

## GLI OTTO RAGGI VERDI

Raggi Verdi consistono in un progetto di esclusiva riqualificazione di spazi aperti e pubblici già esistenti. I Raggi Verdi sono percorsi lineari, prevalentemente alberati. Percorsi radiali che dalle "mura spagnole", lungo direttrici radiali, mettono in connessione il nucleo antico della città di Milano con la struttura a rete degli Epicentri e con i Parchi di Cintura intorno alla città. Entro questi tracciati, caratterizzati da una mobilità lenta o comunque locale, è possibile passeggiare, oziosare, correre, andare in bicicletta. Essi costituiscono il presupposto per la costruzione, internamente al tessuto urbano, di una rete ciclabile protetta continua. Percorrendo i Raggi sarà possibile progettare nuovo verde per i quartieri attraversati e rendere più fruibile quello esistente. I Raggi Verdi ridefiniscono una struttura permeabile in grado di mettere a sistema materiali urbani esistenti di interi brani di città, come un giardino, una piazza alberata, un parco di quartiere, un grande parco urbano, con le nuove centralità di progetto dei quartieri e il nucleo antico della città. Questi raggi verdi nella maggior parte dei casi corrono lungo il vecchio corso dei canali milanesi oramai interrati.

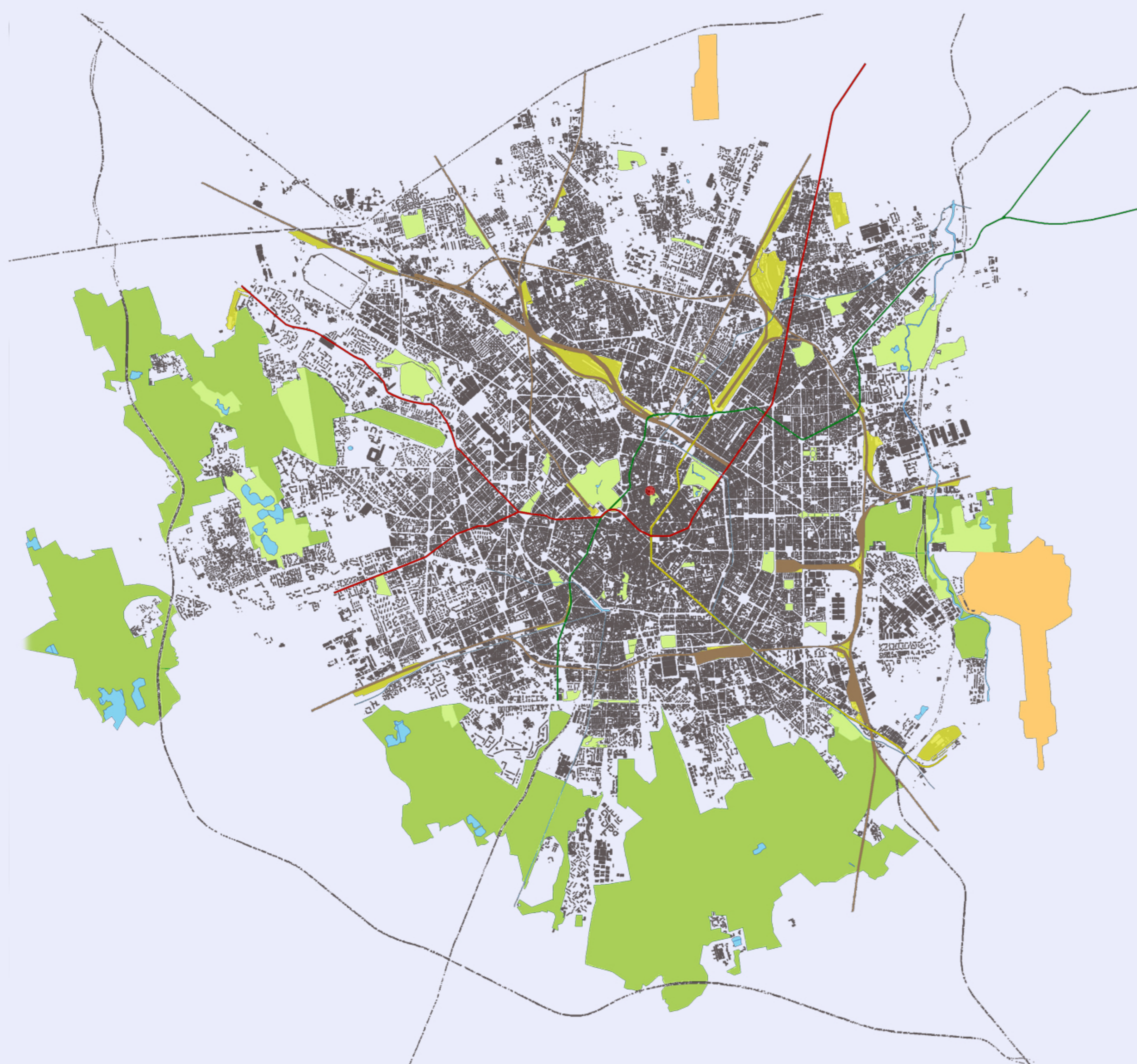
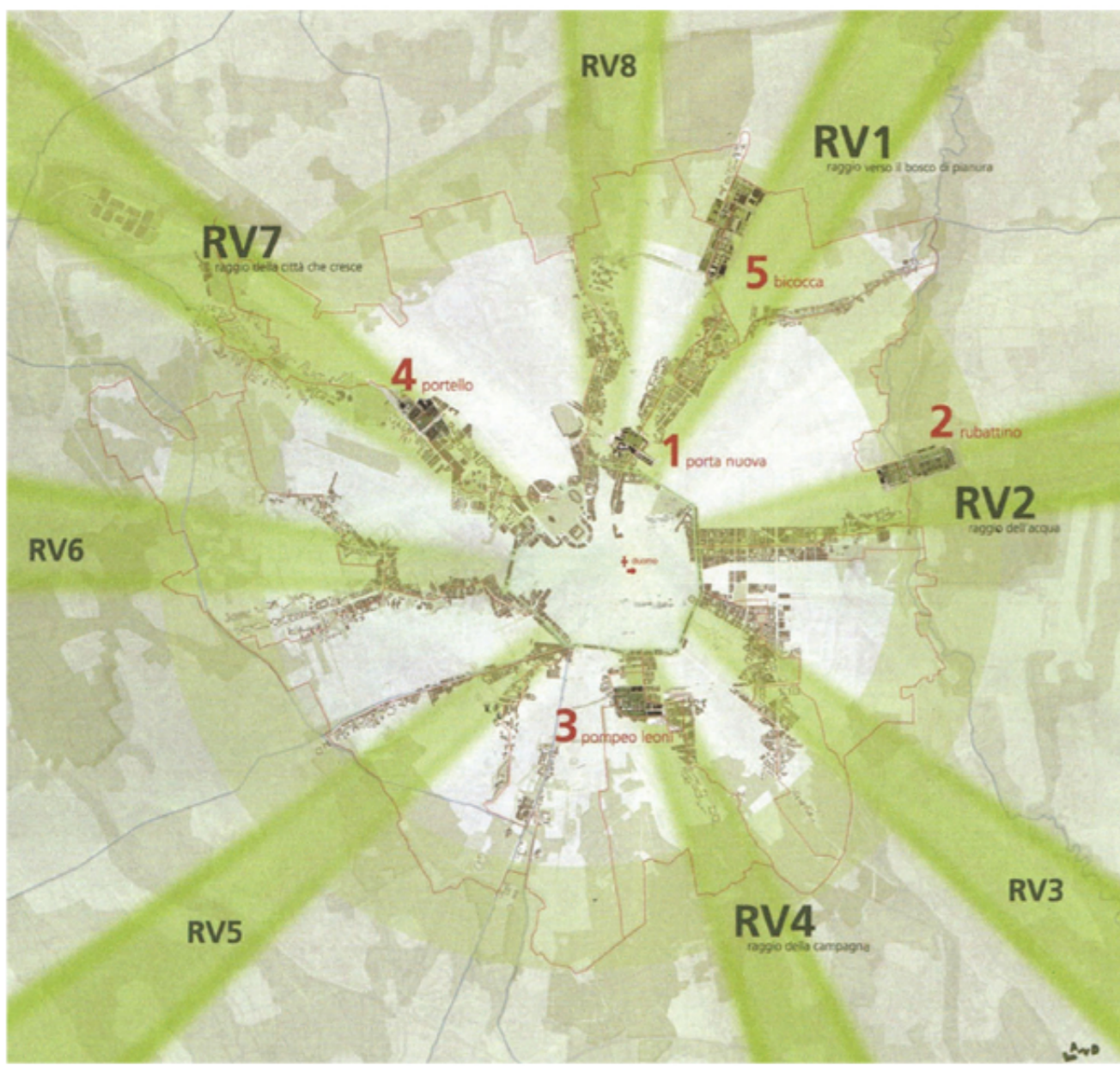
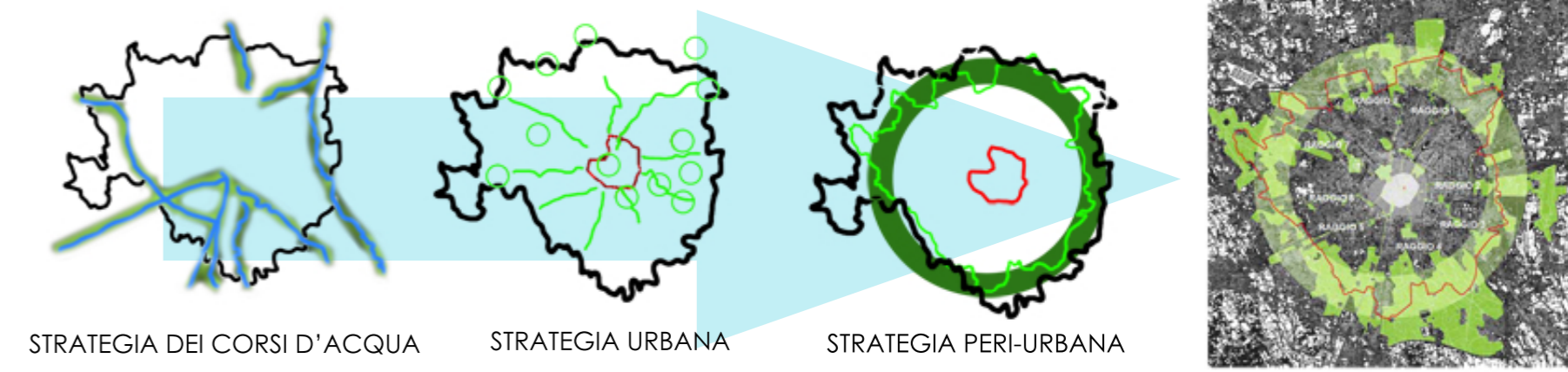
I canali sono stati storicamente grandi arterie pulsanti per la città, e sono da sempre stati fiancheggiati da aree verdi alcuni esempi possono essere:

- 1 RAGGIO VERDE Porta Nuova - Martesana corre lungo il Naviglio Martesana e l'oramai interrato Tombone San Marco.
- 3 RAGGIO VERDE Verso il quartiere Santa Giuglia corre lungo l'oramai interrato Cavo Redefossi.
- 4 RAGGIO VERDE Verso Chiaravalle corre lungo prima il canale Ticinello fino a raccordarsi al Lambro Meridionale
- 5 RAGGIO VERDE Detto anche Raggio dei Navigli corre lungo il Naviglio Grande e il Naviglio Pavese.
- 7 RAGGIO VERDE Verso Bonola e verso Trenno corre lungo l'Olonca

## STRATEGIA

GARANTIRE PIU SICUREZZA NEI PARCHI E NEI GIARDINI

Creare un sistema verde capace di connettere tutti gli spazi pubblici, esistenti e di progetto, le aree naturalistiche esterne alla città, attraverso degli elementi lineari. Tutto questo avverrà sulla base della rete idrica milanese, da sempre stato fondamento per lo sviluppo urbano, economico e qualitativo della città. Per una rinascita dello spazio pubblico, delineando una nuova immagine della città di Milano.



## LEGENDA

- Corsi d'acqua
- Aree verdi
- Linea ferroviaria
- Linea metropolitana MM1
- Linea metropolitana MM 2
- Linea metropolitana MM 3
- Areoporto

## IL NAVIGLIO MARTESANA



In una regione come la Lombardia, ricca di acque superficiali e semi superficiali, l'economia si è potuta affermare solo grazie ad uno sviluppo di un'organizzazione territoriale basata sul controllo delle acque. A partire dal 1100 si avvia la costruzione della Cerchia dei Navigli, il cui presupposto era connesso al controllo delle vie di alimentazione idrica. Gli scopi erano molteplici, da quello difensivo (al di là dell'acqua vi erano le mura) a quello commerciale, sino a quello di consentire anche all'interno della città una razionalizzazione dell'irrigazione a servizio di orti e ospedali. Il Naviglio Grande, il Naviglio Pavese e la Martesana hanno avuto bisogno di secoli per essere realizzati ma il loro tracciato è parte di un progetto "alto medievale". Il primo ad essere realizzato è stato il Naviglio Grande, che, provenendo dal Ticino, sfocia nella Darsena e alimenta la Cerchia.



Il Naviglio della Martesana, la seconda Via d'Acqua, è anch'esso un elemento artificiale che però, a differenza del Naviglio Grande, segue un disegno più complesso e irregolare. Al canale si agganciano frammenti di città sempre diversi e con gradi di singolarità e originalità. La Martesana s'interro quando il corso d'acqua intercetta Melchiorre Gioia e dà origine, nei pressi di Porta Nuova, al Cavo Redefossi che scorre sotto i viali della Cerchia dei Bastioni fino a Porta Romana, segue corso Lodi e finisce in un condotto, coperto da poco, parallelo alla via Emilia fino a confluire nel Lambro. La confluenza, invece, fra il Naviglio della Martesana ed il Lambro avviene nei pressi della tangenziale, a nord-est della città in un luogo praticamente invisibile. Così, come poco visibile e valorizzato, è il tratto di Lambro che scorre fino alla Cascina Monluè. L'idea consiste nel pensare i differenti segmenti d'acqua (esistenti e di futura realizzazione) come un'unità ambientale in grado di caratterizzare e qualificare le parti di città che attraversa, così come solitamente accade alle città attraversate da importanti corsi d'acqua. Dal punto di vista del programma, il lungo Fiume potrebbe arricchirsi da percorsi ciclabili e diventare anche, per alcune tragitti, un'infrastruttura per battelli turistici

## IL PROGETTO IN BRERA



L'intervento è finalizzato a migliorare la qualità ambientale di Brera estendendo l'area pedonale e potenziando la rete ciclabile nel centro di Milano. Via Fiori Oscuri e via Brera, nel tratto fra via del Carmine e via Fiori Oscuri, diventano pedonali. I lavori sono pertanto volti a riqualificare queste vie per adeguarle alla nuova caratterizzazione pedonale con interventi sulle pavimentazioni. In via San Marco si realizza un tratto ciclabile che si raccorda al "1° Raggio verde" (Porta Nuova-Naviglio della Martesana), uno degli otto percorsi ciclo-pedonali circondati dal verde che collegheranno il centro con la periferia. La pista ciclabile esistente viene riqualificata e completata alle due estremità, verso via Pontaccio e verso Porta Nuova, con la risistemazione della ex darsena-Ponte delle Gabelle e dell'area verde allo sbocco della pista su viale Monte Grappa. Inoltre in tutta via San Marco (ad eccezione del tratto fra via Ancona e via Montebello) vengono rimossi i binari tranviari in disuso, posati nuovi tratti di pavimentazione in pietra e riqualificati quelli esistenti.