film che vi si proietta, poich  si   come avvolti dalla proiezione. Ci  che viene proiettato   di solito sempre orientato al massimo coinvolgimento del pubblico. Ha la forma di una sfera ed un diametro di 36 mt.   ricoperta da triangoli di acciaio talmente lucido da sembrare degli specchi che riflettono il cielo e lo specchio d'acqua sottostante.

All'interno del parco si trova anche la cit  de la Musique, di C. Portzamparc, che vinse per questo progetto il premio Pritzker.



Fig. 1,2,3,4: alcune immagini ci mostrano il Parco della Villette: le caratteristiche strutture di colore rosso che spiccano nelle prime due foto e la presenza dell'acqua. La terza immagine ci mostra una veduta aerea che   possibile avere con Google Maps, invece la quarta foto mostra la caratteristica sfera in acciaio che riflette il cielo nell'acqua.

Fig.1



Fig.2

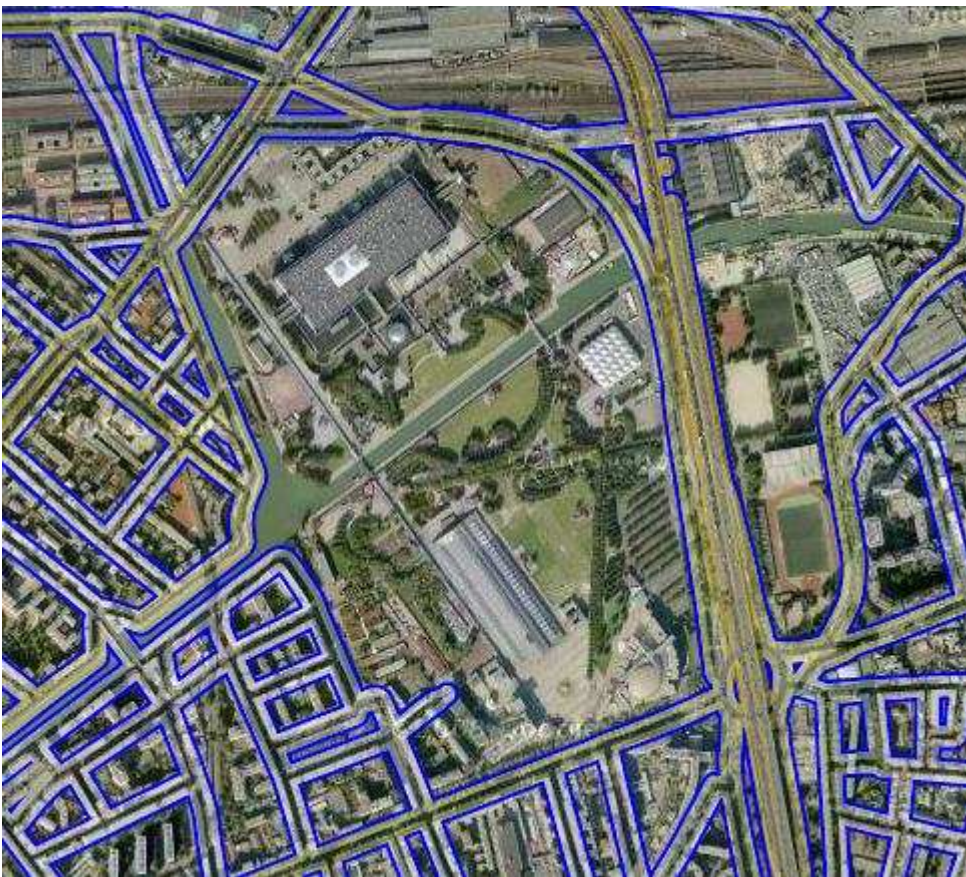


Fig.3

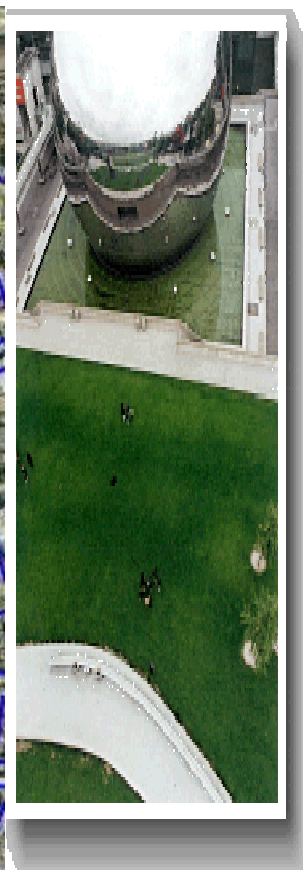


Fig.4

Milano, un progetto di corridoio verde tra il Parco Lambro e l'area Marelli Adriano.

-Parc Citroën

Nell'area precedentemente occupata dagli stabilimenti dell'azienda automobilistica Citroën, il comune di Parigi diede inizio nel 1986 alla realizzazione di uno dei più vasti parchi pubblici cittadini. In esso si manifestano due diverse intenzioni progettuali: da un lato la regolarità del suo impianto e la disposizione ortogonale alla Senna lo collocano coerentemente tra i già esistenti parchi della Rive Gauche, dall'altro, l'uso innovativo e ricco della vegetazione e dell'acqua, gli conferiscono un carattere paesaggistico-naturalistico, che lo contrappone a quella tendenza della progettazione del verde di tipo architettonico-tecnologico che aveva caratterizzato il suo più importante predecessore: il Parco della Villette.

Ultimato nel 1992, con i suoi tredici ettari, il Parco André Citroën si contrappone a quella tendenza della progettazione del verde di tipo architettonico - tecnologico che aveva caratterizzato il suo più importante predecessore, il Parco della Villette, in quanto, malgrado la regolarità del suo impianto e la disposizione ortogonale alla Senna (unita alle semplici geometrie dei ninfei e dei giardini seriali, e dai perfetti parallelepipedi in vetro delle serre), l'uso innovativo e ricco della vegetazione e dell'acqua, gli conferiscono un carattere paesaggistico - naturalistico.

Non a caso l'impostazione del concorso imponeva, che i teams di progettisti concorrenti fossero composti oltre che da architetti, anche da paesaggisti, scelta con cui il Comune di Parigi cercò di opporsi a quella tendenza - che aveva così fortemente segnato il progetto del Parco della Villette - ad impostare il disegno di uno spazio a verde, su elementi prevalentemente architettonici piuttosto che paesaggistici e naturalistici.

Furono due le équipes di professionisti associati selezionate al concorso internazionale dall'Atelier parigino di urbanistica: la prima costituita dall'architetto Jean Paul Viguier e dal paesaggista Alain Provost, la seconda dall'architetto Patrick Berger e dal paesaggista e agronomo Gilles Clément.

Nella formulazione finale, il parco si organizza attorno ad un vasto spazio centrale, un rettangolo coltivato a semplice prato, di 320 per 130 metri, posizionato in modo perpendicolare alla Senna, cui è adiacente lungo uno dei suoi lati minori. Dal grande prato centrale è, inoltre, possibile raggiungere la riva della Senna senza incontrare ostacoli, grazie alla realizzazione di un tunnel per il passaggio della linea RER(ferrovia), che segue il profilo dell'argine, disposizione spaziale unica in Parigi.

All'estremità opposta del grande prato, un sagrato inclinato funge da basamento per due grandi serre, alte quindici metri e lunghe quarantacinque metri, una delle quali ospita un giardino mediterraneo, mentre l'altra un agrumeto. Tra di esse si trova un'area piana punteggiata regolarmente di fontane e giochi d'acqua, che costituisce la scenografia di fondo della prospettiva verso la "rue Balard", collocata all'estremo opposto dell'area del parco rispetto al corso del fiume.

La struttura del parco è definita da alcuni assi privilegiati legati tra loro da relazioni gerarchiche:

- il Grande Canale che delimita il lato sud ovest del parco, scandito in modo regolare da una serie di ninfei di forma di semplice parallelepipedo;
- la diagonale pedonale che da nord (accanto alla Senna), raggiunge a sud il "Jardin Noir" e che attraversa completamente la grande prairie centrale;
- l'assembramento regolare dei "Giardini Seriali" alla sinistra del parterre centrale in opposizione al Grande Canale, formati da sei piccole serre e sei canalette che racchiudono altrettanti giardini tematici costituiti da aree rettangolari, numerate e racchiuse da rampe, legate simbolicamente l'una all'altra da rapporti analogici espressi attraverso i colori, i materiali, i sensi, i metalli ed i pianeti.

La compatta struttura del parco, si sfrangia verso sud est, in direzione opposta alla Senna, dove, due forme quadrangolari separate ed opposte, s'infiltrano nel tessuto urbano. Si tratta del "Jardin Noir", una sorta di labirinto chiuso e infossato, molto ombroso e fittamente piantato con alberi ed arbusti dal fogliame di colore verde scuro e del "Jardin Blanc", aperto sul vicino quartiere, nel cui centro si trova una grande aiuola composta da svariati cespugli dalla fioritura bianca. Il disegno del primo fu affidato all'équipe Viguiet - Provost, che si occupò inoltre della progettazione dettagliata del parterre centrale e relativa cornice d'acqua, dei ninfei della vasca principale e del Giardino della Metamorfosi. Il disegno del "Jardin Blanc" fu invece affidato all'équipe Clément - Berger, che ha inoltre ideato il progetto delle due grandi serre, dei giardini seriali e del "Jardin en Mouvement" oltre che dell'arredo e dell'illuminazione.



Fig.5: l'Iris, un'essenza tipica delle rive dei corsi d'acqua (da www.architetturaeviaggi.it)..

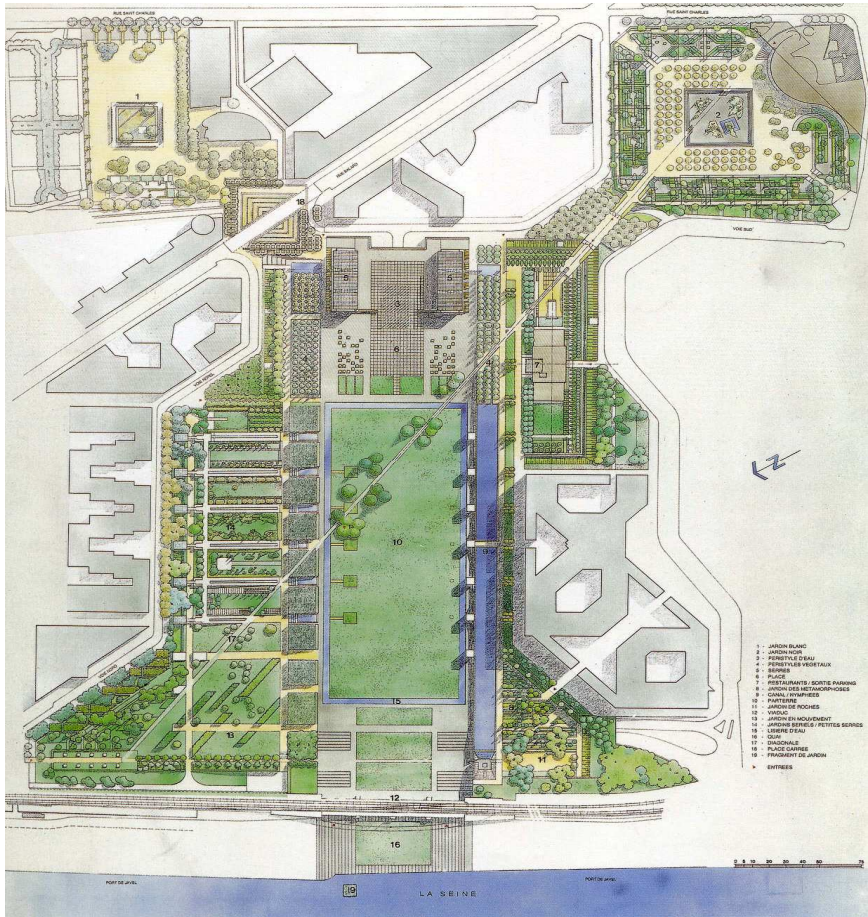


Fig.6: La pianta del Parco e la sua relazione con la Senna (www.professionearchitetto.it).



Figg. 7,8: Alcune immagini del grande Parco: la seconda dall'alto è una foto scattata da nord, la prima , per la promozione turistica, riprende una delle caratteristiche serre (da www.architetturaeviaggi.it).

Milano, un progetto di corridoio verde tra il Parco Lambro e l'area Marelli Adriano.



Figg.9, 10 Il contrasto tra l'acqua e la pietra diventa una forma di "poetica dell'architettura" (da www.architetturaeviaggi.it).



Fig. 11

Fig.12

Fig. 11 : in questa prima foto si evidenzia come il progetto generale voglia mostrare un disegno e non proporre una naturalità spontanea(da www.architetturaeviaggi.it).

Fig. 12: importante nella progettazione è stata la scelta delle essenze, infatti ad architetti e paesaggisti si sono affiancati anche degli agronomi(da www.architetturaeviaggi.it).

Milano, un progetto di corridoio verde tra il Parco Lambro e l'area Marelli Adriano.

2.8 L'esperienza spagnola : corridoi e anelli verdi.

Nel 1992 si attua la creazione di corridoi verdi e di una cintura verde intorno alla città di Vitoria-Gasteiz, capoluogo delle Province Basche, è il primo caso spagnolo.

Si tratta di quattrocento ettari costituiti da quattro parchi posti intorno alla città, fra questi si contano due grandi aree forestali, il tutto collegato da percorsi che mettono a sistema queste grandi aree: fra i parchi spiccano quelli di Salburua, Olarizu, Armentia e Zabalgana, luoghi che offrono molte possibilità ricreative per la popolazione.

Barcellona invece giunge nel 1999 a definire uno spazio di verde di circa 1500 ettari, vengono coinvolte l'area metropolitana e diverse municipalità, è posto come obbiettivo il mantenimento delle biodiversità nel territorio catalano. L'anello verde di Barcellona mette in collegamento delle grandi aree verdi contigue: il Parco Naturale del Montseny, del Montenegre-Corredor, del Garraf, del Montserrat e De Sant Llorenç, inoltre vengono messe a sistema delle aree verdi minori e ambiti di connessione. Nel sistema rientrano i parchi urbani e metropolitani, sono coinvolti nove comuni, il tutto viene inserito in un sistema di continuità.

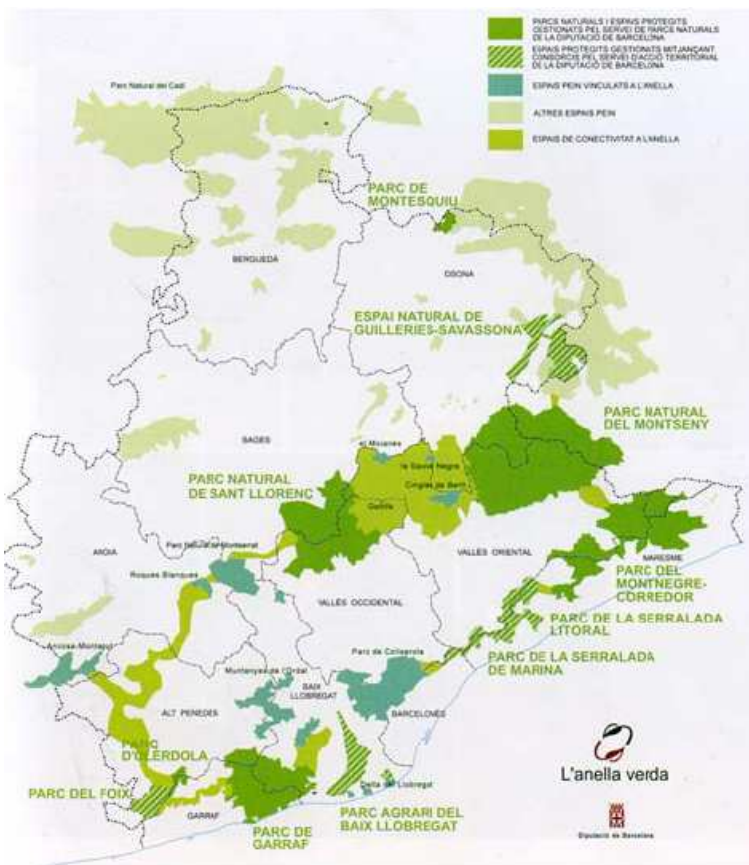


Fig. 1,2,3,4 :Una mappa ed alcune immagini dell'anello verde di Barcellona e dell'area metropolitana (fonti:Rebacer paisajes; Arquitectura del Paisaje in Europa 1994-1999.Colección Arquitemas n.6. Catalogo della Prima Biennale del Paesaggio 1999. Barcellona 2000, pag.59.)

L'idea di cintura verde e di collegamento attraverso i corridoi verdi in Italia si presenta realmente solo negli anni Settanta se paragonata agli esempi internazionali, anche se in maniera episodica in alcuni piani regolatori: si tratta di aree ai margini della città e non viene mai considerato il tessuto urbano nel suo complesso.

Un episodio marginale antecedente risale al 1916: Marcello Piacentini propone per Roma di riunire i vari parchi attraverso un sistema di viali alberati, egli fa riferimento agli smeraldi di Boston ("Emerald Necklace" dei collegamenti per il verde esistente sul modello di Olmsted). Viene proposto un anello verde per Roma che però non viene realizzato. Anche Portaluppi nel PRG del 1926 propone per Milano un grande viale alberato intorno alla città, comunque lontano dall'attuale idea di corridoio verde.

Ciò che spinge a creare un piano del verde e a porre il tema dei sistemi verdi sullo stesso piano di tutte le altre necessità e funzioni, indicate nei documenti urbanistici è la crescita smisurata e priva di controllo a cui vanno incontro alcune grandi città italiane nel corso degli anni Sessanta. A Bologna, già a partire dagli anni Sessanta, viene studiato uno schema urbano fondato su un sistema del verde che mette in relazione le diverse realtà tipiche della città emiliana: i parchi fluviali, i parchi, le aree agricole periurbane, i caratteri storici e ambientali della collina. Ferrara negli anni Settanta propone un recupero delle aree agricole lungo le mura e una connessione fino al Po, è questo il Parco Agricolo di Ferrara. Anche Milano negli stessi anni, si dibatte sulla creazione di un sistema del verde attorno alla città, queste ipotesi si concretizzano in realizzazioni attraverso il Parco Agricolo Sud Milano. Il caso milanese è molto simile ad un altro molto significativo, quello di Torino, in entrambi i casi non si tratta solo di creare una cintura verde intorno al centro urbano, ma di estendere la pianificazione del verde ai comuni confinanti, ragionando a livello metropolitano. Milano e Torino sono due realtà che coinvolgono per interessi, attività in un'area molto grande che si estende attraverso un'unica conurbazione, oltre i confini amministrativi delle rispettive province. Il caso torinese, la cosiddetta "Corona verde", è un progetto che come per Milano investe istituzionalmente la Regione. L'idea risale al Piano Regolatore del 1956/59 e se ne fa carico il Piano Intercomunale del 1964: riorganizzare il sistema verde che circonda la città dal nord-ovest con La Mandria, la collina di Rivoli ad ovest, a sud Stupinigi ed ad est la collina, mediante le fasce fluviali di Po, Sangone, dora Riparia e stura di Lanzo. Ad oggi esiste un accordo tra gli enti dei vari parchi ed un progetto unitario, si possono consultare i documenti relativi, ma l'attuazione completa sembra lontana.

Se i grandi sistemi metropolitani trovano diverse difficoltà ad attuare dei piani del verde, a causa della presenza di molte istituzioni e non di un unico ente coordinatore, sembra che per i comuni più piccoli le cose siano più semplici. A Ravenna e a Novara le cinture verdi vengono definite dalla morfologia dei luoghi: centri densi, intorno alle grandi infrastrutture ed alle aree agricole periurbane. Altre grandi città hanno applicato delle varianti di piano in cui si definiscono delle fasce di verde e si vincolano dei suoli al fine di creare dei corridoi

[Milano, un progetto di corridoio verde tra il Parco Lambro e l'area Marelli Adriano.](#)

o dei sistemi a parco: è il caso di Napoli nel 1999, si vuole creare mantenere una striscia verde nell'area occidentale collinare che divide Napoli dall'hinterland, Palermo nel 1996 e Firenze nel 1992 affrontano il tema del sistema verde cercando di creare un sistema che metta in connessione i parchi esistenti..

La cintura verde nelle sue molte varianti sembra una sorta di immagine che la città si vuole dare, che una normale necessità, assomiglia di più ad uno slogan pubblicitario, Roma inventa la "Ruota Verde", un'immagine metaforica vuole identificare un sistema di rete per la mobilità dolce.

3 Milano, i vuoti urbani, gli spazi verdi esistenti e i parchi: storie, sviluppi e progetti.

3.1 Milano e l'area metropolitana.

Il problema della scarsità di aree verdi si fa sentire a Milano a partire dagli anni Settanta, la pressione esercitata dall'edificazione quasi senza regole degli anni precedenti, quelli del boom economico, rende necessaria la creazione di un parco diffuso per la salvaguardia delle aree agricole meridionali, inoltre diviene necessario anche un polmone verde nella parte settentrionale dell'area urbana. Il Piano Regolatore del 1979 prova l'attuazione di una cintura verde attorno alla città con le aree verdi esistenti in quel momento e la creazione di nuove. Oggi, se esiste un possibile sistema di cintura, è grazie alle scelte urbanistiche di allora, purtroppo non esisteva un sistema unitario di progettazione sovracomunale (solo nel 2001 viene approvato il Piano territoriale paesistico regionale, nel 2003 il Piano provinciale) , quindi tutte le azioni progettuali si svolgono in maniera singola.

La parte nord del territorio milanese si presenta fortemente edificata, ciò è dovuto allo sviluppo industriale che hanno subito queste aree, avvantaggiate dalla facilità di collegamento con l'Europa continentale, non adatte per l'agricoltura, quindi l'interesse ambientale per molti anni è venuto meno, gli obiettivi e la direzione dello sviluppo dovevano seguire una linea che privilegiasse gli interessi della sola produzione, l'occupazione lavorativa veniva vista solo attraverso la crescita industriale. La necessità di alloggi sempre crescente, la mancanza di una pianificazione, attenta anche a valori differenti, hanno creato dei grossi scompensi in questi comuni, che oggi, a fronte di una lunga crisi del tessuto produttivo, si possono facilmente avvertire. Una fotografia satellitare dell'area a nord di Milano può mostrare un tessuto urbanizzato compatto, vi è una continuità insediativa che dal centro di Milano, si può dire, arriva fino quasi a Lecco. Il Parco di Monza, il Parco della Valle del Lambro e altri parchi a livello sovracomunale e comunale creano un varco verde nell'area a nord della Grande Città. La sensibilità per l'ambiente ha investito l'area a nord solo molti anni dopo rispetto alle aree a sud di Milano.

La vocazione storica e la tradizione agricola del territorio a sud di Milano, la creazione del Parco Agricolo Sud, hanno determinato il mantenimento di alcuni caratteri rurali fino ai tempi odierni; la messa in opera di vincoli di inedificabilità, ha permesso che non si creasse una saturazione fra le infrastrutture radiali. Non è bastato porre dei vincoli edificatori , i caratteri più autentici hanno comunque subito un impoverimento ecologico e semiologico. Erano necessarie comunque delle trasformazioni, sia nella parte settentrionale dell'area metropolitana milanese che in quella meridionale, la mancanza di un quadro unitario, già a partire dai decenni dello sviluppo industriale, ha creato quel tessuto edilizio, privo di qualità architettonica, che circonda il capoluogo lombardo.

L'idea di cintura verde è presente già nel centro studi Pim(istituito alla fine degli Sessanta, acronimo che indica: piano intercomunale milanese ed ha l'obiettivo di elaborare un piano urbanistico a livello sovracomunale per l'area metropolitana milanese), è stata inserita

all'interno del Piano Territoriale di coordinamento del Parco Sud redatto dalla Provincia di Milano nel 1993. All'interno del quadro di analisi dell'area metropolitana milanese vengono dichiarate delle modalità entro cui lo sviluppo pressante, sia dell'industria, sia della popolazione, devono essere considerate: le aree agricole perenni sono irrinunciabili, devono essere recuperate le aree urbanizzate e particolare attenzione va posta alle aree dismesse; deve essere attuata la riqualificazione delle periferie, sono disincentivati i modelli insediativi dispersi ed è una priorità la tutela delle aree verdi esistenti. Tali modalità ,che in realtà non hanno valore di regole attuative, fino a quando non vengono adottate nei singoli strumenti urbanistici comunali diventano il presupposto per uno sviluppo sostenibile. Il progetto della cintura verde così come afferma il Luciano Minotti (1) è il risultato che deve rispondere agli obiettivi sopraelencati, la sua funzione è "... è quella di orientare la riorganizzazione della struttura urbana e territoriale, di mettere a disposizione dei cittadini luoghi e spazi per l'attività ricreativa e di preservare quelle risorse fisiche e ambientali che sono indispensabili per l'equilibrio dell'ecosistema metropolitano. [...] La cintura verde non è un parco tradizionale, né una sommatoria di più parchi. E' un grande territorio aperto fatto soprattutto di agricoltura e di paesaggio rurale, ma anche di ambiti naturali e di zone ambientalmente sensibili da difendere e da valorizzare, di aree degradate da bonificare, di parchi pubblici attrezzati esistenti o da realizzare ... “.

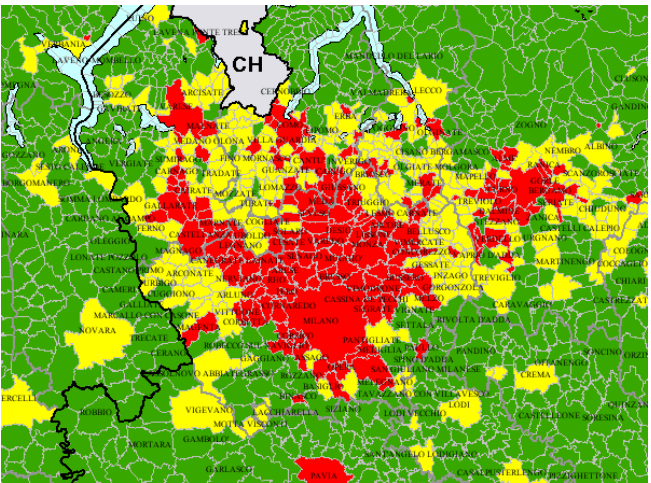


Fig. 1

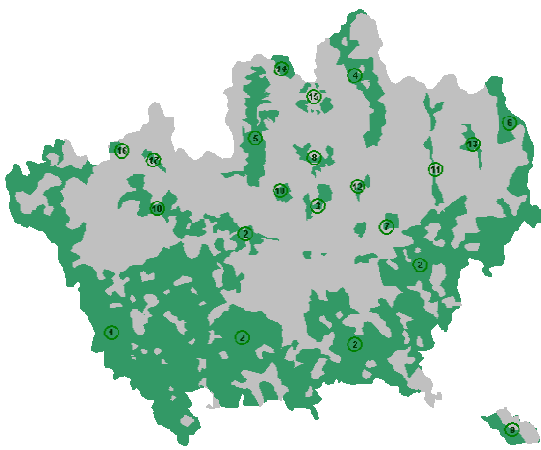


Fig. 2

Fig 1 Questa è una tabella Istat sulla densità abitativa dei comuni dell'area metropolitana milanese, con 3 scale di colori: Verde=fino 500 ab./kmq. Giallo=da 500 a 1000Rosso=oltre 1000
Fonte : www.francesca.mi.it

Fig 2 Il sistema dei parchi dell'area metropolitana milanese.
Fonte : www.francesca.mi.it

1 Luciano Minotti, Un progetto di cintura verde per l'area metropolitana milanese, "Urbanistica", 106,1996, pag.5

3.2 Il Parco Nord

Il più significativo tra i parchi costituiti nella cintura verde, a nord di Milano, è appunto il Parco Nord, costituito con la L.R. 78/1975, viene amministrato da un consorzio formato da sei comuni, è identificato come “parco regionale di cintura metropolitana”, formato da 600 ettari, è stato realizzato per circa metà della propria estensione. La legge regionale 41/1985 riporta una definizione di questa tipologia di parco: “ zone di importanza strategica per l’equilibrio ecologico delle aree metropolitane, per la tutela e il recupero paesistico e ambientale delle fasce di collegamento tra città e campagna, per la connessione delle aree esterne, dei sistemi verdi urbani, per la ricreazione e il tempo libero dei cittadini, mediante la più efficace gestione del paesaggio con particolare riguardo alla continuazione e al potenziamento delle attività agro-silvo-colturali “.

L’area del Parco Nord si caratterizzava per la presenza di assi di infrastrutture di scorrimento stradale importanti, vi era la presenza di attività quali sfasciacarrozze, depositi e altre poco inclini ad un ambiente godibile. Inoltre vi erano aree agricole residuali e aree industriali dismesse, il territorio si presentava quindi non di particolare pregio sotto il profilo delle caratteristiche ambientali, ma interessante per la posizione ai margini della città, ed il fatto di essere uno dei pochi territori di una certa grandezza rimasti liberi.

La realizzazione del Parco Nord è stata graduale, ciò è molto probabilmente una delle ragioni del successo, lo stesso sistema è stato attuato per la cintura verde di Francoforte. Il semplice vincolo dell’inedificabilità non avrebbe scongiurato il degrado, si è quindi intervenuti con la sistemazione a verde, la realizzazione di percorsi, di strutture che potessero dare all’area il nuovo carattere: il progetto era organizzato in grandi maglie che davano una definizione di massima, poi ogni singola parte, all’interno di ogni quadrante, sarebbe stata sviluppata successivamente con un grado di dettaglio maggiore. La scelta del metodo progettuale ha permesso che esistesse una guida generale e nello stesso tempo ha provveduto a garantire che il processo di recupero potesse continuare in tempi successivi . Il progetto di massima generale e la strutturazione in maglie permetteva delle possibili integrazioni, addizioni o reinterpretazioni più attuali con i tempi di realizzazione. L’assetto istituzionale molto particolare, un ente pubblico con autonomia finanziaria e amministrativa, il Consorzio dei Comuni, è la garanzia della realizzazione dell’opera. Una grande importanza svolge il fatto che in questo consorzio entrano le idee dei cittadini e delle associazioni attraverso una progettazione partecipata. Il caso del Parco Nord presenta gli stessi caratteri dell’intervento di Francoforte, in Italia è un esempio originale e molto utile per successivi interventi in altri territori.

Può essere utile leggere l’articolo 2 dello statuto del “Consorzio” per comprendere le caratteristiche di questo tipo di intervento:

art. 2 - finalità e funzioni

Il Consorzio ha lo scopo di tutelare e valorizzare le risorse ambientali e paesistiche del Parco Nord Milano, area protetta regionale classificata quale parco di cintura metropolitana, mediante progettazione, realizzazione e gestione del Parco stesso e fornitura al pubblico dei servizi ambientali idonei e compatibili. In particolare il Consorzio:

- a) elabora e adotta la proposta di piano territoriale di coordinamento del parco;*
- b) esprime parere agli organi della Regione e degli enti locali su provvedimenti che riguardino il territorio del parco, nei casi previsti dalla legge, ovvero a loro richiesta; c) promuove l’acquisizione, anche mediante espropriazione per pubblica utilità, delle aree individuate nel piano territoriale come necessarie al*

conseguimento delle finalità del parco, comunque necessarie alla realizzazione dei propri fini;

d) promuove lo studio e la conoscenza dell'ambiente e indica gli interventi per la sua migliore tutela e fruizione;

e) progetta ed esegue gli interventi di realizzazione del parco;

f) provvede alla gestione del parco, alla manutenzione e all'esercizio sia in via diretta che in via indiretta delle aree e strutture del parco;

g) esercita la vigilanza nei modi previsti dalle vigenti leggi nazionali e regionali;

h) esercita ogni altra funzione prevista dalla legge, o comunque necessaria per il conseguimento delle proprie finalità istituzionali.

Il Consorzio può assumere le funzioni di tutela, valorizzazione, pianificazione, realizzazione e gestione di altre aree protette regionali, provinciali, comunali e sovracomunali, di parchi e giardini pubblici, del verde di rete del sistema regionale, previa convenzione con l'Ente titolare o proprietario, ovvero in seguito ad affidamento di tali funzioni da parte della Regione. Il Consorzio può assumere altresì ogni funzione e servizio ambientale nell'interesse degli Enti consorziati, ovvero per convenzione con altri Enti pubblici o privati, ivi compresa, in particolare, l'assistenza e la consulenza nella redazione di strumenti anche urbanistici di valore ambientale e paesistico. Quanto previsto nei due precedenti commi deve essere oggetto di specifico finanziamento da parte degli Enti interessati e convenzionati. **1**

Fig.1

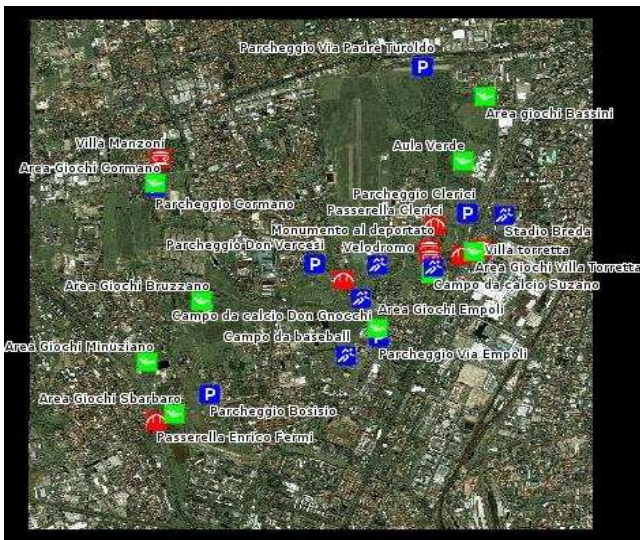


Fig.2



Fig.1 vista del Parco Nord da www.parconord.milano.it

Fig.2 Mappa del Parco Nord da www.parconord.milano.

1 Fonte: www.provincia.mi.it/parconord

La scelta di occupare la maggior parte del suolo con un bosco urbano fatta all'interno del Parco Nord è stata dettata da motivi economici e gestionali, data la grande estensione ed ha inoltre ha una funzione ecologica. Bisogna considerare che l'area in questione era quasi priva di spazi boscati : è fondamentale che un grande parco oltre a zone ricreative possieda aree con funzione di filtro o di separazione, anche nei casi tedeschi sopracitati era presente questa soluzione. Tra i vari interventi, vi è il recupero ambientale dei luoghi inquinati, la realizzazione di attrezzature sportive e sociali, la presenza è finalizzata a stimolare la manutenzione e la partecipazione dei cittadini.

3.3 Il Parco Agricolo Sud Milano

Un altro esempio dell'area milanese è il Parco Agricolo Sud, un'area di quarantaseimilatrecento ettari, viene creato solo negli anni Novanta, benché il dibattito si fosse già aperto negli anni Sessanta. Questo parco comprende sessanta comuni intorno a Milano e parte dell'area urbana stessa: corrisponde ad un terzo dell'intero territorio provinciale. Il parco non è stato di facile attuazione a causa delle notevoli dimensioni e a causa della particolare tipologia che intreccia la tutela ambientale alla tutela delle attività produttive di carattere agricolo. In quest'area si doveva intervenire a livello sovracomunale, un territorio caratterizzato da un patrimonio storico, artistico legato all'uso dell'acqua da parte di laici e religiosi, un grande numero di abbazie e castelli che per secoli hanno plasmato questa zona. Il problema più grosso era la tutela dei caratteri storico produttivi in contrasto con le moderne tecnologie agricole e un altro contrasto si veniva a creare con le indicazioni comunitarie: l'agricoltura posta in un ruolo riduttivo, a fronte dei valori di salvaguardia ambientale. La mancanza di un piano territoriale di coordinamento nel 1975 ha fatto in modo che si utilizzassero le aree inedificate e già poste sotto vincolo dai piani comunali. Purtroppo il Parco dialoga con difficoltà con i singoli comuni e pone dei vincoli al potere dei comuni stessi: la legge regionale n. 24 del 1990 si è posta come un vincolo di salvaguardia ma non è stata in grado di divenire un efficace strumento per l'organizzazione del territorio. Oggi il Parco è dotato di un piano territoriale di coordinamento e di un piano di settore agricolo. Qui di seguito cito l'art 1 (costituzione del Parco) e 2 (finalità del Parco), sono questi due strumenti che hanno determinato una realtà che era necessaria, ma sicuramente deve essere organizzata in maniera da non creare contrapposizioni presso le amministrazioni locali:

art.1 Costituzione del Parco

1. *In esecuzione della l.r. 23 aprile 1990, n.24 è istituito il Parco Regionale di cintura metropolitana "Parco Agricolo Sud Milano".*
2. *Il "Parco Agricolo Sud Milano" comprende le aree delimitate (Allegato A) della sopra citata legge, che interessano i seguenti 61 Comuni: Albairate, Arluno, Assago, Bareggio, Basiglio, Binasco, Bubbiano, Buccinasco, Calvignasco, Carpiano, Casarile, Cassina de'Pecchi, Cernusco sul Naviglio, Milano, un progetto di corridoio verde tra il Parco Lambro e l'area Marelli Adriano.*

Cerro al Lambro, Cesano Boscone, Cisliano, Colturano, Corbetta, Cornaredo, Corsico, Cusago, Dresano, Gaggiano, Gorgonzola, Gudo Visconti, Lacchiarella, Liscate, Locate Triulzi, Mediglia, Melegnano, Melzo, Milano, Noviglio, Opera, Pantigliate, Paullo, Pero, Peschiera Borromeo, Pieve Emanuele, Pioltello, Pregnana Milanese, Rho, Rodano, Rosate, Rozzano, S. Donato Milanese, S. Giuliano Milanese, Sedriano, Segrate, Settala, Settimo Milanese, Trezzano sul Naviglio, Tribiano, Vanzago, Vermezzo, Vernate, Vignate, Vittuone, Vizzolo Predabissi, Zelo Surrigone, Zibido S. Giacomo.

3. *I Confini del Parco sono delimitati, a cura dell'Ente Gestore, da tabelle con la scritta "Parco Agricolo Sud Milano", aventi le caratteristiche di cui all'art.32 della l.r. 30/11/1983, n.86.*
4. *Il Parco ha sede presso la Provincia di Milano - Ente Gestore del Parco. In relazione a necessità operative potranno essere previste sedi di collegamento.*
5. *L'Ente Gestore - su proposta del Consiglio Direttivo - può proporre alla Regione modifiche territoriali al Parco. I Comuni possono richiedere all'Ente Gestore di aderire al Parco proponendo l'inclusione in esso di propri territori in ordine alle finalità di cui all'articolo n.2 della legge istitutiva.*

Il piano territoriale di coordinamento, di cui all'art.17 della legge istitutiva, può disporre modifiche e integrazioni alla delimitazione territoriale del Parco per un migliore conseguimento delle finalità, compresa l'eliminazione di eventuali errori che emergessero nella verifica della perimetrazione.

art.2 Finalità del Parco

1. *Le finalità del Parco sono quelle indicate dall'art.2 comma 1 della l.r. .23 aprile 1990, n.24.*
2. *Le attività agro-silvo-culturali sono assunte come elemento centrale e connettivo per l'attuazione delle finalità del Parco.*
3. *Nel Parco possono essere previsti specifici ambiti ove realizzare strutture per lo svolgimento, in forma integrata e coordinata, delle attività connesse con le finalità dell'area protetta e ciò nel rispetto del quadro paesistico tradizionale. **1***

Ai fini del discorso generale sull'area urbana milanese diventa di grande interesse la creazione nel 2004 di due progetti: Ticinello e Vaiano Valle. Si tratta di due aree a completamento della cintura verde intorno a Milano, essi vengono a costituire quel grande progetto partito negli anni Settanta e che oggi è formato oltre ai sopracitati dai seguenti parchi: Parco Nord Milano, Parco di Trenno, Boscoincittà, Parco delle Groane, Parco delle Cave e Parco Forlanini.

Il tema della cintura verde non è il solo tra i modelli progettuali oggi adottati: in diverse situazioni, tra cui anche quella dell'area metropolitana milanese, viene preso in considerazione il tema della reticolarità. La città di Milano è fortemente riconoscibile per la sua struttura radio centrica che si dirama nel territorio extraurbano, ma è riconoscibile anche una struttura lineare che si identifica nei tracciati dei navigli e dei fiumi: direi che è uno scheletro ancestrale su cui si è sviluppata la città attuale, ritroviamo ai limiti rispettivamente ovest ed est i due fiumi Ticino ed Adda, intorno al centro urbano l'Olona e il Lambro, inoltre si aggiungono il Naviglio Grande ed il Martesana che arrivano fino nel centro urbano, nell'area metropolitana a nord troviamo il Villorosi. Numerosi sono i canali minori e le rogge che purtroppo sono sempre meno evidenti, uno dei temi caposaldo della

progettualità messa in atto per Expo 2015, vuole l'acqua come protagonista della nuova Milano.

All'interno del P.T.C. (Piano Territoriale di Coordinamento) la proposta di studi vuole attribuire un ruolo strutturale alla rete idrica, essa deve essere un sistema che mette in relazione gli spazi extraurbani con la struttura urbana densa, essa inoltre ha il ruolo di riqualificare la periferia degradata.

Il progetto individua degli spazi che penetrano dalle aree periferiche fin dentro la città, essi partono dalle direttrici strategiche del Lambro e dell'Olona, questi spazi verdi divengono dei cunei o corridoi verdi, viene inoltre sfruttata la Tangenziale Ovest che assurge al ruolo di nuovo ring urbano; ad est spazi come il Parco Forlanini assumono il ruolo di mediatori tra le aree agricole del Parco Sud ed il centro. Sono stati indetti concorsi internazionali sul tema della riqualificazione attraverso i corridoi verdi e sul recupero di grandi aree dismesse, i risultati positivi o negativi si conosceranno solo fra diversi anni.



Fig. 1

Fig.1 Foto di Toni Nicolini, strada campestre d'inverno. Fonte: www.provincia.mi.it/parcosud



Fig.2

Fig.2 Abbazia di Viboldone. Fonte: www.provincia.mi.it/parcosud



Fig. 3

Fig. 3 Foto di Pigazzini, Rodano, Riserva Naturale Sorgenti della Muzzetta, Polla di fontanile.



Fig. 4

Fig. 4 Foto di Toni Nicolini, Roggia nei pressi del Fontanile Nuovo.

1 Fonte: www.provincia.mi.it/parcosud

4 Milano, una storia legata alle acque.

4.1 Le origini, una terra e una civiltà di acque.

A partire dal XIV secolo la pianura a nord di Milano era una terra asciutta, non solcata da acque, arida: quel tanto da renderla poco adatta all'agricoltura, coperta nella parte più settentrionale da un cappello di ceppo (conglomerato di sassi e ghiaia cementati insieme nel corso delle ere geologiche) e, a sud, da un manto ghiaioso aperto verso Cassano.

Aggiungete una chiara predisposizione dei milanesi per i commerci, naturalmente a dispetto di Lodi Imperiale, e capirete meglio, per dirla alla Carlo Cattaneo nelle sue "Notizie naturali e civili su la Lombardia" (1844), come questa regione fosse: "...per nove decimi opera dell'uomo ...". Quest'opera dell'uomo constava, nel periodo 1439-1475, di ben 90 chilometri di canali navigabili sostenuti dal lavoro di 25 conche. L'intera opera iniziata nel 1179 con la realizzazione del Naviglio Grande, all'epoca dei Comuni, fu completata nel 1819 con il Naviglio Pavese durante la Restaurazione austriaca.

Da quando i Navigli indussero, dunque, i milanesi a coabitare con essi, " tutto un mondo di civiltà e di letteratura materiale ed intellettuale prese ad animarsi e ad animare infinite opere ed atteggiamenti culturali, ispirati all'originalità del mondo artificiale delle acque, ai mestieri, ai tradizionali luoghi di sosta dei barchetti, alle strade alzaie, agli scivoli per l'attracco dei barconi, alle case coloniche, alle ville...

Lungo il Martesana si vedeva al lavoro una flotta di barche che: "...Da Lecco portano a Milano calce, carbone, legna d'ardere o da opera, gesso, fieno, sassi da calcina o di fabbrica; oltre 150 zattere di tronchi uniti e galleggianti. Discendendo, si va da Lecco a Brivio al naviglio in un'ora; tre e mezzo si consumano in questo; una e mezzo dallo sbocco fin a Trezzo, poi da Trezzo a Milano 8 ore; in tutto 21. Da Lodi a Pizzighettone vogliono 9 ore, e 3 a giunger allo sbocco. Difficile è il risalire il fiume. A tal uopo le barche si uniscono in 'cobbie' fin di 10 o 13 secondo la piena, e vi si attaccano 10, o 21 cavalli, con cui, eccetto il naviglio, si tirano fin a Cariate. Di là procedono a vela e remi. In estate consumarci 9 giorni da Milano a Brivio, e uno da Brivio a Lecco: d'inverno fin 15 giorni. Dalla confluenza del Po sino a Pizzighettone si tiene un giorno e mezzo, quattro e mezzo da Pizzighettone a Lodi." (Cesare Cantù).

Dalla città ascendevano, invece, verso il Lago di Lecco soprattutto manufatti e sale su convogli che faticosamente risalivano il naviglio con un incedere lento, reso ancora più difficoltoso dal lavoro nelle conche. Le barche dovevano rispondere a determinati requisiti: "Le navi sui navigli dovevano essere lunghe da 18 a 24 metri; larghe da 4,20 a 4,60 sul fondo. Una nave di carico ordinario, cioè che peschi metri 0,70, giunge ora da _Lecco a Brivio in 3 ore, di quivi a Paderno in una, in due percorre

il Naviglio; in un'altra arriva alla chiusa di Trezzo, e 8 ne consuma nel canal della Martesana, cioè ore 15 in tutto per correre metri 73,475...La fossa interna della città fra i due tomboni, lunga metri 5090, vuole 4 ore con oarca carica..." (C. Cantù). Una delle condizioni ottimali della navigazione era il mantenimento costante del livello delle acque che doveva essere condiviso con l'irrigazione delle terre ed i privilegi di prelievo delle acque da parte dei vari possessori delle bocche di presa. A nulla in molti casi servivano le numerose ordinanze e leggi speciali degli Ingegneri Ducali Camerali e degli altri Agenti della Regia Camera che operavano sotto la direzione del Magistrato delle Acque; in molti casi si doveva ricorrere alla chiusura perentoria di numerose bocche di presa durante periodi prestabiliti. Alla flotta si doveva aggiungere anche il parco animali e cioè i cavalli per l'attiraglio dei convogli a monte del naviglio. "Molta maggior fatica richiede il rimontare, al qual uopo si uniscono in convogli che dicono cobbie. Una cobbia di 5 barche tirata da 5 cavalli, risale il naviglio della Martesana in 36 ore; in 8 da Trezzo a Paderno con 10 o 12 cavalli". (C. Cantù)

Per tutti questi motivi l'importanza del Naviglio scemò nel corso del tempo ed i trasporti veicolari su gomma soppiantarono gradualmente le vie d'acqua; ciò nonostante la loro incidenza riuscì a raggiungere le soglie dell'età contemporanea. Fa testo, nel trentennio 1850-1880, la media annuale di 1.400 tonnellate del traffico merci in ascesa e 76.000 tonnellate di quelle in discesa, contro le 1.500 tonnellate in ascesa e le 142.000 in discesa di traffico merci del Naviglio Grande.

Non va altresì dimenticato, tra la flotta delle barche e barconi che si addensavano sul naviglio, anche lo storico Barchetto di Vaprio quasi in rotta di collisione, per fama e primati, con l'altrettanto famoso e forse più celebrato Barchetto di Boffalora in servizio sul Naviglio Grande.

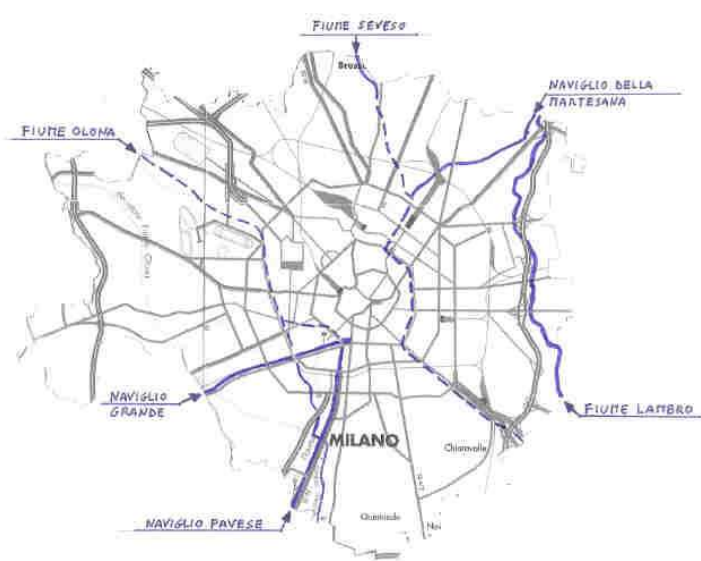


Fig. 1 Schizzo del sistema idrografico milanese.

Milano, un progetto di corridoio verde tra il Parco Lambro e l'area Marelli Adriano.

4.2 Il Naviglio Piccolo o “Martesana”.

Nella nostra area del Milanese, il naviglio, che occupa dignitosamente il suo posto nella storia dei trasporti regionali, è quello "Piccolo"; esso servì, soprattutto, i commerci milanesi che incominciavano a risentire fortemente delle gravi limitazioni imposte dal lungo e tortuoso percorso attraverso tutta o quasi la Lombardia lungo la bretella Lambro-Porto di Lodi-Adda-Po alle merci in discesa, soprattutto, carbone dalla Valtellina, legname da costruzione, sabbia e ghiaia, ferro dalla Valsassina e dalle valli bergamasche... Diverse congiunture spinsero, dunque, i milanesi, unitamente agli effetti derivanti dal lungo periodo di pace che contraddistinse il Ducato dei Visconti dalla pace di Lodi del 1454, ad applicarsi con cura alla realizzazione di importanti vie d'acqua.

Fu proprio in questo periodo che Francesco Sforza firmò il 1/6/1457 un decreto con il quale si autorizzava la costruzione del secondo naviglio lombardo, dopo quello Grande, e perciò denominato "Naviglio Piccolo" o "Martesana" dal nome del "Contado" che attraversava. Questo termine derivò in primis dal Castello di Castelmarte "Castrum Martis" in Brianza (il nome era quello del governatore romano "Martesio"); in seguito esso fu rafforzato dall'insediamento del "Comitatus Martexana o Fines Marticianae" nell'unico castello del territorio ovvero quello di Castelmarte. Fu così che si giunse in soli sei anni (1457-1463) a realizzare un'opera di cui, giustamente, andavano fieri i lombardi dell'epoca. "Emissario del lago di Como è l'Adda; sicché volendo a unirsi a questo, bisognava tirare un naviglio sino a quel fiume. Nel 1457, sotto il Duca Francesco Sforza, "si costruì un canale dal Castel di Trezzo alla città, e si denominò della Martesana, contado che attraversa. Diressero i lavori l'ingegnere Berteli di Novate e il commissario Resino Piola". (Cesare Cantù, Grande Illustrazione del Lombardo Veneto, Milano 1857). L'opera salutata con grande entusiasmo dai cultori e tecnici dell'ingegneria idraulica, misurava 33 chilometri circa; fra i pregi dell'opera andavano annoverati la pendenza del canale equamente distribuita lungo tutto il suo percorso e lo scavo a mezza costa nella pietra viva dell'Adda, ma soprattutto i manufatti di servizio, ponti canali (sui fiumi Lambro e Molgora), conche di navigazione, opere idrauliche diverse... La linea del percorso segnava anche la diversa natura del lavoro agricolo caratterizzato a nord dai campi a mezzadria, per lo più coltivati a vite e segale ed orzo, e a sud dal sistema delle affittanze, delle marcite, risaie e dei prati irrigui. Il Martesana in realtà fu pensato in principio canale irriguo delle terre asciutte milanesi, ma presto questo ruolo e fu subito accantonato a favore dei commerci. "Ma poiché in origine si pose più mente all'irrigare che alla navigazione, :angusta n'è l'imboccatura ed esige esperte guide; anzi da principio andava più stretto", (Cesare Cantù).

Quando Lodovico il Moro ordinò nel 1496 il congiungimento del Martesana con la Fossa Interna dei Navigli milanesi, grazie alla conca di San Marco, finalmente il tanto agognato anello di congiungimento con le acque dei grandi fiumi lombardi fu ultimato. Il nuovo paesaggio originato dal Naviglio Piccolo era tale da assicurare negli anni a divenire tutta una storia, una letteratura di tradizioni e mestieri assolutamente originali come originale risultava essere il paesaggio antropico di acque e terre limitrofe. L'acqua costituiva una fonte principale del reddito ducale; questa complessa pratica secolare trovava la sua intima giustificazione nell'economicità del trasporto via acqua e non fu abbandonata

[Milano, un progetto di corridoio verde tra il Parco Lambro e l'area Marelli Adriano.](#)

neanche quando il progresso (ferrovie) sembrò spazzare via con un solo colpo la tradizione e la rete dei traffici lungo i navigli, almeno nella seconda metà del XIX secolo.



Fig. 1 Nel 1600 venne data alle stampe la prima edizione della carta di Giovanni Battista Claricio, intitolata “carta dei dintorni di Milano per il raggio di 5 miglia di braccia milanesi”(fonte: www.storiadimilano.it).

4.3 Il tratto urbano del Martesana.

Il lungo rettilineo, da Gorgonzola a Milano, tocca i centri abitati di Villa Pompea, Cassina de' Pecchi, Cernusco S/Naviglio, Vimodrone. Dopo il lungo rettilineo delle ville di Cernusco S/Naviglio, il punto di intersezione con il fiume Lambro, la "Riviera" milanese di Crescenzago, le ville e case coloniche del tratto urbano, le acque del naviglio muovevano le pale metalliche di numerose ruote idrauliche (officine meccaniche, fabbriche di tegole e mattoni, tintorie e concerie, lavanderie...) e lambivano, prima della copertura del naviglio, gli stabilimenti della "Breda -Elvetica", della "Pirelli", del "T.I.B.B." ("Tecnomasio Italiano Brown Boveri") nonché le case dei gommai e dei meccanici di via Ponte Seveso, di via Bordoni, di via Farà, via Cornalia, del Quartiere "Isola" (via de Castillia, via Confalonieri), le Cucine Economiche di viale Monte Grappa e la Stazione della linea ferrata "Milano-Monza" (1840).

Esse confluivano poi in San Marco dove un tempo s'allargava un grosso bacino, considerato il vero porto in terra di Milano.

In questo tratto il naviglio entrava nella sua dimensione urbana con una successione di ville e spazi ameni per il passeggio e lo svago, oltre a quelli già menzionati della "Riviera" di Crescenzago (via Amalfi), all'ombra di viali piantumati posti lungo le strade alzaie, serviti da osterie e trattorie tra le più quotate come la Cascina dei Pomi, il ristorante "Favorita", il ristorante "Isolabella". All'entrata nel tessuto urbano, Il Naviglio s'immetteva poi nella Cerchia Interna dei navigli nel punto di intersezione delle sue acque con quelle della Fossa interna (all'incrocio tra via San Marco e via Pontaccio). In seguito alla costruzione del Naviglio del Martesana (1457-1463), la fossa interna dei navigli fu ridotta "...dalle 40 braccia alle 18 di larghezza, concedendo lo spazio del risultante terrapieno, detto anche terraggio, ad uso de' sostrari per fabbricare e far magazzini, per riporre robe e merci ad utilità dei cittadini", (C.Bruschetti, Storia dei progetti e delle opere di navigazione interna nel Milanese, Bernasconi, Milano, 1821), ed allacciata, fra il 1496 ed il 1497, (decreti di riforma della navigazione di Lodovico il Moro) al Naviglio del Martesana attraverso la Conca della Cassina dei Pomi (non più esistente).

Cesare Cantù così descriveva, nel 1857, la Fossa interna dei Navigli Milanesi: *"Dopo la Conca di San Marco, il Naviglio piega a mancina, e circola per 3373 metri, moderato dalle conche del Ponte di Marcellino e di Porta Orientale. Al Ponte degli Giocati torce verso Viarenna per unirsi al Grande; tratto di 585 metri, con una conca. Di là del ponte degli Giocati, la fossa interna è alimentata dalla gora del Castello, per 1195 metri, con una conca. L'opera era compiuta nel 1497."* (C. Cantù). *Gli ultimi manufatti della Conca dell'Incoronata, di San Marco, di Borgo Nuovo, di Porta Orientale, permettevano così, insieme alla Conca di Viarenna (1440) di allacciare le acque del Ticino e dell'Adda con la rete fluviale del Po attraverso la Fossa Interna dei Navigli milanesi. Secondo il Bruschetti, nella sua trattazione del 1821, la Conca dell'Incoronata venne aperta nel 1467 ed è la stessa conca alla cui ideazione e "*

realizzazione partecipò Leonardo da Vinci, da qui la sua raffigurazione in rilievo alla base della statua di Leonardo da Vinci in Piazza della Scala.

Attualmente la Conca dell'Incoronata giace in stato di totale abbandono anche se la sua tecnologia rivela l'originaria organizzazione del lavoro idraulico della conca a partire dal bacino della navigazione, rivestito in pietra di ceppo, fino alle portine, ai grandi portoni con le cerniere laterali, al ponte di servizio, alla cabina (in mattoni) di ricovero dei comandi per l'apertura e chiusura delle porte.



Fig. 1 Il Naviglio del Martesana in una riproduzione pittorica del '700 all'altezza di Crescenzago. (Fonte: www.storiadimilano.it).

4.4 Un paesaggio costruito

Si veniva a formare così un paesaggio antropico assolutamente inedito che contrassegnava tutto il tratto di naviglio e comprendeva case coloniche, case a corte, case rivierasche, ville patrizie vicine al corso d'acqua o alle numerose rogge di derivazione; esempi in tal senso ci vengono dalla Cascina Gogna (di origine conventuale) a Bussero, dalla Cascina San Bartolomeo e dalla Cascina Regoledo a Gropello d'Adda, dalla Casa del Barchetto e dalle case rivierasche della "Volta" a Cassano d'Adda, dal Convento di Monasterolo ad Inzago.

Nel tratto urbano di via Melchiorre Gioia, la Cascina dei Pomi, luogo di storici brindisi (fra cui quelli di Stendhal, di Napoleone Buonaparte, di Carlo Porta), richiamava frotte di gitanti in uscita da Milano; e poi il Ristorante "Isolabella" con alloggio, all'incrocio fra viale Monte Grappa e via Melchiorre Gioia.

Le "Case da nobili" seguivano subito dopo e si collocavano intorno al XVI secolo; si trattava originariamente di opere fortificate trasformate successivamente nel XVIII secolo in ville (facilmente raggiungibili via acqua) ad opera di famiglie nobili milanesi, abitate nei lunghi soggiorni estivi per il gusto ameno della villeggiatura ma anche, e più praticamente, per la tenuta dei poderi agricoli; fra queste la Villa "Melzi d'Eril" a Vaprio d'Adda, costruita intorno al 1482 sui resti di un antico castello medievale, ampliata e trasformata nell'800, con i suoi ridenti gradoni degradanti verso il naviglio (su progetto, si presume, di Leonardo da Vinci che vi soggiornò nel 1513); oppure le ville barocche "Rey", "Gnecchi" e "Porro" a Inzago; le ville neoclassiche "Marchesi" e "Vitali" sempre ad Inzago; le Ville "Greppi"

E "Alari Visconti" a Cernusco S/Naviglio; soprattutto la Villa "Quintavalle-Castelbarco" a Vaprio d'Adda, con le sue statue, i suoi tempietti, le stanze sotterranee, le grotte abitabili. Il tratto urbano di Crescenzago, che condivideva con le abitazioni rivierasche (case a corte) e fabbriche una civiltà di acque più che secolare, era da tutti considerato la "Riviera di Milano" e a ben ragione se un tempo vi venivano a passeggiare comitive di gitanti domenicali desiderosi di godersi una camminata sotto la frescura degli alberi. All'inizio era Villa Angelina (non più esistente), la Corte dei "Rosmini", la Villa "Albrighi", il Collegio "Tronconi", la Villa "Ponti"; e poi ancora, a cavallo di viale Monza, la villa di via Pozzi, il "Cantun Frecc" di via Finzi, le case operaie di via Tofane, le fabbriche della "Pirelli" e della "Breda" di via Ponte Seveso e via Bordoni, il Quartiere "Isola" di via De Castillia e via Confalonieri.

5 Il PGT di Milano: i progetti.

5.1 L'idea del PGT.

Cit. dal Documento di Piano:

"La legge urbanistica vigente in Lombardia, pur indicando valori di riferimento di tipo quantitativo (al fine di garantire un bilancio complessivo tra abitanti insediati e i metri quadrati di servizi esistenti e previsti), non definisce i servizi da considerare all'interno del Piano, né in termini qualitativi (fatta eccezione per il sistema del verde, le infrastrutture, l'edilizia residenziale pubblica), né in termini quantitativi (ossia la quantità necessaria di verde, di servizi per l'istruzione, di servizi sociali e così via). Il PGT auspica la necessità di un riequilibrio ed una riqualificazione sul territorio dei servizi esistenti e sposta l'attenzione dalla quantità alla prestazione reale dei servizi in termini qualitativi per i servizi futuri. La sfida principale è dunque quella di inserire un universo di valori "qualitativi" (peraltro di difficile misurazione "oggettiva") in un sistema che chiede garanzie quantitative. Per quello che riguarda il riequilibrio della qualità dei servizi, il Piano abbandona la logica dello standard localizzato e dei servizi pianificati a partire dai vincoli secondo la logica del prodotto finito" (meccanismo rigido, ulteriormente indebolito dal fatto che si ragiona su lunghi archi temporali) ed attiva un ragionamento differente da quello tradizionale dei Piani Regolatori proponendo un sistema che ruota attorno a una forte regia del Comune, soggetto portatore di obiettivi specifici e chiari, base di riferimento per il dialogo con l'operatore privato".

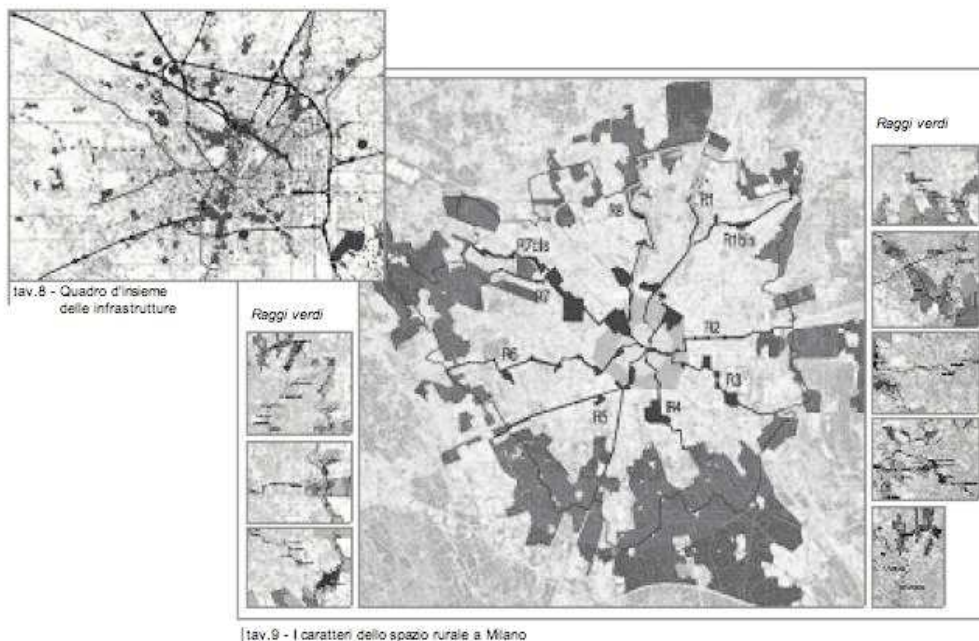


Fig.1 Alcuni elaborati proposti dal PGT in discussione (fonte: Comune di Milano)

Milano, un progetto di corridoio verde tra il Parco Lambro e l'area Marelli Adriano.

5.2 I grandi progetti di interesse pubblico

La qualità futura del vivere a Milano è stata impostata dal Piano attraverso 15 grandi progetti di interesse pubblico.

Il Documento di Piano avanza, attraverso l'indicazione di alcuni importanti temi d'interesse collettivo per la città, un programma aperto per 15 grandi trasformazioni pubbliche da avviare all'interno di Milano nei prossimi anni, veicolato da una sorta di "dispositivo urbanistico", flessibile ed aperto, finalizzato a suggerire idee complessive di grande respiro e scala d'azione, e a loro volta capaci di:

- innescare dibattiti pubblici, costruttivi e ampiamente partecipati;
- stimolare la predisposizione di concorsi e competizioni in ambito pubblico;
- indirizzare le trasformazioni e le risorse derivanti dagli sviluppi privati;
- attivare percorsi di sussidiarietà concreta nell'interesse dei milanesi.

Ecco i progetti:

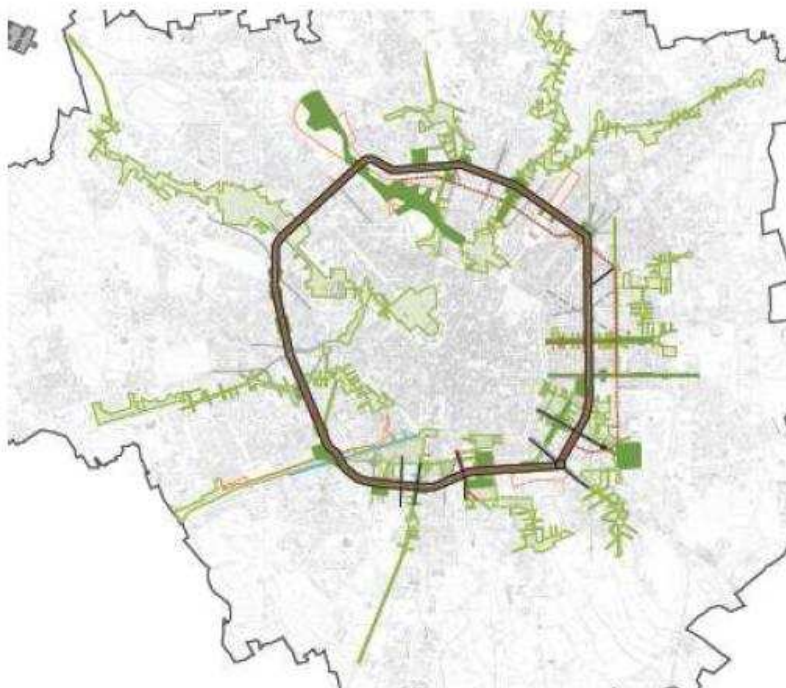
Passeggiata Urbana dei Bastioni

Il progetto della “Passeggiata Urbana dei Bastioni” prevede di trasformare la Cerchia dei Bastioni in un vero e proprio green ring, dove accanto all’area dedicata al flusso automobilistico si sviluppa un vero spazio pubblico per passeggiare. La Cerchia diventa la struttura da cui si irradiano i Raggi Verdi, a sottolineare come le porte storiche della città siano ancora significative per il futuro della città.



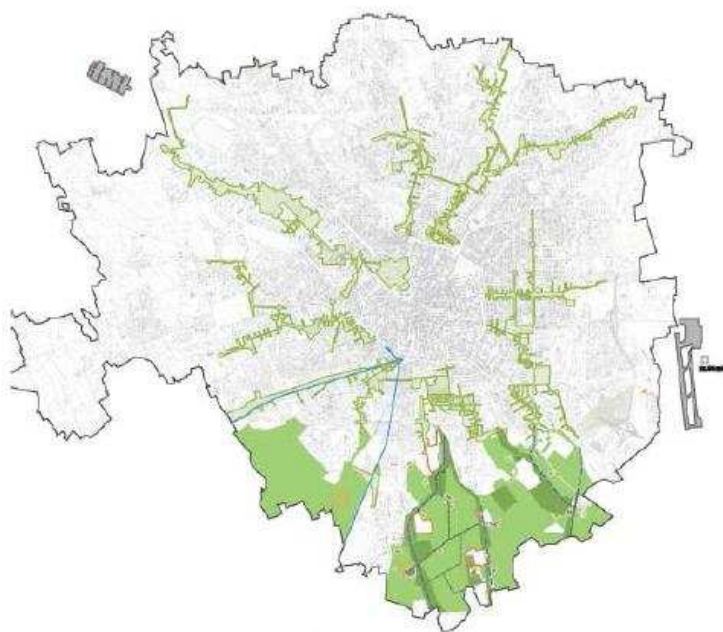
Ring dei Viali delle Regioni

Con la sua ampia sezione, il “Ring dei Viali delle Regioni” rappresenta un’occasione straordinaria per immaginare un sistema pubblico di cirle capace di connettere giardini urbani esistenti, di individuare sul suo tracciato luoghi di centralità dove posizionare funzioni di interesse pubblico, servizi di quartiere, grandi servizi, luoghi simbolici per la vita pubblica della città. Il sistema dei Viali delle Regioni, offre l’opportunità di dotare Milano di un esercizio di trasporto pubblico innovativo (tram sospeso, sistema di trasporto elettrico, cabinovie, etc.) e trasformare questo sistema circolare in un grande boulevard urbano ricco ed efficiente.



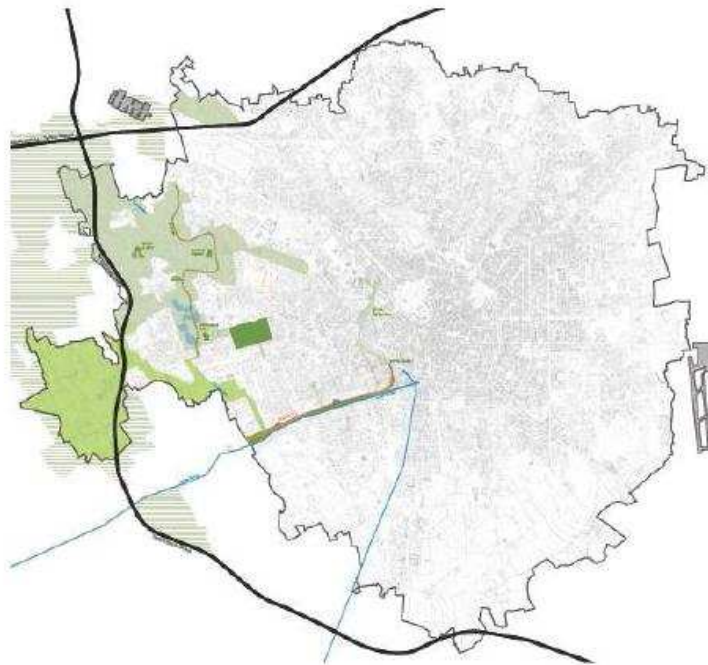
Parco delle Cascine

Il PGT immagina nel territorio del Parco Agricolo Sud Milano, compreso tra l'area di San Cristoforo e l'area di Ponte Lambro, un grande parco agricolo produttivo, il Parco delle Cascine, denso di servizi e possibilità ricreative. Ciò consentirebbe di riqualificare le porzioni di paesaggio più degradate e di immaginare un ricco programma funzionale (produttivo, ecologico, didattico, alimentare, ricettivo, energetico): un grande parco pubblico produttivo e sostenibile.



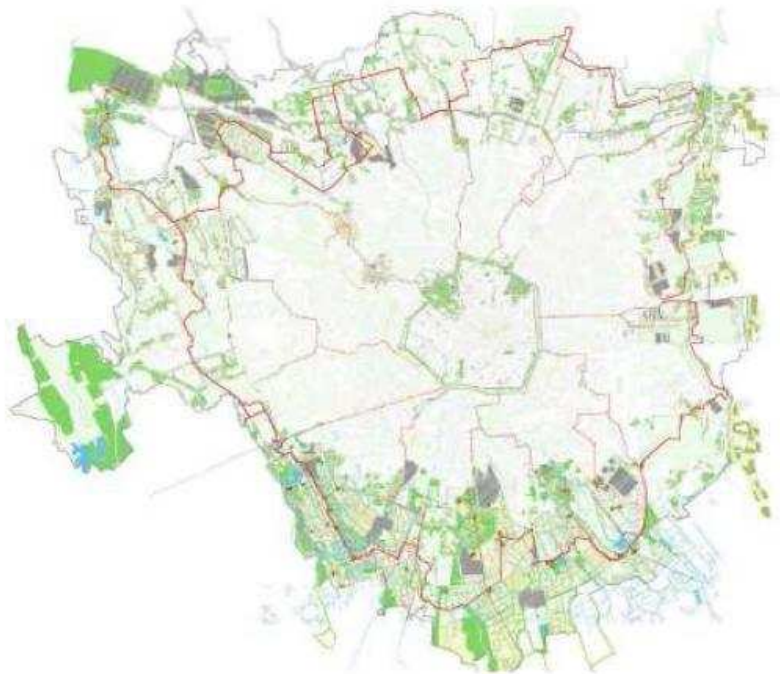
West Park dell'Intrattenimento

Attraverso il progetto del West Park dell'Intrattenimento si intende estendere la vocazione all'intrattenimento e all'offerta di attrezzature per il tempo libero alla porzione di territorio ad ovest della città, sottolineando e incrementando un carattere già esistente dato dalla presenza, oltre che del parco di Trenno e parco delle Cave, di grandi strutture di servizio, destinati ad accogliere grandi eventi (Stadio Meazza, il PalaSharp, il Lido).



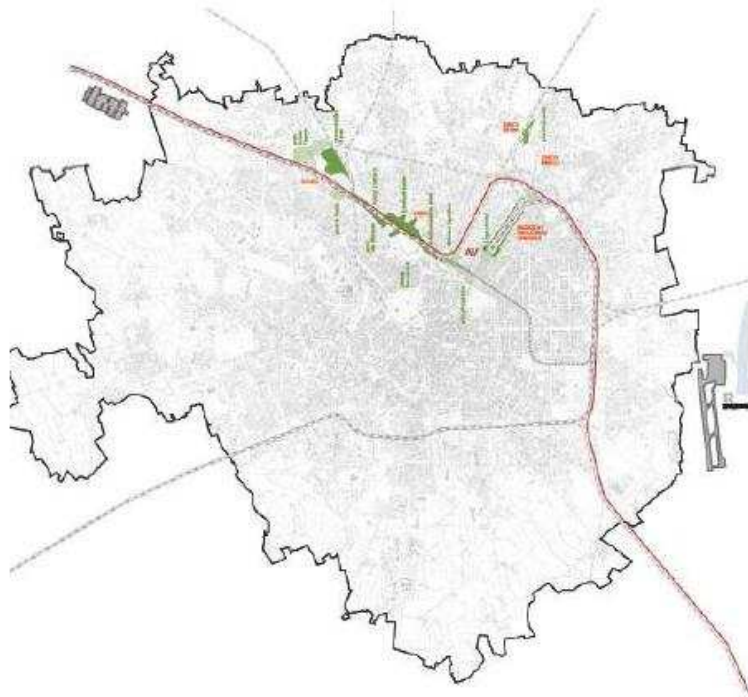
Parco Sport del Lambro

Il tema del progetto il “Parco dello Sport del Lambro” è duplice; da un lato, un disegno caratterizzante per il Parco del Lambro, come unico sistema ambientale; dall’altro, la rifunzionalizzazione di un’intera porzione di territorio, indotta dalla futura trasformazione della tangenziale est in strada urbana (per effetto della realizzazione della “Est-Est”).



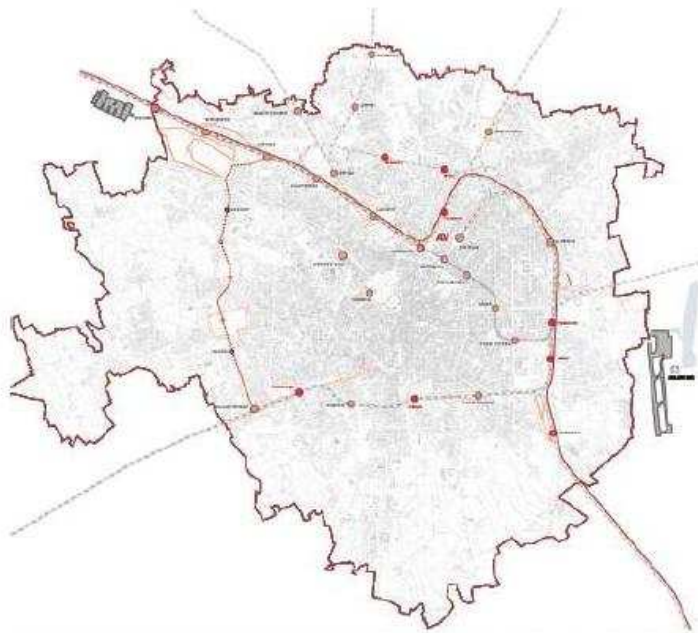
Arco Verde dei Giardini Lombardi

Il progetto dell'Arco Verde, definito dei Giardini Lombardi, disegna un lungo corridoio ambientale (parco lineare) che, dal territorio esterno, penetra a Quarto Oggiaro, s'incunea sino a Garibaldi Repubblica, risale lungo la Stazione Centrale, fino all'area di Greco, per fuoriuscire dai confini amministrativi del Comune di Milano, nei pressi dell'area Bicocca, verso Sesto San Giovanni.



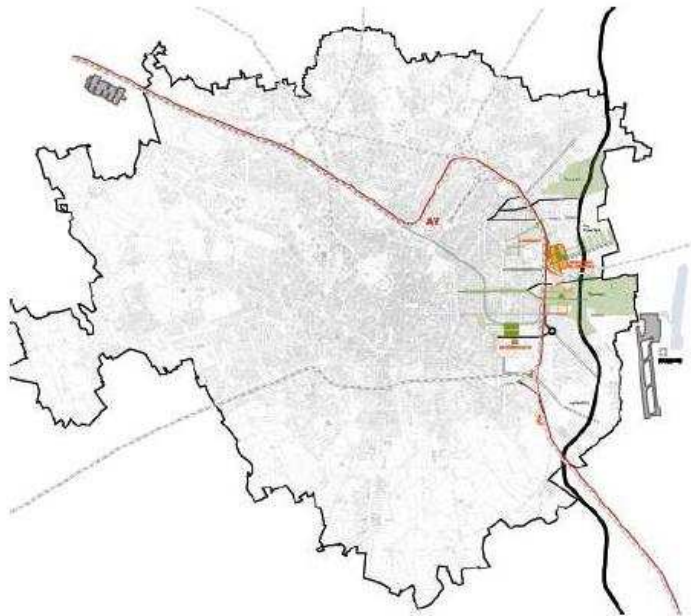
Circle Line del Ferro

Il PGT prevede una rete di trasporto su ferro - Circle line del Ferro - che metta a sistema le diverse radiali milanesi e faccia da supporto agli ambiti di trasformazione.



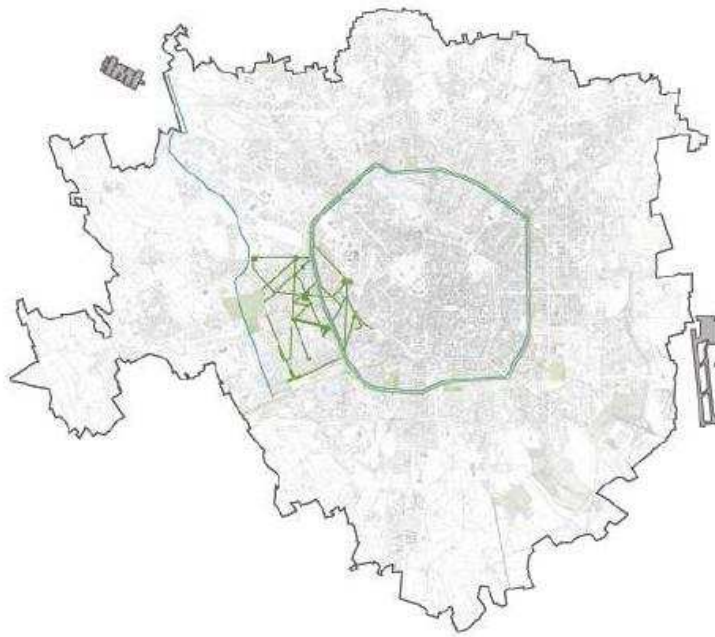
Porte Verdi del Lambro

L'obiettivo del progetto "Le porte verdi del Lambro" è di rendere più accessibile alla città il grande sistema ambientale del Lambro, aumentandone in modo esponenziale il potenziale di utilizzo e fruizione. L'idea del progetto è quella di estendere alcuni viali e "boulevard" alberati oltre la ferrovia, attraversandola con ponti o sottopassi, per poi riconnetterli come spine sino al Parco Lambro.



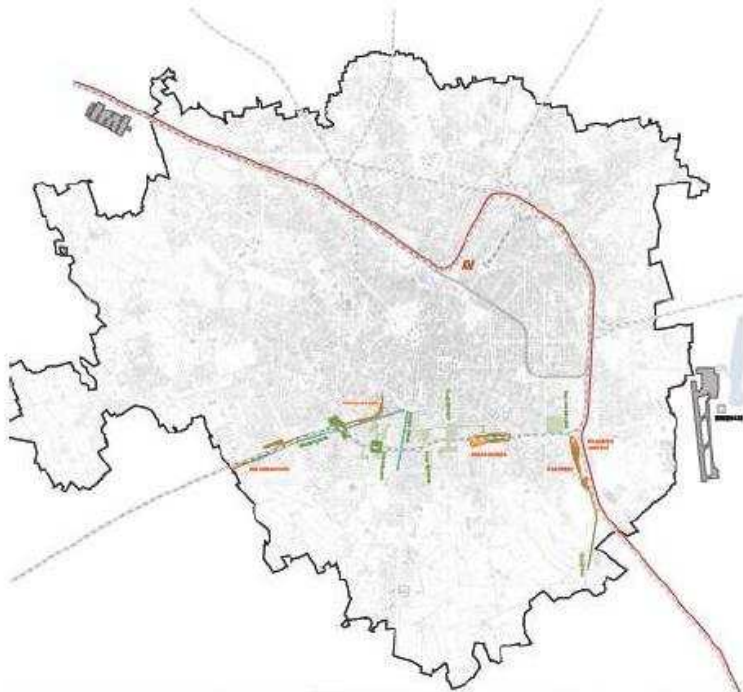
Rotonde per l'Arte

Il contesto del progetto denominato le Rotonde dell'Arte riguarda la parte ovest della città di Milano, dove le grandi piazze a forma di stella si trasformano in salotti di quartiere in grado di caratterizzare in termini vocazionali, tutta un'area geografica di Milano.



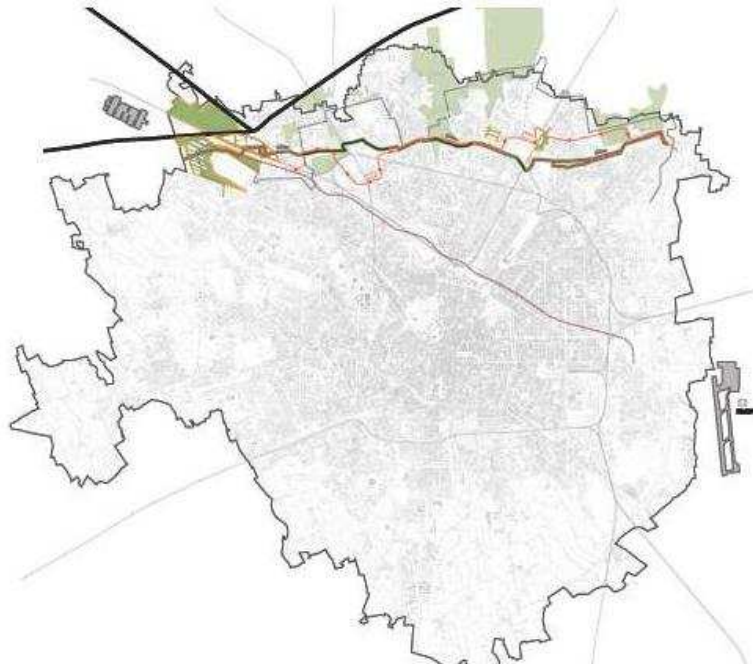
Greenway Sud

L'ambito di progetto della Greenway Sud comprende alcune aree FS in prossima dismissione, le aree pubbliche di giardini urbani già esistenti ed in programmazione, oltre che, ovviamente, il sistema lineare compreso tra il sedime della ferrovia e Viale Tibaldi, Isonzo, Toscana.



L'Interquartiere, una strada parco lungo i luoghi della Ricerca

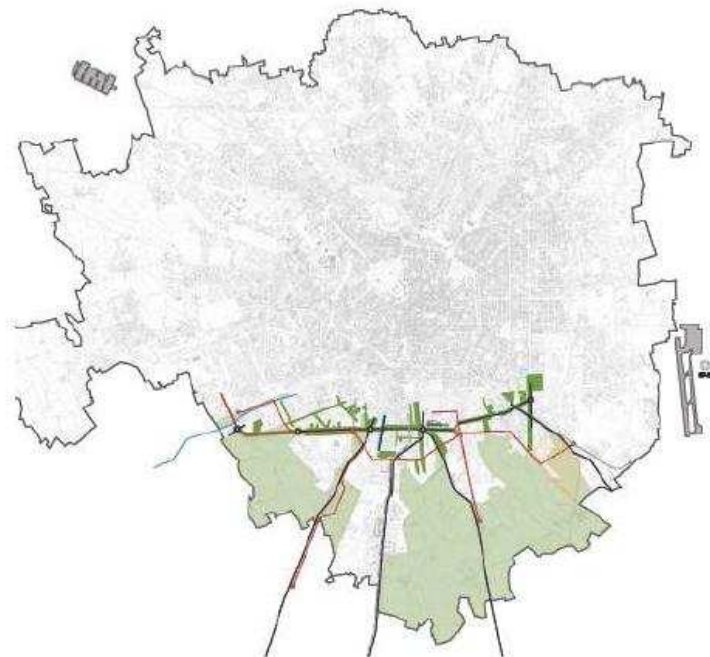
L'Interquartiere, una Strada Parco attraverso i luoghi della Ricerca, risulta essere un asse trasversale a cui si appoggiano alcune delle centralità ed eccellenze del sistema terziario milanese (Expo 2015, nuovo Sacco, Bovisa Politecnico, Bovisa Science Park, Niguarda, Bicocca Università Statale, ospedale e centro ricerca San Raffaele), e contemporaneamente attraversa vari quartieri (nuclei di identità locale) confrontandosi con differenti realtà e differenti strategie, proprie della microprogettualità.



La ronda, una strada parco tra le porte del sud

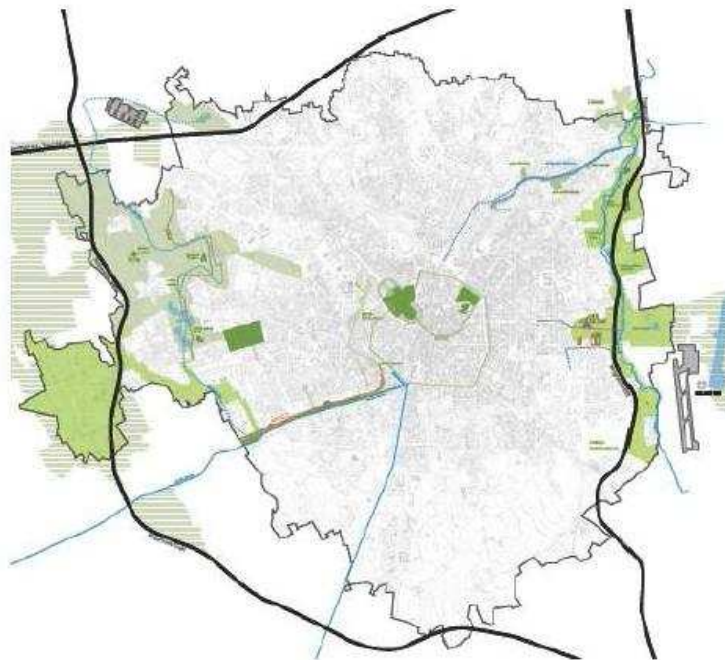
La ronda, una strada parco che attraversa la parte sud della città, si pone come uno degli interventi tesi alla fluidificazione della rete per quanto riguarda il trasporto individuale, che interessa la parte meridionale del territorio comunale milanese.

L'obiettivo del progetto è di mantenere una sezione costante per il flusso carrabile, adattandola a spazi e contesti differenti, a seconda dei quartieri attraversati.

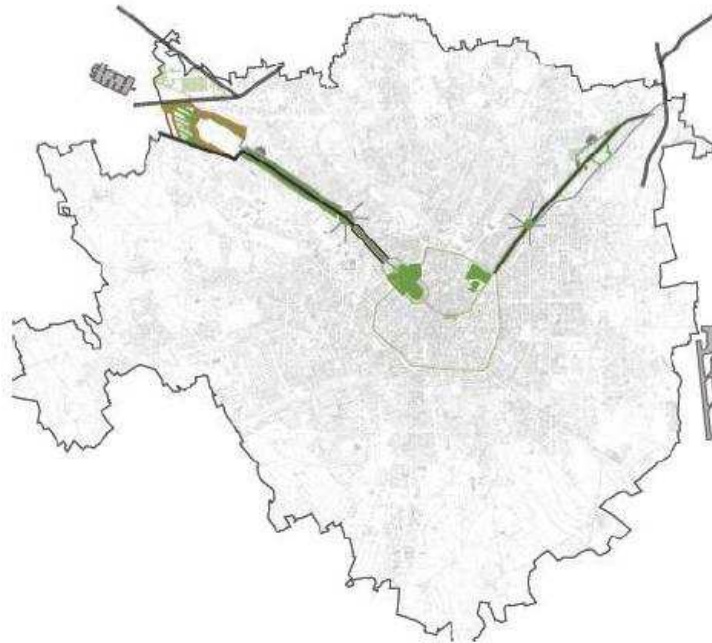


Fiume di Milano

Il Fiume di Milano è un progetto che si pone l'obiettivo di valorizzare il complessivo sistema delle acque a Milano, di collegare, come il corso di un lungo fiume (suddiviso in due Vie d'Acqua), l'area Expo alla Darsena e l'area Melchiorre Gioia a Monluè.



Il sistema dei Boulevard Metropolitan (Monumentale del Sempione e Commerciale Buenos Aires – Padova) rientra in un progetto più ampio, dove allo studio dell'aspetto infrastrutturale si aggiunge lo studio dello spazio pubblico; le strade vengono considerate non solo come luogo dello spostamento ma anche della sosta e della fruizione dello spazio pubblico. Il progetto punta decisamente a trasformare i due boulevard in due shopping strips contemporanee attraverso un disegno unitario degli spazi aperti, soprattutto pedonali, e dell'illuminazione pubblica.



5.3 I Raggi Verdi di Kipar

Milano è una realtà urbana e territoriale dai confini sempre meno netti. Milano presenta una morfologia radiale, segno distintivo del funzionamento della città, con le sue circonvallazioni e le vie e viali che le tagliano, il progetto di Kipar si inserisce all'interno della morfologia esistente riconnettendo delle qualità già presenti nella città.

Qui di seguito una descrizione tratta da un sito che vuole promuovere questo progetto urbano:

“...Le connessioni tra paesaggi ibridi diventa la sfida del futuro perché la città sia sempre più vivibile. A Milano, nel sud, è presente una campagna urbana accessibile, produttiva e fiera di apparire, al tempo stesso, uno spazio agricolo e di svago; nel nord, invece, la città presenta spazi aperti, frammenti in uno spazio urbano ormai quasi saturo. Il progetto della Cintura verde urbana ha come finalità principale la definizione dello spazio aperto a margine del confine comunale della città di Milano, determinando un sistema di aree verdi, in parte già esistenti, collegate fra loro da un percorso ciclo-pedonale di circa 72 km.

Analizzando la natura delle aree unite da questo filo e verificandone la loro fruibilità, attraverso categorie che interpretano il paesaggio in spazi aperti esistenti e spazi aperti da riqualificare o da “riprogettare”, si costruisce un collegamento tra i diversi luoghi per la costruzione di un sistema di fruizione pubblica fortemente caratterizzato dalla presenza del verde. Un'opportunità per costruire una città migliore, più sana e più vivibile. A questa nuova immagine di Milano si sovrappone un'ulteriore immagine fatta da un sistema di percorsi urbani, i Raggi Verdi, progetto dell'AIM per una nuova rete di percorsi pedonali e ciclabili che innerva di verde il tessuto urbano: ciò per migliorare gli spostamenti nella città con l'impianto di circa 40.000 alberi e per creare opportunità di nuovi luoghi di socialità e di vita quotidiana per ogni cittadino. Spazi lineari dove sia possibile passeggiare, oziare, correre, cogliendo le varie componenti di verde presenti sul territorio: un giardino, un viale, un parco di quartiere, un grande parco urbano. Luoghi dove possano succedere degli eventi che coinvolgano tutti i cittadini...” ¹

¹ Fonte :www.archiportale.com/progetti/andreas-kipar/milano/un-raggio-verde-per-milano

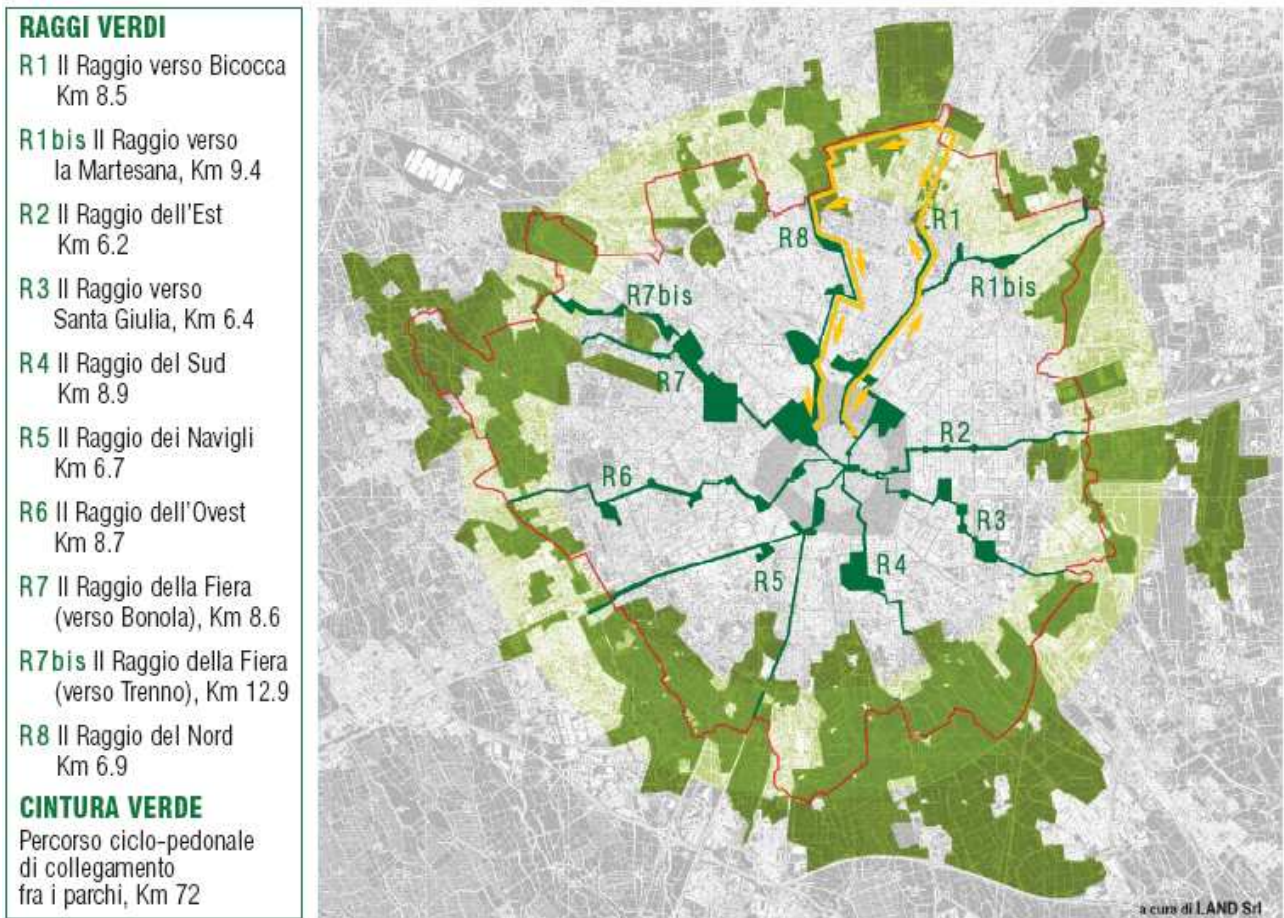


Fig. 1 La mappa dei Raggi Verdi proposti dallo studio Land di Kipar.

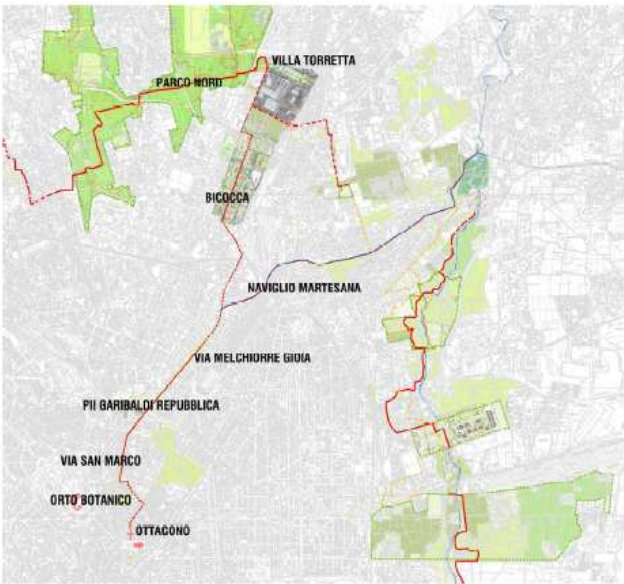


Fig.2 Il raggio verde n.1 Biccocca-Martesana, attraversa la mia area di progetto.

Milano, un progetto di corridoio verde tra il Parco Lambro e l'area Marelli Adriano.

DAL CENTRO ALLA PERIFERIA

A Porta Nuova-Martesana il primo Raggio Verde

Sopralluogo del Sindaco Moratti e dell'assessore Cadeo. Gli otto percorsi ciclo pedonali formeranno una rete di 72 chilometri unendo i nove parchi milanesi

... "I Raggi Verdi sono la testimonianza dell'impegno e della sensibilità di Milano per il verde e per l'ambiente – ha dichiarato il Sindaco Letizia Moratti –. Non più il verde racchiuso nei parchi e nei giardini bensì diffuso in città e fruibile. Un concetto di verde che abbracci l'intera area metropolitana e che colleghi il centro con le periferie".

Nel primo tratto, visitato oggi, sono presenti 50 alberi di Pirus e 3.000 arbusti di Licantus, piante graminacee che saranno identificative di questi percorsi (come previsto in Abaco 2008, allegato del Piano della Qualità Urbana) e la cui piantumazione è stata resa possibile anche dal contributo di privati, aderenti a un progetto del Comune di Milano, che prevede il partenariato tra pubblico e privato...

TRATTO DA: [HTTP://WWW.COMUNE.MILANO.IT](http://www.comune.milano.it)



Fig.3 Una mappa esplica il concetto dei raggi verdi (fonte:www.land.com).

6 L'area di progetto tra il Parco Lambro e il P.I.I. Adriano Marelli.

6.1 Storia dell'area di progetto: il Martesana, uno sguardo a partire dai Corpi Santi

La storia del Martesana è imperniata sulla maglia delle vecchie persistenze dei Borghi di Gorla-Turro Greco, Precotto e Crescenzago, e, in epoche successive, sulle ramificazioni delle infrastrutture industriali milanesi (ferrovie e scali).

Una storia ed un sistema industriale che mal sopportavano i confini angusti del vecchio vestito urbanistico tutto proteso verso una rete ferrovia efficiente in grado di sostenere il sistema economico emergente (movimento di uomini, mezzi, materie prime e prodotti finiti). L'annessione della fascia dei Corpi Santi nel 1873 segnò, dunque, l'inizio un accorpamento significativo dei vecchi Borghi rurali (esterni alla città) con una dote di circa 60.000 abitanti ed una superficie dieci volte maggiore rispetto a quella del centro storico.

Nonostante il parere sfavorevole nel 1862 del Consiglio Provinciale, fu emanato, in data 8/6/1873, un decreto del Consiglio Comunale che ampliò di fatto la fascia di pertinenza amministrativa del Comune di Milano. I vecchi bastioni spagnoli furono abbattuti ed ideata, in loro sostituzione, la circonvallazione esterna. Successivamente, fra il 1884 ed il 1885, complici anche le nuove linee ferrate (parallele alle vecchie strade postali), fu dato spazio ad un'estensione edilizia che alterò, di fatto, il tessuto originario delle fasce insediative esterne prima di essere stravolte dagli impulsi monumentali del Piano Regolatore del Beruto (1889). Le nuove annessioni si concluderanno nel 1904 con l'annessione del Comune di Greco, di Turro nel 1918, degli altri 11 comuni limitrofi, che ancora orbitavano fuori dall'amministrazione milanese, nel 1923: Affori, Bresso, Brusuglio, Bruzzano, Cormano, Crescenzago, Dergano, Niguarda, Precotto, Segnano.



Fig.1 Così si presentava Milano nella prima metà dell'Ottocento (carta del 1810 Brenna Raccolte Bertarelli)

1-Strada per Bergamo 2-Naviglio Martesana;

6.2 Analisi del sistema infrastrutturale.

L'area d'intervento a nord est di Milano, si trova in una parte della città dove alcune grandi arterie stradali determinano il flusso del traffico privato, esso è costituito soprattutto da veicoli e mezzi che attraversano i quartieri senza fruirla per attività che siano strettamente legate a questa zona: si tratta di Viale Monza, Via Padova e il Viale Palmanova.

Nelle ore di punta questi importanti assi viari subiscono intasi e non sono funzionali alla circolazione, purtroppo sono delle vie obbligate per numerosi automobilisti.

La fascia esterna dell'area urbana è percorsa dalla Tangenziale Est, percorsa dal traffico delle automobili dei pendolari e in particolare dai mezzi per il trasporto delle merci; questi ultimi sono la causa maggiore del traffico, un problema che a catena investe le arterie urbane. E' stata prevista la creazione di una nuova "bretella di attraversamento", una strada urbana a scorrimento veloce, che congiunge il Viale Monza direttamente alla Tangenziale Est: sotto il profilo viabilistico si tratta di una soluzione utile allo smaltimento del traffico su altre strade con minor capacità.

Le infrastrutture principali sono costituite anche dai mezzi di trasporto pubblici e dai parcheggi di interscambio: la metropolitana Linea 2 percorre tutto il Viale Palmanova, collega il centro di Milano con i comuni più esterni dell'hinterland.

Una linea di metro tramvia percorre un tratto a nord, congiunge il Quartiere Bicocca al Quartiere Adriano, svolge una funzione locale, è un mezzo sicuramente meno efficace della metropolitana, ma la realizzazione è stata meno onerosa.

La frequentazione di questi quartieri milanesi come di altri mostra, come l'uso prevalente del mezzo privato, sia un forte problema legato alla vivibilità della città: la mancanza di un sistema veramente efficiente di mezzi pubblici, i costi non sempre convenienti sono la conseguenza di un traffico sempre più congestionato.

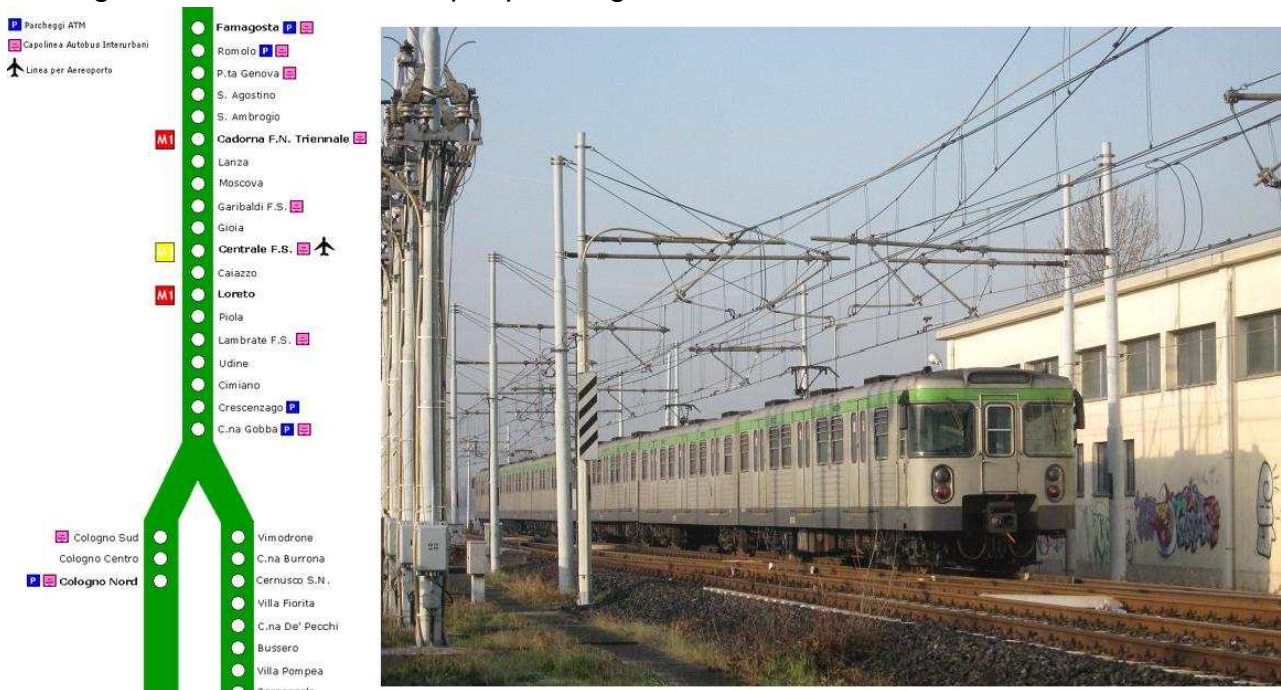


Fig.1 Linea 2 della metropolitana milanese (fonte: www.clubtrenibrianza.it)

Milano, un progetto di corridoio verde tra il Parco Lambro e l'area Marelli Adriano.

La rete stradale percorre il Territorio Metropolitano Milanese in modo capillare, le ferrovie, le linee metropolitane extraurbane invece non soddisfano pienamente questa necessità.

A Milano manca una linea metropolitana circolare che possa congiungere le linee esistenti, questa necessità è soddisfatta in parte dai passanti e da alcune stazioni di interscambio, vorrei portare un esempio: mi risulta molto difficile potermi muovere con i mezzi pubblici da Via del Ricordo (a nord di Crescenzago) nel caso voglia recarmi a San Siro, sono costretto ad andare verso il centro della città, per poi recarmi verso l'esterno. Se da una parte il sistema delle circonvallazioni è efficace con il traffico privato, è inesistente con il traffico pubblico, in particolare, allontanandosi progressivamente dal centro.

Ho voluto inserire qui di seguito un'immagine ricavata da un programma messo a punto da ATM che calcola il percorso ed il tempo necessari per raggiungere punti diversi della città:



PERCORSO sulla rete ATM e Nord Est Trasporti.

Azione	Linea/Fermata	Attesa	News	Frequenza
parti da	via del ricordo,1 (milano (mi))			
percorri	200 metri			
vai alla fermata	Via Adriano Via del Ricordo			
prendi la linea	56 (Q.re Adriano - Loreto) per 13 fermate			56 ogni 60 min.
scendi alla fermata	Loreto M1 M2			
prendi la linea	91 (Isonzo - Lotto (circolare sinistra)) per 20 fermate			91 ogni 20 min.
scendi alla fermata	Lotto (Fieramilanocity) M1			
percorri	2150 metri			
fino a destinazione	via federico tesio,1 (milano (mi))			

tempo previsto 175 minuti
metri percorsi 13900 metri

Fig. 2 Calcolo di un percorso con i mezzi pubblici, poco conveniente (fonte: www.atm-mi.it)

Milano, un progetto di corridoio verde tra il Parco Lambro e l'area Marelli Adriano.

6.3 Analisi del sistema insediativo.

Ciò che caratterizza l'area compresa tra il Quartiere Adriano ed il Parco Lambro sotto il profilo insediativo è la presenza di differenti scenari ed ambienti, caratterizzati da tipologie edilizie omogenee per fasce e da gruppi sociali, etnici differenti. Si potrebbe dividere l'area in 3 fasce orizzontali in linea da est ad ovest, ne elenco le tipologie e le caratteristiche:

- 1 Fascia- area compresa tra il Parco Lambro ed il Viale Palmanova- gli edifici residenziali non superano generalmente i 4 piani, vi sono diversi edifici scolastici e non manca la presenza del terziario ad uffici, la popolazione è prevalentemente di origine italiana.
- 2 Fascia- area compresa tra il Viale Palmanova e Via Padova – edifici residenziali alti, edifici ad uso terziario soprattutto sul Viale Palmanova, l'edilizia risale in particolare al periodo del Secondo Dopoguerra. La popolazione è mista, costituita da numerose persone di origine araba e cinese, in modo prevalente lungo Via Padova, dove vengono svolte numerose attività commerciali.
- 3 Fascia – area compresa a nord di Via Padova e del Martesana – gli edifici, alcuni a blocchi, ma in prevalenza bassi di circa 4 piani, sono in prevalenza residenziali, numerose sono le attività, quali laboratori ed officine. Gli spazi aperti ospitano circoli ricreativi per lo sport e numerose sono le associazioni che promuovono attività legate allo spettacolo. Numerosi sono gli immigrati di origine araba, ma anche la popolazione latino americana è abbastanza presente

A nord della terza fascia si estende l'Area Marelli Adriano dove un grande intervento sta creando un nuovo quartiere che si colloca tra i comuni di Sesto San Giovanni e Milano.

6.4 Analisi del sistema del verde urbano

Il grande spazio verde del Parco Lambro è un elemento di grande qualità per i residenti a sud del Viale Palmanova, spazi di verde trascurato e privato invece si trovano tra il Viale Palmanova ed il Parco Lambro. Intorno alla Tangenziale Est, dove dovrebbe sorgere un parco urbano, per ora regna il degrado, spazi verdi non accessibili, orti urbani in luoghi malsani, e la presenza del Fiume Lambro che in questo tratto è ancora molto inquinato. Benché la cartografia comunale indichi come dei percorsi verdi i marciapiedi a ridosso del Viale Palmanova, lo stato di abbandono non invita di sicuro i frequentatori trascorrere in questo luogo amene passeggiate. A Nord del Viale Palmanova, la densità dell'edificato mostra pochi spazi verdi; bisogna raggiungere il Naviglio del Martesana, il percorso ciclabile che si affianca ad esso ed i giardini di via Bertelli.

A Nord del Naviglio Martesana, dopo una serie di edifici residenziali non molto alti, diverse aree dismesse, capannoni abbandonati ed edifici ormai lasciati in stato di decadenza da diversi decenni. Alcune aree sono cintate, in via del Ricordo vi sono dei centri sportivi che hanno fatto in modo che si mantenessero degli spazi verdi aperti.

Un recupero delle aree verdi esistenti è possibile riconnettendo le stesse, sia quelle pubbliche che quelle private, facendo in modo che anche gli spazi privati diventino permeabili.

Le piste ciclabili, oltre al percorso lungo il Martesana, sono pressoché assenti, non vi sono soluzioni di continuità tra il Parco Lambro e l'area Marelli Adriano.

6.5 Il progetto di corridoio verde tra il il Parco Lambro e l'area Marelli Adriano: motivazioni opportunità economica .

Se il Naviglio del Martesana è un tratto distintivo di questa area non bisogna escludere tutte le trasformazioni che hanno investito questo quartiere in particolare dal secondo dopoguerra ad oggi. Le persistenze storiche della campagna lombarda e dei Corpi Santi sono ormai all'interno di un tessuto urbano che costituisce le aree periferiche della città. Grandi spazi dismessi caratterizzano l'area a nord del Naviglio Martesana, si tratta di capannoni di attività industriali, ormai non più economicamente vantaggiose in questo territorio. Sono presenti invece molte piccole attività commerciali in Viale Padova, gestite soprattutto da stranieri. Non mancano sia a nord che a sud della Martesana numerose associazioni culturali o gruppi sportivi, numerosi sono i gruppi che cercano di incentivare attività quali il teatro la musica o la danza, altri sono gruppi parrocchiali, altri ancora gruppi legati alle numerose etnie che popolano i quartieri intorno a viale Padova. L'area urbana vicino a Palmanova ha presenti molte scuole ed istituti, si potrebbe dire che sotto il profilo formativo siamo in una parte di Milano molto ricca; io credo invece che purtroppo la socialità fra le varie componenti di cittadini in questo brano di città sia in uno stato di crisi e non è la presenza di molte scuole a risolvere questo problema. L'area vicino a via Palmanova è fortemente degradata e abbandonata, la maggior parte della popolazione non vive gli spazi esterni e non li sente propri, gli spazi urbani sono luoghi di transito e non di sosta, questo a causa della presenza di un edificato sorto in modo veloce e senza considerare i servizi primari. Il mio progetto si pone l'obiettivo di:

- recuperare un'area dismessa che si trova tra il nuovo intervento del P.I.I. Adriano Marelli ed il Naviglio Martesana,
- creare un'ulteriore mobilità dolce all'interno del sistema dei percorsi verdi già presenti che colleghi l'area Marelli Adriano, Crescenzago, via Padova, il raggio verde di Kipar lungo il Naviglio Martesana, l'edificato intorno al viale Palmanova ed il Parco Lambro,
- rendere interessante la mobilità dolce attraverso degli interventi che la giustifichino,
- valorizzare sotto il profilo sociale una zona caratterizzata dalla multi etnicità,
- ridare un valore ad aree sottoposte ad un processo di degrado,
- creare degli spazi verdi con una funzione sia ricreativa che ecologica,
- realizzare degli interventi finalizzati a consumare meno suolo e a valorizzare il suolo libero da edificato,
- urbanizzare attraverso una diversificazione delle funzioni e delle utenze, in maniera da non creare un tessuto sociale ed una funzionalità troppo omogenea che può provocare problemi di carattere sociale,
- creare interazione tra le varie componenti del tessuto sociale,

- distinguere la mobilità dolce da quella veicolare e dalla mobilità pubblica ove possibile,
- favorire la creazione nuova occupazione attraverso degli spazi per il commercio e le attività ricreative che siano gestiti da utenze differenziate il più possibile per dimensioni e funzione,
- utilizzare tipologie edilizie diversificate ed in scala con il tessuto urbano esistente, in maniera da non creare un contrasto, ma di favorire una fusione tra la vecchia e la nuova città,

L'area di intervento in questione è soggetta a due grandi interventi a cui si appoggia il mio progetto e ne vuole essere completamento: sono il Piano Integrato di Intervento Adriano Marelli ed il collegamento stradale a sud del Piano Integrato di I. che congiunge il viale Monza con la Tangenziale Est; considero essi già attuati, di conseguenza cerco così di sopperire alle carenze che il quartiere possiede , intervenendo sulle aree non recuperate.

L'intervento di collegamento tra viale Monza e la Tangenziale Est è utile per la mobilità veicolare in quanto alleggerisce il traffico veicolare che grava sul viale Monza, costituito soprattutto nelle ore di punta dai pendolari che si recano verso il centro della città e viceversa. La soluzione di una bretella di collegamento a raso che attraversi quest'area è negativa in quanto crea un nuovo margine tra nord e sud, nel mio progetto ho quindi previsto che la "tangenzialina" sia sopraelevata e che al di sotto vi sia permeabilità e attività con la funzione di presidio e di rivitalizzazione.

Il Naviglio Martesana è un elemento caratterizzante da valorizzare, diviene punto di partenza del progetto, l'elemento acqua è generatore di nuove funzionalità e di una spazialità che nel quartiere manca.

Il Viale Palmanova è un altro margine nella direttrice nord sud , può essere superato soltanto creando un sovrappasso e, inserendo una funzione con la finalità di presidio, questa struttura deve essere attrattrice, di conseguenza evita il degrado del luogo.

La convenienza economica degli interventi proposti nel mio progetto è giustificata non solo dagli interventi stessi, ma anche dall'indotto che può ricadere sul quartiere.

E' ormai nota a tutti la situazione critica in cui si trova viale Padova, il rischio che si trasformi in un ghetto dove l'idea di integrazione è sempre più lontana e i conflitti sociali sono all'ordine del giorno, è purtroppo avvalorata da episodi recenti. L'area è un luogo di Milano che si caratterizza per la presenza di numerose etnie, senza la prevalenza di un gruppo in particolare, questa caratteristica potrebbe facilitare con maggior facilità l'integrazione. Un progetto che inserisce spazi per lo sviluppo di attività ricreative, culturali e di lavoro per tutte le componenti della popolazione, tenendo conto anche delle necessità degli stranieri, è necessario. Il commercio ambulante è praticato sempre più da popolazione immigrata, creare ulteriori spazi per queste attività, praticate attualmente in luoghi non predisposti, è una delle soluzioni al problema dell' integrazione.

Un altro problema legato ai grandi interventi all'interno di grandi aree dismesse nel tessuto urbano è la gestione e la manutenzione, successiva alla realizzazione, del verde pubblico: un costo oneroso, che deve essere tenuto in considerazione durante la progettazione.

Molti spazi verdi possono essere di competenza condominiale, ma nello stesso tempo, aperti al transito esterno nelle ore diurne. In questo modo non viene a mancare il fattore ecologico e il rischio del degrado diventa minore.



Fig. 1 Il senso del mio progetto: creare una relazione tra due parti di città. Vista dall'alto, la freccia indica l'area d'intervento (tratto dalla proposta di PGT per Milano, Comune di Milano, dicembre 2009)

8 Indice delle Tavole

- TAV. 1 *Sistema infrastrutturale: inquadramento generale.*
- TAV. 2 *Sistema aree verdi e aree protette: inquadramento generale.*
- TAV. 3 *Potenzialità e criticità.*
- TAV. 4 *Accessibilità al trasporto pubblico.*
- TAV. 5 *Uso del suolo.*
- TAV. 6 *Servizi al cittadino e relazione con il verde urbano.*
- TAV. 7 *Emergenze storico architettoniche.*
- TAV. 8 *Contesto di progetto.*
- TAV. 9 *Progetto: concept e masterplan.*

Indice delle figure

In copertina da sinistra a destra , la prima figura: progetto del verde di Portaluppi del 1926 per il PRG (fonte: proposta di PRG di Milano), la seconda immagine è tratta dal progetto dei Raggi Verdi di Kipar per Expo 2015 (fonte: www.landsrl.com).

Paragrafo 2.1

Fig.1 Il sistema a fasce del bacino della Ruhr (Biagio Cillo, Gianluca Solera, *Sviluppo sostenibile e città*, Clean ,Napoli, 1997) .

Figg.2,3 Il parco dell'Emscher e il sistema dei corridoi verdi all'interno di un quadro di progetti a ampio raggio: i parchi regionali dei fiumi Lippe, Ruhr e Rhein. Piano di paesaggio relativo al *Regionale Grünzüge F* (il secondo da destra nello schema generale) predisposto dalle Amministrazioni locali interessate di Waltrop, Castrop-Rauxel e Dortmund: sono evidenziati il paesaggio agrario protetto (retino chiaro), gli interventi di riqualificazione del paesaggio urbano (retino scuro), le aste fluviali da rinaturalizzare (quella tratteggiata individua il canale navigabile Dortmund-Ems). Sono inoltre segnalate attraverso frecce (in ordine decrescente) tre tipologie di collegamenti con il contiguo corridoio verde: tra aree fluviali, tra parchi urbani, tra biotopi.

Fonti: IAURIF, *Franges des métropoles. Des territoires de projets*, "Les Cahiers de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Region d'Ile de France", 136, 2003, pag. 81 e WALTER SIEBEL, *La ristrutturazione della Ruhr e l'Iba Emscher Park* in ANTONIO LONGO (a cura di), op. cit., 1996, pag. 111.

Figg.4,5,6 La prima immagine mostra la mappa del *GrünGürtel* di Francoforte, inserito all'interno di un sistema di corridoi verdi regionali e strutturati sulla rete idrografica, il progetto risale al 1990.

Le altre due foto mostrano come il paesaggio è caratterizzato da boschi e aree agricole dove permangono zone coltivate tradizionalmente a frutteti (fonte: Tom Koenigs, *Vision Offener Grunraume*, Campus Verlag, Frankfurt-New York, 1991, pagg. 9,27,29).

Fig. 7 Alcune immagini del Parco Emscher di Peter Latz (fonte: www.flickr.com).

Paragrafo 2.2

Fig. 1 Il cuore verde agricolo della Randstad, si prolunga e penetra all'interno dei tessuti urbanizzati attraverso una rete di spazi verdi, zone umide e corsi d'acqua. La regione meridionale intorno alle città di L'Aia, Delfi e Rotterdam è una delle quattro province della Ranstad, per la quale è sviluppato il progetto di costituzione di una rete verde e blu.

Fonti: <http://www.regionalpark.rheinmain.de> e IAURIF, op. cit., 2003, pag. 82.

Paragrafo 2.3

Fig. 1,2 Due esempi americani di corridoio verde la cui riqualificazione è finalizzata anche alla valorizzazione economica ai fini residenziali e commerciali: Chattanooga Greenway System nel Tennessee e Grand River Corridor in Canada.

Fonte: MASSIMO ANGRILLI, *Greenways*, "Urbanistica", 113, 1999, pagg. 93, 94. Nel testo a pag 18

Paragrafo 2.7

Fig.1 Uno schema tipico di progetto pensato per mettere in risalto le linee direttrici per l'intervento.

Fig.2 Il sistema del verde intorno a Parigi formato da aree forestali ed agricole.

Paragrafo 2.7.1

Figg. 1,2,3,4: alcune immagini ci mostrano il Parco della Villette: le caratteristiche strutture di colore rosso che spiccano nelle prime due foto e la presenza dell'acqua. La terza immagine ci mostra una veduta aerea che è possibile avere con Google Maps, invece la quarta foto mostra la caratteristica sfera in acciaio che riflette il cielo nell'acqua.

Fig.5: l'Iris, un'essenza tipica delle rive dei corsi d'acqua (da www.architetturaeviaggi.com).

Fig.6: La pianta del Parco e la sua relazione con la Senna (www.professionearchitetto.it).

Figg. 7,8: Alcune immagini del grande Parco: la seconda dall'alto è una foto scattata da nord, la prima , per la promozione turistica, riprende una delle caratteristiche serre (da www.architetturaeviaggi.it).

Figg.9, 10 Il contrasto tra l'acqua e la pietra diventa una forma di "poetica dell'architettura" (da www.architetturaeviaggi.it).

Fig. 11 : in questa prima foto si evidenzia come il progetto generale voglia mostrare un disegno e non proporre una naturalità spontanea(da www.architetturaeviaggi.it).

Fig. 12: importante nella progettazione è stata la scelta delle essenze, infatti ad architetti e paesaggisti si sono affiancati anche degli agronomi(da www.architetturaeviaggi.it).

Paragrafo 2.8

Figg. 1,2,3,4 :Una mappa ed alcune immagini dell'anello verde di Barcellona e dell'area metropolitana (fonti:Rebacer paisajes; Arquitectura del Paisaje in Europa 1994-1999.Colecìon Arquitemas n.6. Catalogo della Prima Biennale del Paesaggio 1999. Barcellona 2000, pag.59.)

Paragrafo 3.1

Fig 1 Questa è una tabella Istat sulla densità abitativa dei comuni dell'area metropolitana milanese, con 3 scale di colori: Verde=fino 500 ab./kmq. Giallo=da 500 a 1000Rosso=oltre 1000

Fonte : www.francesca.mi.it

Fig 2 Il sistema dei parchi dell'area metropolitana milanese.

Fonte : www.francesca.mi.it

Paragrafo 3.2

Fig.1 Vista del Parco Nord da www.parconord.milano.it

Fig.2 Mappa del Parco Nord da www.parconord.milano.

Paragrafo 3.3

Fig.1 Foto di Toni Nicolini, strada campestre d'inverno. Fonte: www.provincia.mi.it/parcosud

Fig.2 Abbazia di Viboldone. Fonte: www.provincia.mi.it/parcosud

Fig. 3 Foto di Pigazzini, Rodano, Riserva Naturale Sorgenti della Muzzetta, Polla di fontanile. Fonte: www.provincia.mi.it/parcosud

Fig. 4 Foto di Toni Nicolini, Roggia nei pressi del Fontanile Nuovo. Fonte: www.provincia.mi.it/parcosud

Paragrafo 4.1

Fig. 1 Schizzo del sistema idrografico milanese.

Paragrafo 4.2

Fig. 1 Nel 1600 venne data alle stampe la prima edizione della carta di Giovanni Battista Claricio, intitolata “carta dei dintorni di Milano per il raggio di 5 miglia di braccia milanesi”(fonte: www.storiadimilano.it).

Paragrafo 4.3

Fig. 1 Il Naviglio del Martesana in una riproduzione pittorica del '700 all'altezza di Crescenzago. (Fonte: www.storiadimilano.it).

Paragrafo 5.1

Fig.1 Alcuni elaborati proposti dal PGT in discussione (fonte: Comune di Milano)

Paragrafo 5.2

Figure dei progetti del PGT (in fase di discussione, dicembre 2009) , fonte www.comunedimilano.it.

Fig. 1 La mappa dei Raggi Verdi proposti dallo studio Land di Kipar.

Fig.2 Il raggio verde n.1 Bicocca-Martesana, attraversa la mia area di progetto.

Fig.3 Una mappa esplica il concetto dei raggi verdi (fonte:www.landsrl.com).

Paragrafo 6.1

Fig.1 Così si presentava Milano nella prima metà dell'Ottocento (carta del 1810 Brenna Raccolte Bertarelli)

Paragrafo 6.2

Fig.1 Linea 2 della metropolitana milanese (fonte: www.clubtrenibrianza.it)

Fig. 2 Calcolo di un percorso con i mezzi pubblici, poco conveniente (fonte: www.atm-mi.it)

Paragrafo 6.5

Fig. 1 Il senso del mio progetto: creare una relazione tra due parti di città. Vista dall'alto, la freccia indica l'area d'intervento (tratto dalla proposta di PGT per Milano, Comune di Milano, dicembre 2009)

Bibliografia del testo.

- Francesco Borella (a cura di), “*il Parco Nord Milano (1983-1998)*”, “Parchi”.
- Cesare Macchi Cassia, Ugo Ischia (a cura di); “ *Un territorio urbano, l’interpretazione progettuale*”, Quaderni del Piano per l’Area Metropolitana Milanese, 5, F. Angeli, Milano 1999.
- Antonello Boatti, *Verde e Metropoli*, “*Milano e l’Europa*”, Citta Studi, Milano 1991, pag. 186.
- Massimo Angrilli, *Reti verdi urbane*, Quaderni del Dipartimento di Architettura e Urbanistica di Pescara, 13, Palombi Editore, Roma 2002, pag. 19.
- Biagio Cillo, Gianluca Solera (a cura di),*Sviluppo Sostenibile e Città*, Clean Edizioni, Napoli 1997.
- Fabio Minucci, *Le Regioni industrializzate tra declino e innovazione*, “ *Il caso della Ruhr in un contesto Europeo*”, F. Angeli, Milano 1996 pag 72.
- Alessandro Toccolini, “*Percorsi verdi, significato, tipologie, esperienze e proposte di sviluppo*”, Quaderni dei Georgofili, 1, Firenze 2000.
- Alessandro Toccolini, Natalia Fumagalli, Giulio Senes; *Progettare i percorsi verdi*, Maggioli Editore, San Marino 2004.
- Franco Migliorini, “*Un sistema del verde per Parigi*”, *Urbanistica*, 97, 1989, pag. 43.
- Giulio Maternini, Michele Pezzagno (a cura di) ; *Le caratteristiche funzionali delle Greenways: un primo approccio metodologico*, “ *Atti del II Convegno Europeo*, Milano 22 ottobre 1999, [http:// www.greenways.it](http://www.greenways.it).
- Guido Colombo, Fortunato Pagano, Mario Rossetti (a cura di F. Pagano e Piergiorgio Vitillo; *Manuale di Urbanistica*, Il Sole 24 Ore, Milano 2008.
- Proposta di P.G.T., Comune di Milano, dicembre 2009.
- Proposta di P.G.T., Comune di Milano, dicembre 2009.
- Gilles Clément, *Manifesto del Terzo paesaggio* (a cura di Filippo De Pieri), Quodlibet, Macerata, 2004