



Comune di
Milano

PROGETTO NAVIGLI

DIBATTITO PUBBLICO

giugno - settembre 2018

**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da

Michele Sacerdoti

18-07-2018

progettonavigli.comune.milano.it

Perché i Navigli devono essere riaperti

Michele Sacerdoti

Con la chiusura dei Navigli negli anni Venti-Trenta del secolo scorso Milano ha perso una sua importante caratteristica: quella di essere una città d'acqua crocevia di canali che la mettevano in comunicazione con l'Adda e il Ticino. E non c'erano solo i Navigli ma anche altre rogge e canali come la Roggia Gerenzana, l'Acqualonga, la roggia San Gregorio, il cavo Melzi nella parte est della città che sono stati tombinati mano mano che la città si espandeva nelle campagne intorno.

L'Olona è stato deviato e poi coperto, il Lambro è da anni inquinato per il cattivo funzionamento del depuratore di Monza, il Seveso è anch'esso inquinato a nord di Milano e allaga periodicamente le zone settentrionali della città.

Come documentato dal fondamentale libro di *Alice Ingold, Négociier la Ville*, purtroppo ancora non tradotto dal francese all'italiano, la chiusura fu voluta dalle autorità municipali dell'epoca e da alcuni proprietari di case che vi si affacciavano in quanto non più utilizzati per il trasporto delle merci e inquinati dagli scarichi fognari per favorire l'utilizzo delle automobili e l'accesso ai palazzi. Una operazione di rinnovo della città insieme alla demolizione delle mura spagnole guidata dal pensiero futurista a cui si opposero la Soprintendenza dell'epoca e alcuni intellettuali e artisti in nome della conservazione della specificità di Milano, e anche alcuni proprietari degli immobili quando il Comune gli fece pagare il costo di copertura.

Dopo anni di studi da parte degli studenti del Politecnico di Milano con le loro tesi, affidate loro da alcuni docenti tra cui il Prof. Antonello Boatti, che hanno ipotizzato varie alternative di riapertura, da quella completa a delle semplici lame d'acqua, il tema della riapertura si è affermato al centro del dibattito e dei progetti della città quando si tentò di spostare il finanziamento previsto dal progetto Expo per le Vie d'acqua alla riapertura dei navigli grazie al consigliere regionale Marcora che organizzò un convegno in proposito nel 2015. L'associazione Amici dei Navigli guidata da Empio Malara e l'associazione Riaprire i Navigli guidata da Roberto Biscardini hanno condotto da anni la battaglia per il collegamento fluviale da Locarno a Venezia, il collegamento dall'Adda al Ticino, il recupero della Darsena come porto fluviale e la riapertura della fossa interna come indispensabile collegamento tra i vari canali e navigli.

L'assessore Goggi della Giunta Albertini, nello studiare il percorso della linea M4 che si sovrappone in parte alla fossa, ipotizzò uno scavo a cielo aperto con la creazione di parcheggi sotto i Navigli che non fu poi realizzato, ma i cantieri M4 sono ora visti come l'occasione per lavorare contemporaneamente alla riapertura, curando la compatibilità tra le stazioni del metro e il progetto dei Navigli.

Nel referendum del 2011 i milanesi hanno votato in grande maggioranza per la riapertura dei Navigli oltre al recupero della Darsena e questo ha dato una grande spinta all'avvio della progettazione dell'opera.

E' stato realizzato uno studio di fattibilità realizzato da parte di MM e di un gruppo di lavoro costituito da tutti coloro che se ne sono occupati in passato e l'amministrazione comunale ha proposto di avviare per motivi di budget la riapertura di sole cinque tratte, rinviando la riapertura totale a una fase successiva grazie ad un collegamento idraulico sotterraneo lungo tutto il percorso.

A mio parere la riapertura dei Navigli fa parte di una "visione" a lungo termine dello sviluppo della città che deve essere caratterizzata dal recupero della sua immagine storica di città d'acqua anche se la riapertura non può essere filologica se non in alcuni tratti dove esistono ancora le chiuse: Conca di Viarenna e Conca dell'Incoronata. Per il resto del percorso è essenziale che venga assicurata la navigabilità con un servizio pubblico ma anche la percorribilità da parte di mezzi privati come canoe e canotti.

La situazione attuale della Cerchie dei Navigli è pessima: le auto private la percorrono in un senso di marcia a velocità elevate, vi è un alto inquinamento, la pista ciclabile è solo in un senso e solo una striscia tracciata per terra la separa dalle automobili, nell'altro senso è vietato alle biciclette utilizzare la corsia riservata ad autobus e taxi.

Gli edifici storici presenti come il Palazzo del Senato, l'Ospedale Maggiore, la Biblioteca Sormani e alcune chiese non sono valorizzati dalla presenza della cerchia.

La riapertura dei Navigli cambierebbe totalmente l'immagine della cerchia come evidenziato dai rendering del progetto. Il percorso diventa una vera zona 30 con traffico solo locale, la vivibilità aumenta, biciclette e pedoni convivono in un percorso estremamente piacevole, i palazzi e le chiese storiche vengono valorizzati pienamente.

Anche se non si potrà ricreare le immagini immortalate dai pittori dell'Ottocento e inizio Novecento l'atmosfera dei luoghi cambierà totalmente. Anche lo stradone di via Melchiorre Gioia, veramente impresentabile dopo la chiusura della Martesana, riprenderà un aspetto urbano grazie al passeggio ribassato lungo il naviglio previsto dal progetto. Se ne avvantaggerà anche la Biblioteca degli Alberi e il progetto di Porta Nuova con l'ipotesi di un approdo.

Piazza Cavour, attualmente invivibile per il traffico, potrebbe avere un piccolo lago che si integrerebbe bene con l'ingresso dei Giardini Montanelli e con la porta storica verso via Manzoni. Via Fatebenefratelli non sarebbe più una strada con code di automobili ai semafori, la chiesa di San Marco sarebbe valorizzata su due lati, il Palazzo del Senato e via Marina assumerebbero importanza e centralità.

I benefici in termini di vivibilità e di immagine internazionale di Milano sarebbero immensi.

Gli oppositori guardano ai dettagli del progetto ma non vedono la prospettiva di lungo periodo: i Navigli hanno caratterizzato Milano per mille anni e la caratterizzeranno per altrettanti anni. Il costo deve essere pensato come ammortizzato nei secoli.

Si parla di un periodo più lungo della durata una metropolitana o di una autostrada. I mezzi di trasporto potrebbero cambiare ma l'acqua scorrerà sempre!

E non si tratta di un investimento sul centro di Milano che penalizza le periferie. Sarebbe come dire che non si devono investire somme ingenti ogni anno per mantenere le guglie del Duomo di Milano perché è nel centro della città. Il progetto deve essere paragonato alla manutenzione del Duomo, al restauro del Castello Sforzesco nell'Ottocento, al restauro della Scala dopo le distruzioni della guerra, al restauro del Palazzo Reale, al ripristino della Darsena.

Tutte opere in cui tutta la città si riconosce, dal centro alla periferia, i cui fruitori non sono i residenti del centro di Milano, peraltro pochi. Basta vedere chi frequenta i Navigli, la Darsena, Piazza Duomo, corso Vittorio Emanuele, via Dante, piazza Castello.

I palazzi privati lungo il percorso potrebbero anche perdere valore a causa della difficoltà di accesso e comunque hanno valori così alti che difficilmente aumenteranno. Se ne avvantaggerà tutta la città e anche l'hinterland. Quante persone vorranno il sabato e domenica a passeggiare lungo le sponde o prendere il battello e non solo i turisti.

Ho letto e sentito critiche che non hanno alcuna base, create solo per opporsi alla realizzazione del progetto.

Anche persone autorevoli si sono fatte strumentalizzare da interessi che non vedono il bene della città o che vedono solo gli aspetti della velocità e della contemporaneità, rifiutando il retaggio storico e le

prospettive ambientali. Senza rendersi conto che se si vuole attirare aziende e capitali stranieri bisogna offrire una città vivibile, come è successo con il dossier dell'EMA, vinta da Amsterdam con i suoi canali.

A livello internazionale il progetto di riapertura dei Navigli potrà accendere i riflettori su Milano come i progetti ambientali di tante altre città più dei grattacieli di Citylife o Porta Nuova.

Milano è una città della modernità che sa recuperare la sua storia millenaria.

La Regione Lombardia ha recentemente approvato alla unanimità un emendamento al proprio Piano di Sviluppo che chiede la riapertura integrale dei Navigli, compreso quello di Paderno che consentirebbe di collegare la Martesana all'Adda. In passato ha investito sulla manutenzione del Naviglio Grande e sul suo collegamento al Ticino al fine di promuoverne la navigabilità.

Mi auguro che la giunta ed il consiglio comunale decidano per l'inserimento dell'opera del Piano Triennale delle Opere Pubbliche del 2019 e che si possa nello stesso anno appaltare i lavori della prima tratta. Sicuramente la riapertura della prima tratta piacerà così tanto ai milanesi che si potrà negli anni successivi finanziare e appaltare il resto dell'opera.

Ho proposto nel 2015 di lanciare un crowd funding a livello internazionale tra chi ha visitato e apprezzato Milano, che potrebbe raccogliere una parte dei fondi necessari.

La tassa di soggiorno, che rende attualmente più di 40 milioni di euro all'anno, potrebbe essere utilizzata per finanziare l'opera, visto che la sua realizzazione incentiverà il turismo.

Cordiali saluti

Michele Sacerdoti

Via Malpighi 12

20129 Milano